

**ПОДГОТОВКА ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРСОНАЛА
АО «АК «НОРДСТАР» (ТЕМА №4)**

Учебное пособие
для самостоятельной подготовки
(текущей учёбы) по авиационной
безопасности персонала
АО «АК «НордСтар»

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор

АО «АК «НордСтар»

Л.В. Мохов

«18» 02 2019г



Тема 4: Обеспечение авиационной безопасности в аэропорту и Авиакомпании. Организация пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах и охраны ВС.

Учебные вопросы:

1. Организация обеспечения авиационной безопасности в аэропорту и в Авиакомпании.
2. Обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту.
3. Организация охраны воздушных судов и объектов гражданской авиации, расположенных на территории аэропорта и Авиакомпании.
4. Организация досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала, ручной клади, багажа, груза, почты и бортовых запасов.
5. Технические средства досмотра, применяемые в аэропортах (основы).



Понятие об авиационной безопасности в гражданской авиации



В мире различаются два направления обеспечения безопасности в гражданской авиации (ГА): *безопасность полетов и авиационная безопасность*

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

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

Авиационная безопасность (АБ) - комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты ГА от актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность в области авиации.

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

АБ обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб АБ, охрану аэропортов, ВС и объектов ГА, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона ВС.

АБ обеспечивается службами АБ и подразделениями военизированной охраны аэропортов и Авиакомпаний, а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральным законом.

Таким образом, безопасность полетов обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС путем повышения надежности (совершенствования) авиационной техники и квалификации авиационного персонала, а **АБ обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС путем защиты деятельности ГА от АНВ.**

Федеральная система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства



Правительством Российской Федерации утверждено Положение о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от АНВ с Приложением «Нормы, правила и процедуры по АБ» (постановление Правительства РФ от 30.07.94 № 897 «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от АНВ» (в ред. постановлений Правительства РФ от 22.04.97 № 462, от 06.03.98 № 291, от 14.05.03 № 282) (далее по тексту – Федеральная система).

Дальнейшее развитие Федеральная система получила после принятия Воздушного кодекса РФ Федеральный закон от 19.03.97 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс РФ»

Федеральная система (программа) была разработана в соответствии с Руководством по безопасности для защиты ГА (ИКАО) и представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действий в отношении ГА.

Основной задачей Федеральной системы является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС, наземного персонала авиапредприятий, охраны ВС и средств аэропорта путем осуществления мер по защите от АНВ (авиационная безопасность) в соответствии с Нормами, правилами и процедурами по АБ.

Цели системы обеспечения защиты деятельности ГА:

- предупреждение нападения
- сведение к минимуму ущерба при нападении
- поддержание системы общей безопасности аэропорта в экстремальных ситуациях (пожар, стихийные бедствия, отказ аварийной системы и т. п.).

Меры, предусмотренные Федеральной системой, применяются в отношении гражданских ВС, национальных и иностранных эксплуатантов (авиакомпаний), выполняющих внутренние и международные воздушные перевозки, на территории РФ, а также в отношении аэропортов, закрепленных за ними территорий и сооружений, расположенных на них.

ПОЛОЖЕНИЕ О ФЕДЕРАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАЩИТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГА ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

(Утверждено постановлением Правительства РФ от 30 июля 1994 г. N 897)



Основной задачей Федеральной системы является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС, наземного персонала авиапредприятий, охраны ВС и средств аэропорта путем осуществления мер по защите от актов незаконного вмешательства (авиационная безопасность) в соответствии с Нормами, правилами и процедурами, прилагаемыми к настоящему Положению.

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих *создание и функционирование служб АБ, охрану аэропортов, ВС и объектов ГА, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона ВС.*

НОРМЫ, ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ ПОАВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

2. Досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов осуществляется для предотвращения несанкционированной доставки на борт ВС оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других веществ, которые могут использоваться для совершения АНВ. При отказе пассажира от досмотра перевозчик вправе расторгнуть договор воздушной перевозки.

4. ВС находится под постоянной охраной службы АБ. При подготовке самолета к вылету службой АБ осуществляется предполетный досмотр ВС с целью выявления оружия, взрывчатых веществ и других предметов, которые могут быть использованы для совершения АНВ, а также выявления посторонних лиц. В случаях получения информации об угрозе АНВ воздушное судно подлежит дополнительному досмотру на специально выделенной стоянке.

- Если досмотр окажется безрезультатным, а угроза инцидента продолжает существовать, то ВС оставляют на указанной стоянке на срок, соответствующий времени выполнения планируемого рейса ВС до пункта назначения.

- По просьбам авиапредприятий и эксплуатантов воздушного транспорта администрация запрашиваемого аэропорта обязана проводить дополнительные мероприятия по обеспечению безопасности: досмотр и охрану ВС, повторный досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, принадлежащих этим авиапредприятиям и эксплуатантам.

ЗАКОН РФ ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (19.03.97 № 60-ФЗ) Принят Государственной Думой 19.02.97



Статья 52. 3. На должности авиационного персонала не принимаются лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления.

Статья 83. Авиационная безопасность

1. АБ - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

2. АБ обеспечивается службами АБ аэродромов или аэропортов, подразделениями ВОХР аэродромов или аэропортов, САБ эксплуатантов (авиапредприятий), а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом Ф/Законами. САБ аэропортов и САБ эксплуатантов (авиапредприятий) являются службами с особыми уставными задачами.

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

Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности

1. Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание ВС, обязаны принимать меры по обеспечению АБ.

2. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

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

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

3) исключения возможности незаконного провоза на ВС 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;

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

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

4. Требования АБ и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 85. Предполетный досмотр

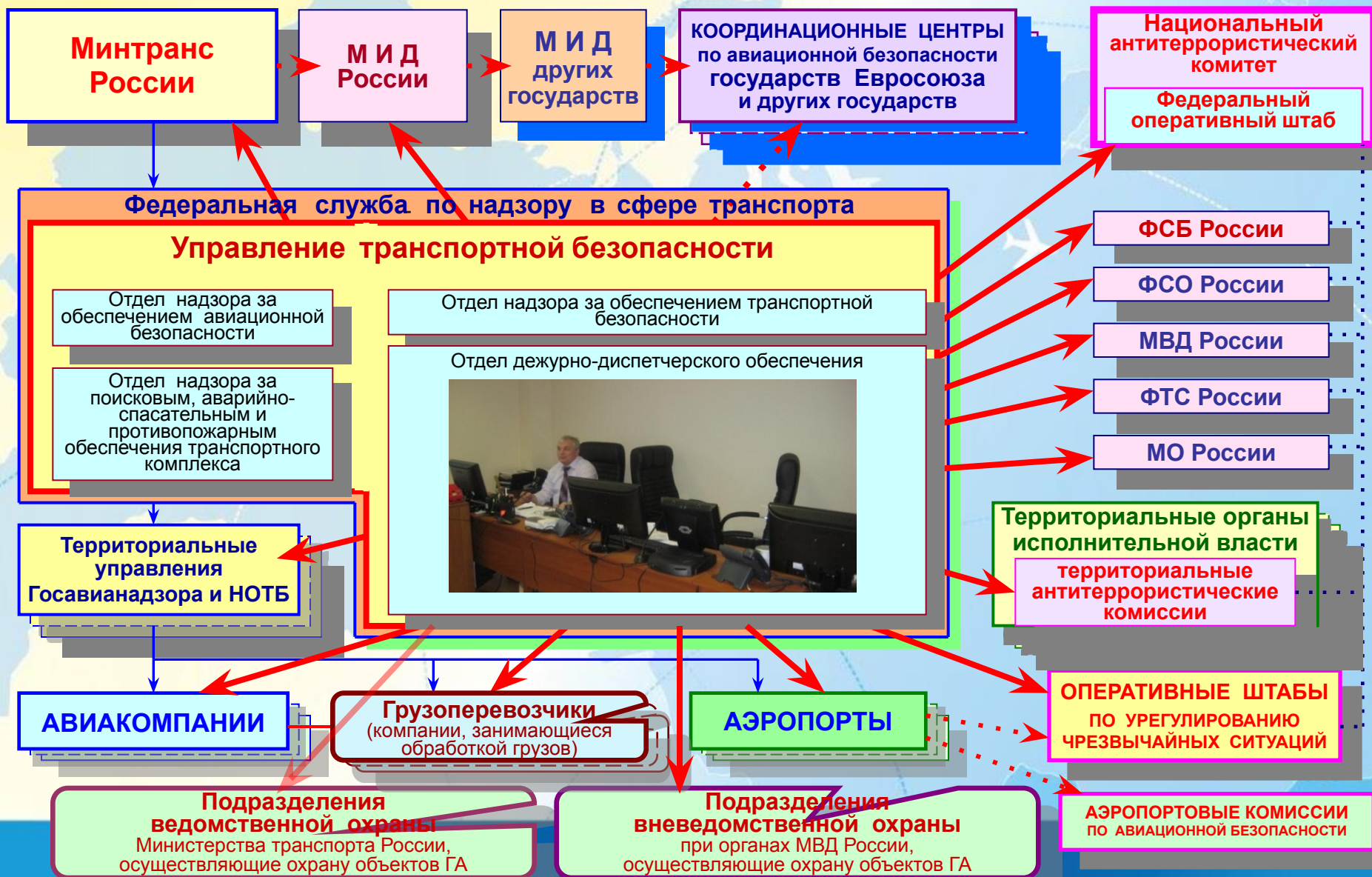
1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа ВС обязательному предполетному досмотру подлежат ВС, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.

2. Предполетный досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, проводится в аэропорту или на ВС уполномоченными лицами служб АБ. К участию в предполетном досмотре могут привлекаться сотрудники ОВД на транспорте. Проведение предполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством РФ. При выполнении международных полетов ВС предполетный досмотр проводится после осуществления пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного, фитосанитарного и иного контроля.

3. При отказе пассажира ВС от ПД договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

4. Правила проведения предполетного досмотра устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Структурная схема системы авиационной безопасности гражданской авиации РФ



**СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА
И ОБЪЕКТОВ ЕГО ИНФРАСТРУКТУРЫ**

ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С АНВ

ПОДГОТОВКА И ОБУЧЕНИЕ МЕРАМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

- Составление Программы безопасности аэропорта, Авиакомпании;
- **Планирование, отработка и координация ответных действий на АНВ в деятельность ГА**
- Подготовка специалистов САБ в области АБ
- Обучение авиаспециалистов мерам АБ
- **Ограждение аэродромов и объектов авиапредприятий**
- Оснащение техническими средствами обеспечения безопасности (технические средства досмотра и охраны)
- **Охрана аэропортов и жизненно важных объектов**
- Организация и поддержание пропускного и внутриобъектового режима аэропортов
- **Специальный предполетный досмотр ВС на безопасность**
- Досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа, совершенствование технологии досмотра
- **Производство специальной досмотровой техники, проведение научно - исследовательских и опытно - конструкторских работ по созданию принципиально новых типов такой техники**
- **Создание и совершенствование национального законодательства в области авиационной безопасности страны**



Федеральные авиационные правила "Требования АБ к аэропортам" (далее - Правила) устанавливают требования АБ к аэропортам, аэродромам (далее - аэропорт), если не указано иное, обязательные для исполнения администрациями аэропортов, авиационными предприятиями, эксплуатантами, а также иными юридическими и физическими лицами, осуществляющими свою деятельность на территории аэропорта.

II. Организация и обеспечение авиационной безопасности в аэропорту

3. Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб АБ, охрану аэропортов, ВС и объектов ГА, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона ВС.

4. АБ обеспечивается службами АБ (далее - САБ) аэропортов, подразделениями ведомственной охраны МТ РФ, ОВД, службами АБ эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом ФЗ. САБ аэропортов и САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) являются службами с особыми уставными задачами.

9. САБ аэропорта обеспечивает выполнение требований по АБ и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта. САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) обеспечивает выполнение требований по АБ своими силами или за счет привлечения для этих целей САБ аэропортов на договорной основе.

11. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, обязаны соблюдать требования инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

12. Члены экипажа ВС для выполнения полетного задания или иных служебных обязанностей допускаются в рабочую площадь аэропорта, прилегающую к ней территорию и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется (далее - КЗА) по УЧЭ ВС в порядке, установленном администрацией аэропорта, после прохождения процедуры предполетного досмотра.

13. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также транспортные средства и средства механизации перед допуском в контролируемую зону аэропорта проходят досмотр на КПП с использованием технических средств досмотра.

14. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также автотранспорт допускаются в КЗА по пропускам установленного в данном аэропорту образца и в соответствии с требованиями инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму. **Указанные лица при нахождении в КЗА должны иметь на верхней одежде с левой стороны личные пропуска с фотографиями и указанием секторов допуска.**

15. Лица сторонних организаций и посетители в КЗА допускаются в установленном инструкции, утвержденной уполномоченным администрацией аэропорта должностным лицом, порядке по разовым или временным пропускам с указанием конкретного сектора (ов) допуска.

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.

IV. Организация и обеспечение охраны воздушных судов и объектов аэропорта

20. Под постоянной охраной в КЗА должны находиться: ВС; территории отдельно стоящих объектов и ТС с ГСМ, специальными жидкостями и газами; почтово-грузовые терминалы; цеха БП; коммерческие склады; склады хранения ОГ; КПП.



21. Территории аэропорта и территория расположенных за пределами аэропорта объектов управления воздушным движением и навигации должны патрулироваться нарядами САБ.

22. Места стоянок ВС, территории отдельно стоящих объектов с ГСМ, специальными жидкостями и газами, почтово-грузовые терминалы, цеха БП, коммерческие склады, склады хранения опасных грузов и КПП оборудуются охранным освещением.

23. Территория аэропорта и особо важных объектов ГА должна иметь **сплошное ограждение высотой 2,13 - 2,44 метра по всему периметру** с предупредительными аншлагами, запрещающими проникновение в контролируемую зону. Расстояние между предупредительными аншлагами **не более 100 метров**. Поверх периметрового ограждения устанавливаются металлические конструкции различного профиля (козырьки из угловых консолей с несколькими рядами колючей проволоки, армированной колючей лентой и др.). С внутренней и внешней сторон периметрового ограждения **полоса шириной 3 метра** должна быть очищена от мусора, кустарника и деревьев. На ней не допускается строительство объектов, складирование оборудования и материалов, стоянка транспортных средств и т.п.

VI. Организация и обеспечение предполетного досмотра (ПД) воздушных судов

45. ВС подлежат обязательному ПД в целях выявления посторонних лиц, а также обнаружения ВВ, ВУ, оружия, боеприпасов и других опасных веществ и предметов, которые могут быть использованы для совершения АНВ в деятельность ГА.

46. ПД ВС проводится специально подготовленными для этой цели сотрудниками САБ. Численность групп ПД ВС определяется с учетом аспектов регулярности полетов (в зависимости от режима работы, количества и типов ВС и их технической оснащённости), **но не менее 4 человек**.

47. ВС во время подготовки к очередному рейсу (полету) или во время стоянок в промежуточных аэропортах при совершении транзитного полета подлежит обязательному досмотру после высадки ПАХ или перед приемом на борт ПАХ, грузов и багажа.

48. ПД ВС производится только после того, как его покинут все работники вспомогательных служб (поставщики бортового питания, сувенирной продукции, уборщики салонов и др.), обеспечивающих предполетное обслуживание.

49. К участию в предполетном досмотре ВС привлекаются специалисты ИТП и члены летных экипажей.

50. Перед выполнением международного рейса (полёта) в ПД принимают участие представители органов ПК и ТК.

51. ВС после ПД должны находиться под постоянной охраной сотрудников САБ **до момента закрытия всех дверей и отхода трапа**.

52. В случае поступления информации об угрозе совершения АНВ ВС подлежит ДД на специально выделенной стоянке.

53. ПД или ДД ВС проводится в соответствии с разработанной администрацией аэропорта и согласованной с территориальным органом ФСНСТ, ТО и ПО инструкцией с перечнями мест досмотра по типам ВС. Результаты досмотра ВС оформляются документально. 54. Эксплуатант обеспечивает наличие на каждом ВС схемы с указанием контрольных мест ПД и ДД и информацией о наиболее опасных местах возможного размещения ВУ и т.п.

71. В аэропортах Московского аэроузла обязательно использование трехуровневой системы ПД багажа:

а) на первом уровне осуществляется **досмотр 100% багажа** с использованием высокоскоростного рентгенотелевизионного интроскопа с функцией автоматической (без участия оператора) диагностики взрывчатых веществ;

б) на втором уровне осуществляется досмотр на компьютерном томографе или иной аппаратуре, обеспечивающей достоверное выявление ВВ, подозрительного багажа, не пропущенного в стерильную зону на первом уровне;

в) на третьем уровне осуществляется ручной досмотр багажа, не пропущенного в стерильную зону на втором уровне. Ручной досмотр осуществляется в присутствии пассажира, сотрудника милиции и взрывотехника.

72. На входах в аэровокзал пункты досмотра пассажиров, ручной клади и багажа оснащаются РТИ, СМ и РМ.

73. При проведении ПД: а) применяются ТС с использованием различных физических методов (рентгеновского, газоаналитического, ядерно-квадрупольного резонанса, нейтронного и др.) для обнаружения ВВ и ВУ на теле и в одежде, в ручной клади и багаже пассажиров; б) досматриваются верхняя одежда, головные уборы, обувь, ремни пассажиров с использованием РТИ; в) производится личный, ручной (контактный) досмотр пассажиров в местах возможного нахождения ВУ, в качестве альтернативы ручному (контактному) досмотру может использоваться метод просвечивания на рентгенографическом сканере; г) проводится психологическое тестирование пассажиров.

Организация обеспечения авиационной безопасности в аэропорту



Задачи службы авиационной безопасности аэропорта

Служба АБ аэропорта обязана обеспечить защиту деятельности ГА от АНВ в соответствии с Нормами, правилами и процедурами по авиационной безопасности.

При этом основными задачами службами АБ аэропорта являются:

- предотвращение и пресечение (совместно с органами ФСБ России, МВД России) попыток захвата (угона) воздушных судов
- осуществление в установленном порядке досмотра членов экипажей, обслуживающего персонала, авиапассажиров, ручной клади и багажа, почты, грузов и бортовых запасов (бортпитания) в целях предотвращения доставки на борт ВС оружия, боеприпасов, ВУ, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других веществ, которые могут быть использованы для свершения АНВ
- обеспечение охраны территории аэропорта и расположенных на ней объектов, включая авиационную технику, зоны рабочих секторов, курсовых и глиссадных радиомаяков, объектов управления воздушным движением, радио и светотехнического оборудования аэродромом, складов горюче-смазочных материалов, коммерческих складов
- организация контролируемых зон в аэропортах и обеспечение пропускного режима
- разработка программ и организация обучения членов экипажей ВС, сотрудников подразделений и служб эксплуатантов ВС и других организаций, расположенных на территории аэропорта, мерами по обеспечению авиационной безопасности
- осуществление надзора за соблюдением Норм, правил и процедур по АБ эксплуатантами ВС и другими организациями, базирующимися на территории аэропорта или пользующимися его слугами
- предоставление эксплуатантам ВС дополнительных услуг по АБ (охрана ВС, дополнительный досмотр ВС и др.) на договорных условиях

Организация обеспечения авиационной безопасности в аэропорту



- требовать от структурных подразделений аэропорта, эксплуатантов ВС и других организаций, базирующихся на территории аэропорта или пользующихся его услугами, выполнение Норм, правил и процедур по АБ
- делать представления руководителю администрации аэропорта о наложении штрафных санкций, а при необходимости о приостановлении (аннулировании) лицензий (разрешений) на проведение полётов эксплуатантов ВС, расположенных в аэропорту или пользующимися его услугами, при невыполнении или нарушении ими Норм, правил и процедур АБ
- требовать от структурных подразделений аэропорта, эксплуатантов ВС и других организаций, расположенных на территории аэропорта или пользующихся его услугами, обязательного выполнения предписаний по устранению недостатков и нарушений мер АБ
- производить в установленном порядке досмотр пассажиров с дипломатическим статусом и обладающих дипломатическими полномочиями, фельдъегерей, сопровождающих официальную корреспонденцию, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ;
- не допускать к полету пассажиров всех категорий, отказывающихся от предполетного досмотра
- беспрепятственного доступа на все объекты и в помещения служб аэропорта, использования любых аэродромных ТС с водителем при необходимости преследования и задержания нарушителей мер АБ
- изымать в установленном порядке с составлением акта оружие, боеприпасы, взрывчатые, легковоспламеняющиеся и другие опасные вещества и предметы, которые могут быть использованы для совершения АНВ в соответствии с действующим уголовным, уголовно-процессуальным законодательством РФ, законом РФ "О полиции"

Материально-техническое и финансовое обеспечение службы авиационной безопасности аэропорта



Администрация аэропорта обязана создавать службе АБ необходимые условия для выполнения возложенных на нее задач по обеспечению АБ аэропорта и охраны труда.

В этих целях должно быть предусмотрено:

- наличие в зданиях аэропортов (аэровокзалов) оборудованных и оснащенных техническими средствами специальных зон контроля для проведения досмотра ручной клади, багажа и личного досмотра пассажиров, исключающих возможность контакта прошедших досмотр с лицами, не имеющими отношения к обслуживанию конкретных рейсов
- наличие на грузовых складах и комплексах оборудованных зон проведения досмотра груза, почты и бортпитания
- наличие на территории аэропорта оборудованных мест стоянок для специального обследования ВС при чрезвычайных обстоятельствах
- наличие ограждения и инженерно - технических средств охраны периметров, объектов, контрольно - пропускных пунктов аэродрома
- наличие оборудованных путей для патрулирования спецавтотранспорта
- наличие условий для надежного хранения оружия и боеприпасов, исключающих возможность их хищения и утраты
- наличие необходимой материально - технической базы для подготовки и повышения квалификации сотрудников службы авиационной безопасности, личного состава и работников других служб аэропорта по вопросам АБ

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

Служба авиационной безопасности должна быть обеспечена:

- служебными и складскими помещениями, а также оборудованием и мебелью для них
- автотранспортом для обеспечения деятельности службы
- средствами радио и телефонной связи
- предметами форменной и специальной одежды гражданской авиации и другими материальными средствами

Взаимодействие САБ аэропортов с другими службами и ведомствами



САБ аэропорта в повседневной деятельности и при возникновении чрезвычайных ситуаций осуществляет взаимодействие с ФСБ (по плану операции "Набат"), ЛУВД, ФСБ и таможенными органами в соответствии с согласованными планами и инструкциями. Наиболее тесное взаимодействие на основании совместной Инструкции от 24.04.96 г. № ДВ-59/и-1/7450 "О взаимодействии САБ аэропортов и ОВД на ВТ", САБ аэропорта осуществляет с ЛОВД.

При этом, основными направлениями в служебной деятельности органов внутренних дел на воздушном транспорте в соответствии с требованиями данной инструкции являются:

- предупреждение и пресечение преступлений, охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности в аэропорту, в том числе в зонах специального контроля (пунктах досмотра) и на территории аэропорта
- патрулирование и оперативно - поисковые мероприятия в аэропорту и на прилегающей к нему территории в целях выявления и установления лиц, подготавливающих преступления, обнаружения оставленных в местах общего пользования оружия, боеприпасов и взрывных устройств; в необходимых случаях патрулирование может осуществляться совместно с представителями САБ
- осуществление проверок и предварительного расследования по фактам изъятия у авиапассажиров огнестрельного, холодного оружия, боеприпасов, взрывчатых, наркотических, ядовитых, отравляющих и других веществ и предметов, за изготовление, ношение или хранение, которых предусмотрена административная, либо уголовная ответственность;
- проведение соответствующими службами аэропорта и органами ФСБ совместных мероприятий по плану "Набат" и сигналам о готовящихся преступлениях на объектах воздушного транспорта
- осуществление совместно со службами аэропорта мероприятий по пресечению массовых беспорядков, разблокирование взлётно - посадочной полосы и других объектов жизнеобеспечения гражданской авиации
- участие в ликвидации последствий аварий и катастроф воздушных судов гражданской авиации
- проведение совместно с САБ досмотра ручной клади, багажа, грузов и бортприпасов, личного досмотра пассажиров и членов экипажей ВС при поступлении сигнала о готовящемся захвате (угоне) ВС, провозе оружия, боеприпасов, взрывчатых, наркотических и других опасных веществ и предметов
- оказание содействия САБ в обеспечении пропускного режима на объектах авиапредприятий, в том числе по удалению из режимных зон и с территории аэродрома лиц, не имеющих право там находиться
- производство совместно с САБ при соответствующем решении правительства РФ выборочного досмотра пассажиров, багажа и грузов, прибывающих из регионов со сложной криминогенной обстановкой при подозрении, что они используются в противоправных целях, а при необходимости и личного досмотра пассажиров в соответствии с законодательством РФ
- сопровождение пассажиров и ценных грузов к воздушным судам, а также самолетов в полете при угрозе их захвата, либо совершения иного преступного посягательства
- передача в установленных случаях и порядке экипажу воздушного судна оружия и боеприпасов, изъятых у пассажиров на период полета и выдача изъятых владельцам по его окончании
- подразделения органов внутренних дел на воздушном транспорте, задействованные в обеспечении АБ, могут на договорной основе содержаться за счет средств авиапредприятия
- обучение сотрудников милиции, принимающих участие в обеспечении АБ, осуществляется в порядке, установленном для обучения работников САБ аэропорта
- служебная деятельность органов внутренних дел не должна противоречить законодательству и другим нормативным актам, регламентирующим деятельность гражданской авиации

заключается в обеспечении безопасности, регулярности и эффективности деятельности Авиакомпаниях посредством выполнения мероприятий, предусмотренных Программой по обеспечению АБ и направленных на обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей и персонала Авиакомпаниях во время выполнения ими своих служебных обязанностей, предупреждение АНВ в деятельность ГА, в деятельность Авиакомпаниях, а также попыток нанесения ей экономического ущерба

Мероприятия по АБ осуществляются в соответствии с действующим российским законодательством и с учетом стандартов и рекомендуемой практикой ИКАО и ИОСА.

Материально-техническое обеспечение и финансирование мероприятий по АБ осуществляет руководство Авиакомпаниях.

Руководство Авиакомпаниях требует от персонала Авиакомпаниях и организаций, обеспечивающих обслуживание ВС Авиакомпаниях в аэропортах по договорам, строгого соблюдения установленных требований по обеспечению АБ. Руководство Авиакомпаниях проводит постоянный контроль выполнения установленных требований, анализ выявленных отклонений от требований Программы обеспечения АБ и разрабатывает меры по устранению потенциальных опасностей и отрицательных тенденций.

Каждый работник Авиакомпаниях обязан участвовать в работе по реализации принятой политики в области обеспечения АБ и предупреждению АНВ, в пределах своей компетенции принимать необходимые меры по пресечению захвата и угона ВС, своевременному оповещению должностных лиц Авиакомпаниях, службы АБ аэропорта и компетентных органов (территориальных органов ФСБ, МВД) об АНВ. Особое внимание в Авиакомпаниях уделяется подготовке всех категорий персонала в области АБ. Руководящий состав проходит подготовку по АБ в региональном УЦ ИКАО по АБ.

Полномочия по обеспечению АБ в Авиакомпаниях возлагаются на ГД и Директора ДАТБ, которые несут персональную ответственность за выполнение требований Программы обеспечения АБ. Ответственность за организацию и состояние АБ Авиакомпаниях несут ГД и Директор ДАТБ.

Обеспечение выполнения требований Программы обеспечения АБ осуществляется за счёт привлечения для этих целей служб АБ аэропортов на договорной основе.

Система управления АБ Авиакомпания



- обеспечивает наблюдение и контроль функций и деятельности, связанных с реализацией Программы обеспечения АБ, а также соблюдение стандартов АК и требований соответствующих федеральных и ведомственных нормативных актов в сфере обеспечения безопасности в области ГА и прочих соответствующих стран;

- охватывает процедуры обеспечения АБ, требуемые государством, и внутренние корпоративные стандарты обеспечения безопасности;

- дополняет Программу обеспечения АБ АК и разработана для её наиболее эффективного и действенного применения.

В свою очередь, Программа обеспечения АБ внедрена в систему управления АБ и является её неотъемлемой частью

Система управления АБ документально оформлена в виде Руководства по АБ Авиакомпания и включает подробное описание структуры, индивидуальной ответственности, имеющихся в наличии ресурсов и существующих процессов для эффективного управления операциями по обеспечению безопасности.

Система управления АБ обновляется, по мере необходимости, для целей обеспечения соответствия Программе обеспечения АБ Авиакомпания и также в соответствии с требованиями соответствующих федеральных и ведомственных нормативных актов в сфере обеспечения безопасности в области ГА.

Основные элементы Системы управления авиационной безопасностью включают:

- приверженность высшего руководства обеспечению безопасности
- назначение Директора департамента авиационной безопасности
- наличие Программы обеспечения авиационной безопасности в письменном виде
- обмен информацией по вопросам обеспечения безопасности и систему распространения информации
- процедуры найма на работу и/ или отбора персонала, включая проверку отсутствия неснятой или непогашенной судимости за совершение умышленного преступления работников ДБ и авиаперсонала АК в пределах, разрешенных законодательством РФ
- Руководство по обеспечению АБ и материалы руководства, касающиеся правил и процедур по обеспечению АБ
- процесс для приобретения, записи и анализа секретных данных
- проверку системы
- механизмы контроля качества
- регулярную оценку результатов работы персонала по обеспечению авиационной безопасности
- процедуры для реализации корректирующих действий
- процедуры наблюдения за подрядчиками и сторонними поставщиками услуг
- обучение персонала по авиационной безопасности
- инструктаж по технике безопасности с принятием зачётов у всех работников
- оценку угрозы
- управление рисками
- эффективные ежедневные операции по обеспечению безопасности
- процедуры аварийного реагирования (действия при возникновении и угрозах чрезвычайных ситуаций)
- материалы, содержащие результаты расследования происшествий и несчастного случая
- продвигание культуры обеспечения безопасности (новой культуры управления авиационной безопасностью)
 - интегрирование системы управления безопасностью полётов и авиационной безопасностью
 - оценка финансовых затрат на обеспечение АБ на основе детальной оценки существующих угроз
 - упрощение формальностей

Пути реализации политики Авиакомпания в области обеспечения АБ



Противодействие Актам незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность Авиакомпания:

- Проведение аудита аэропортов базирования и полетов на предмет выполнения ими требований международных и российских нормативно-правовых документов регламентирующих деятельность аэропорта по обеспечению АБ;
- Проведение профайлинга (специального опроса) пассажиров с целью выявления опасных пассажиров, нарушителей паспортно-визовых формальностей, нарушителей общественного порядка и правил перевозки пассажиров воздушным транспортом (пассажиры, находящиеся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, психически неуравновешенные и больные, имеющие негативное отношение к АК, опаздывающие и недисциплинированные);
- Соблюдение стандартов ИКАО и ИОСА по АБ в АК и требования АК к поставщикам услуг;
- Сбор и анализ информации по криминогенной, социально-политической, экономической обстановке в а/п полётов;
- Проведение комплекса мероприятий по работе с кадрами (беседы с вновь принятым и работающим персоналом, проверка персонала по базам данных ФСБ и МВД, проверка персонала по месту жительства и прежней работы);
- Проведение профессиональной подготовки персонала АК по обеспечению АБ. Привлечение персонала к реализации принятой политики АК по соблюдению АБ и предотвращения АНВ;
- Совместно с правоохранительными органами, обеспечение безопасности жизнедеятельности персонала АК;
- Взаимодействие с правоохранительными органами и другими органами власти по вопросам АБ;
- Обеспечение сохранности материальных ценностей и соблюдения режима на объектах Авиакомпания.

Обеспечение сохранности жизни и здоровья персонала, МТБ (ВС, объекты) АК:

- Совместно с правоохранительными органами незамедлительное принятие мер противодействия к лицам, создающим угрозу жизни и здоровья персонала.
- Охрана воздушных судов. Охрана объектов Авиакомпания и соблюдение режима на объектах.
- Сохранность ВС в период послеполетной и предполетной подготовки от повреждений в результате неумелых и непродуманных действий персонала.

Выявление нарушений в области экономической и информационной безопасности:

- Отслеживание и при необходимости сопровождение, а так же проверка договоров заключенных от имени АК на предмет их выгоды для АК.
- Проведение мероприятий по недопущению попадания в оборот запасных частей контрафактного, незаконного полученного и нелегализованного товара. Анализ бизнес рисков. Взаимодействие с правоохранительными органами по вопросам мошенничества при покупке/продаже билетов на рейсы АК.
- Оформление всех видов пропусков, удостоверений членов экипажей (УЧЭ).

Пути реализации задачи:

Строгий учет поступающих заявок на изготовление пропусков. Проверка кандидатов на получение пропуска или УЧЭ через правоохранительные органы в установленном порядке. Строгий учет выданных и сданных пропусков, УЧЭ.

Распределение в Авиакомпании функций и обязанностей в области АБ



Командир воздушного судна при выполнении рейса:

- руководит работой экипажа ВС, отвечает за дисциплину и порядок на ВС, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту ВС людей, сохранности ВС и находящегося на нем имущества;
- имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту ВС лицу и требовать их исполнения, применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полёта ВС и отказываются подчиняться распоряжениям командира ВС; по прибытии ВС на ближайший аэродром имеет право удалить таких лиц с ВС, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;
- при отсутствии соответствующих служб АБ аэропортов имеет право проводить предполётный досмотр ВС, его бортовых запасов, членов экипажа, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, а также грузов и почты;
- информирует ПДСП пункта прилета, а при его отсутствии – диспетчерский пункт управления воздушным движением о наличии на борту ВС оружия;
- в случае необходимости организует проведение досмотра воздушного судна в полете;
- принимает иные меры по обеспечению безопасного завершения полёта воздушного судна.

Представитель Авиакомпания в аэропорту:

- контролирует качество выполнения мероприятий по авиационной безопасности агентами и поставщиками услуг;
- предоставляет Директору ДАБ информацию о состоянии АБ в аэропорту, требованиях администрации аэропорта по вопросам АБ, а в зарубежных аэропортах - и о требованиях местного полномочного органа в области АБ и местного законодательства;
- информирует Директора ДАБ обо всех изменениях в обеспечении АБ Авиакомпания в данном аэропорту;
- в случае возникновения чрезвычайной или кризисной ситуации в аэропорту немедленно докладывает об этом Директора ДАБ и оказывает необходимое содействие экипажу по их предотвращению;
- при заключении договоров на наземное и аэропортовое обслуживание Авиакомпания согласовывает с Директором ДАБ вопросы, связанные с обеспечением авиационной безопасности;
- поддерживает связь с должностными лицами аэропорта, ответственными за обеспечение АБ, и территориальными правоохранительными органами по решению вопросов обеспечения АБ Авиакомпания;
- представляет отчет о состоянии АБ в аэропорту Директору ДАБ по установленной форме.

Руководители структурных подразделений Авиакомпания:

- обеспечивают выполнение требований Программы в руководимых ими подразделениях;
- обеспечивают обучение подчиненного им персонала в области авиационной безопасности;
- обеспечивают доведение информации до подчиненного им персонала, требований по АБ, в части их касающейся;
- обеспечивают выполнение мероприятий, возложенных на подчиненные им структурные подразделения, в чрезвычайных и кризисных ситуациях;
- предоставляют отчёты Директору ДАБ по выполнению мероприятий по АБ, возложенных на подразделения.

Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры

1. Настоящие Правила определяют порядок охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры в целях обеспечения авиационной безопасности. В настоящих Правилах под охраной аэропортов и объектов их инфраструктуры понимается комплекс мероприятий, обеспечивающих защиту аэропортов и объектов их инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.
2. Задачей в области охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры является предотвращение несанкционированного прохода (проезда) лиц и транспортных средств, проноса оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств, предметов, веществ на территорию аэропортов.
3. Организация охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры возлагается на лиц, осуществляющих эксплуатацию аэропортов и объектов их инфраструктуры.
4. Охрана границ территории (далее - периметр) аэропорта осуществляется:
в отношении международных аэропортов - подразделениями вневедомственной охраны при органах внутренних дел Российской Федерации;
в отношении иных аэропортов - подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации.
Охрана периметра аэропорта осуществляется на основании возмездного договора с лицами, осуществляющими эксплуатацию аэропорта.
5. Охрана объектов аэропорта, предназначенных для обслуживания воздушных судов и (или) пассажиров, осуществления операций с грузами, а также иных предназначенных для оказания услуг объектов, расположенных на территории, ограниченной периметром аэропорта, осуществляется службой авиационной безопасности аэропорта, а также может осуществляться на основании отдельных договоров подразделениями вневедомственной охраны при органах внутренних дел Российской Федерации и подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации.
6. В целях осуществления охраны периметра аэропорта устанавливается ограждение, а также организуются контрольно-пропускные пункты. Ограждение аэропорта оборудуется инженерно-техническими системами, обеспечивающими воспрепятствование несанкционированному проникновению лиц и транспортных средств на территорию аэропорта.
7. Пропуск лиц, транспортных средств на территорию аэропорта через контрольно-пропускные пункты осуществляется только после:
 - а) идентификации личности и транспортного средства;
 - б) установления действительности оснований для прохода (проезда) на территорию аэропорта;
 - в) проведения досмотра с использованием досмотровых средств.
8. Контрольно-пропускные пункты в международных аэропортах оборудуются инженерно-техническими системами, обеспечивающими:
 - а) предотвращение несанкционированного прохода (проезда) лиц, проноса оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств, предметов, веществ на территорию аэропорта;
 - б) воспрепятствование проходу (проезду) лица и (или) транспортного средства через контрольно-пропускной пункт до завершения идентификации личности, транспортного средства и проверки действительности оснований для прохода (проезда) на территорию аэропорта;
 - в) идентификацию лиц по документам, удостоверяющим личность;
 - г) идентификацию транспортных средств по государственным номерным знакам или иным идентификационным номерам, а также по документам на транспортное средство установленного образца;
 - д) осуществление досмотра лиц, а также транспортных средств.
9. На территории международного аэропорта создаются непрерывно функционирующие посты (пункты) управления охраной аэропорта и объектов его инфраструктуры, оборудованные техническими средствами для сбора, обработки и хранения в электронном виде данных со всех инженерно-технических систем охраны, с автоматической передачей этих данных в режиме реального времени органам федеральной службы безопасности и органам внутренних дел Российской Федерации, а также Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту



- из Приложения 17 к Чикагской конвенции «Безопасность. Защита МГА от АНВ» (издание 8 апреля 2006г.) СТАНДАРТ 4.2.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает создание систем опознавания лиц и ТС для предотвращения несанкционированного доступа в КЗ и охраняемые зоны ограниченного доступа. Удостоверяющие личность документы подлежат проверке в назначенных ПП для получения допуска в КЗ и охраняемые зоны ограниченного доступа.

- из **ФАП "ТРЕБОВАНИЯ АБ К АЭРОПОРТАМ" (ПРИКАЗА МИНТРАНСА РОССИИ от 28 ноября 2005 года № 142 ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ТРЕБОВАНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ К АЭРОПОРТАМ»):**

III. Организация и обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту

10. Пропускной и внутриобъектовый режим в аэропорту организуется в соответствии с инструкцией по пропускному и внутриобъектовому режиму, которая утверждается администрацией аэропорта по согласованию с территориальным органом ФСНСТ и подразделением вневедомственной охраны при ОВД РФ, осуществляющим охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры (далее - подразделения, осуществляющие охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры).

Территории аэродромов совместного базирования или использования должны быть огорожены, въезды (выезды) должны находиться под контролем САБ и подразделений, осуществляющих охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры и иметь средства принудительной остановки автотранспорта.

11. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, обязаны соблюдать требования инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

12. ЧЭ ВС для выполнения полетного задания или иных служебных обязанностей допускаются в рабочую площадь аэропорта, прилегающую к ней территорию и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется (КЗА) по УЧЭ ВС в порядке, установленном администрацией аэропорта, после прохождения процедуры ПД.

13. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также ТС и средства механизации перед допуском в КЗА проходят досмотр на КПП с использованием ТСД.

14. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также автотранспорт допускаются в КЗА по пропускам установленного в данном аэропорту образца и в соответствии с требованиями инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму. Указанные лица при нахождении в КЗА должны иметь на верхней одежде с левой стороны личные пропуска с фотографиями и указанием секторов допуска.

15. Лица сторонних организаций и посетители в контролируруемую зону аэропорта допускаются в установленном инструкцией, утвержденной уполномоченным администрацией аэропорта должностным лицом, порядке по разовым или временным пропускам с указанием конкретного сектора (ов) допуска.

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.



ПРАВИЛА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ДОСМОТРА ГРАЖДАНСКИХ ВС

- 1.1. Предполетный досмотр ВС осуществляется с целью обнаружения взрывчатых веществ, ВУ, оружия, боеприпасов и других предметов, которые могут быть использованы для совершения АНВ в деятельность ГА, а также выявления посторонних лиц.**
- 1.4.** Предполетный досмотр гражданских ВС, убывающих за границу, осуществляется сотрудниками САБ совместно с представителями органов пограничного и таможенного контроля.
- 1.6.** Требования Правил являются обязательными для персонала аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов ГА, всех юридических и физических лиц независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта.
- 1.7.** Досмотр гражданских ВС выполняют сотрудники САБ аэропорта, авиапредприятия или эксплуатанта. Если авиапредприятие (эксплуатант) не имеет САБ, то досмотр ВС осуществляется силами САБ аэропорта в соответствии с заключенным с администрацией договором.
- 1.8.** В досмотре должны принимать участие специалисты службы ИТ обеспечения, флайт-менеджеры или члены лётного экипажа, исходя из специфики деятельности авиапредприятия (эксплуатанта). **При необходимости могут привлекаться и другие специалисты.** В досмотре ВС, выполняющих международные рейсы, принимают участие представители органов пограничного и таможенного контроля.
- 1.9.** Для проведения досмотра на каждом ВС необходимо иметь "Перечень мест досмотра ВС в целях обеспечения безопасности". В комплекте полетной документации на борту ВС должны находиться и другие справочные материалы, способствующие эффективному досмотру ВС.
- 1.10. При поступлении информации об угрозе совершения взрыва после проведения досмотра ВС, проводится его повторный досмотр.** Если досмотр не выявил взрывного устройства (ВУ), а угроза взрыва продолжает существовать, то данное ВС оставляют на специально выделенной стоянке на срок, соответствующий планируемому времени выполнения рейса этого ВС до пункта назначения.
- 1.11. Не допускается упрощения процедур досмотра гражданских ВС.**
- 1.12. Результаты досмотра оформляются документально и хранятся в течение года.**
- 1.12.1. В случае участия в досмотре ВС представителей органов пограничного и таможенного контроля в соответствующих документах делаются необходимые записи. Один экземпляр документа о результатах досмотра ВС, совершающего международный рейс, передается в орган ПК.
- 1.3. Сотрудники САБ, осуществляющие досмотр ВС, несут ответственность за обеспечение АВ в соответствии с действующим законом.**

ГЛАВА II. СОСТАВ ГРУПП ДОСМОТРА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- 2.1. Досмотр ВС проводится сотрудниками САБ, имеющими специальную подготовку.**
- 2.2.** Штатная численность групп досмотра ВС определяется администрацией аэропорта, авиапредприятия или эксплуатанта, в зависимости от режима работы, количества и типа эксплуатируемых ВС, технической оснащенности групп и должна обеспечивать высокое качество досмотра ВС в установленные сроки. Наиболее оптимальный вариант: **две группы по 2-3 человека для досмотра ВС внутри и снаружи.**
- 2.3. Досмотр проводится сотрудниками САБ в присутствии специалистов службы инженерно-технического обеспечения, флайт-менеджера или члена летного экипажа. При необходимости могут привлекаться и другие специалисты.**

ГЛАВА III. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ДОСМОТРА ВОЗДУШНОГО СУДНА НА ЗЕМЛЕ

- 3.1. Досмотр ВС проводится до посадки пассажиров, погрузки груза, багажа, почты, бортового питания. Если пассажиры находятся на стоянке, они должны быть под постоянным наблюдением сотрудников САБ.**
- 3.6.** Для обеспечения доступа ко всем подлежащим проверке отсекам необходимо открывать все входные двери, люки, каналы отбора и перепуска воздуха, крышки, съемные панели для обслуживания и доступа к оборудованию и т.д.
- 3.7.** Досматриваться должны все помещения (отсеки) ВС, двери (панели, люки), которых можно открыть. Следует тщательно осмотреть места установки оборудования, внутри которого, за ним или под ним, (в более труднодоступных местах) может быть помещено взрывное устройство (ВУ), а также могут укрываться посторонние лица.

ПРИКАЗ ФАС России от 29 июля 1998г. №238 «О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ РАБОТЫ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ДОСМОТРА ГРАЖДАНСКИХ ВС» 2



3.8. Поиск взрывных устройств должен проводиться с соблюдением мер предосторожности и с использованием подсветки и поворотных зеркал в неосвещенных и труднодоступных местах.

3.10. Досмотр ВС целесообразно начинать от середины до носа самолета и от середины до его хвоста, разделив самолет на две части и ограничив каждую зону местами возможного доступа пассажиров и членов экипажа.

3.11. Процедуру осмотра каждого участка целесообразно начинать с уровня пола, затем обследовать стены и потолок, осматривая при этом места, легко доступные для пассажиров и, обращая особое внимание на те предметы (книги, бытовые приборы), которые находятся в местах, не предназначенных для них. Осматриваются также зоны и предметы, вызывающие наименьшее подозрение.

3.12. Во избежание дублирования, все проверенные участки необходимо маркировать лентой или мелом по схеме технол. карты досмотра.

3.13. При обнаружении подозрительного предмета необходимо:

3.13.1. Не касаться предмета и не воздействовать на него каким-либо образом. **3.13.2.** Немедленно вызвать специалистов по ВУ.

3.13.3. При обнаружении ПП на стоянке ВС, самолет следует отбуксировать в безопасное место или удалить (переместить) ПП от ВС.

Решение по варианту действий должно быть принято сотрудником САБ по согласованию с экспертом-пиротехником (сапером).

Сотрудники, производившие досмотр ВС, члены экипажа и обслуживающий персонал должны переместиться на расстояние не ближе 100м. от ВС.

3.15. При обнаружении на борту ВС постороннего лица, необходимо задержать его в установленном порядке, немедленно вызвать сотрудников ЛОВД или представителей ОПК (при обнаружении постороннего лица на ВС, совершающем МР) для передачи им задержанного.

3.16. После проведения сотрудниками САБ досмотра ВС, специалисты службы инженерно-технического обеспечения должны убедиться, что все двери, люки и панели закрыты, все снятые, сдвинутые и переставленные предметы и оборудование установлены на свои места.

3.17. При поступлении информации об угрозе взрыва ВС проводится его повторный досмотр.

ГЛАВА IV. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ДОСМОТРЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА В ПОЛЁТЕ

4.1. В случае необходимости, досмотр самолета в полёте осуществляется членами экипажа ВС.

4.2. Любой, не принадлежащий пассажирам и вызывающий подозрение предмет, следует считать потенциально опасным.

4.3. При обнаружении подозрительного предмета, вызывающего опасение за состояние безопасности необходимо:

4.3.1. Оповестить орган УВД и запросить рекомендации специалистов по ВУ. **4.3.2.** Удалить пассажиров от места нахождения подозрительного предмета на безопасное расстояние (**не менее 4-х рядов кресел**). **4.3.3.** При невозможности переноса подозрительного устройства, его необходимо накрыть увлажненными мягкими материалами (одеялами) **толщиной не менее 25 см.**, поглощающими энергию взрыва.

4.3.4. Принимая решение о переносе устройства, экипаж должен, по возможности, занять такую высоту полета, при которой давление внутри самолета приближалось бы к АД за его бортом. По возможности уменьшить скорость, выпустить механизацию и шасси для снижения нагрузки на конструкции планера в случае взрыва. **4.3.5.** По возможности, отключить любое энергопитание на участках рядом с устройством или по пути предполагаемого переноса. Перед переносом определить место для размещения устройства и обеспечить освобождение пути от пассажиров и предметов. **4.3.6.** Во время переноса необходимо сохранять первоначальное положение и ориентацию предмета относительно ВС; это положение необходимо сохранить и при установке предмета на новом месте. **4.3.7.** После переноса устройства, его необходимо как можно надежнее закрепить и обложить слоем влажного материала, **толщиной не менее 25 см.**, для уменьшения возможных повреждений от воздействия ударной волны. **4.3.8.** Следует избегать чрезмерного использования воды. **4.3.9.** Заход на посадку выполнить по кратчайшему маршруту. После посадки зарулить на изолированную стоянку, используя рулежные дорожки, свободные от других ВС. **4.3.10.** При эвакуации пассажиров следует избегать использования выходов, расположенных вблизи места размещения ВУ.

4.4. Если во время полета экипаж ВС получил информацию об угрозе взрыва, провел досмотр ВС и не обнаружил ВУ, то повторный досмотр ВС проводится после его посадки, заруливания на изолированную стоянку и эвакуации пассажиров.

Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров (ПРИКАЗ Минтранса РФ от 25 июля 2007г. №104) 1



3. Настоящие Правила обязательны для исполнения сотрудниками службы САБ аэропорта, авиационного предприятия, эксплуатанта и сотрудниками ОВД на транспорте, участвующими в проведении предполетного и послеполетного досмотров, администрациями аэропортов, авиационных предприятий, эксплуатантов, пассажирами, а также иными лицами, осуществляющими свою деятельность на территориях аэропортов.

4. Предполетный досмотр пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала ГА, бортовых запасов ВС, грузов и почты производится в целях обеспечения АБ, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и авиационного персонала ГА, предотвращения возможных попыток захвата (угона) ВС и других АНВ в деятельность ГА преступных элементов, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям АБ.

Послеполетный досмотр проводится в целях предотвращения и пресечения незаконного ввоза и распространения оружия, боеприпасов, наркотических средств, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих и иных веществ и предметов, представляющих повышенную опасность и имеющих криминальный характер, в первую очередь из регионов со сложной оперативной (криминогенной) обстановкой и с использованием автоматизированных поисковых информационных систем МВД РФ розыска лиц, скрывающихся от органов дознания, следствия и суда, уклоняющихся от уголовного наказания, а также лиц, утративших связь с родственниками и без вести пропавших, находящихся в розыске, в соответствии с Законом РФ «О милиции».

5. Основной задачей проведения предполетного досмотра является своевременное выявление, предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт ВС лиц с оружием, боеприпасами, ВВ, легковоспламеняющимися, отравляющими, радиоактивными и другими опасными предметами и веществами, которые могут быть использованы для нанесения ущерба здоровью пассажиров, членов экипажа ВС, создания угрозы безопасности полета ВС или могут явиться причиной иного Ч (авиационного) П, а также предотвращения незаконного провоза опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на ВТ по условиям АБ, и иных предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к свободному обороту на территории РФ.

2. Настоящие Правила устанавливают порядок осуществления предполетного и послеполетного досмотров пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей ВС, авиаперсонала ГА, бортовых запасов ВС, грузов и почты.

Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров (ПРИКАЗ Минтранса РФ от 25 июля 2007г. №104) 2



Запрещено перевозить на борту ВС членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и в вещах, находящихся при пассажирах, следующие опасные вещества и предметы:

1) взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные: пороха всякие, в любой упаковке и в любом количестве; патроны боевые (в том числе малокалиберные); патроны к газовому оружию; капсулы (пистоны) охотничьи; пиротехнические средства: сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные; тротил, динамит, тол, аммонал и другие ВВ;

капсулы-детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводный шнур и т.д;

2) сжатые и сжиженные газы: газы для бытового пользования (бутан-пропан) и другие газы; газовые баллончики с наполнением нервно-паралитического и слезоточивого воздействия и т.д;

3) легковоспламеняющиеся жидкости: ацетон; бензин; пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов; метанол; метилацетат (метилвый эфир); сероуглерод; эфиры; этилцеллозола;

4) воспламеняющиеся твердые вещества: вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой: калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфористый и т.д.; фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ;

5) окисляющие вещества и органические перекиси: нитроцеллюлоза коллоидная, в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25% воды или растворителя; нитроцеллюлоза коллоидная, в кусках, влажная, содержащая менее 25% спирта; нитроцеллюлоза сухая или влажная, содержащая менее 30% растворителя или 20% воды и т.д;

6) токсичные вещества; 7) радиоактивные материалы; 8) едкие и корродирующие вещества: сильные неорганические кислоты: соляная, серная, азотная и другие; фтористо-водородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и корродирующие вещества;

9) ядовитые и отравляющие вещества: любые ядовитые сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару; бруцин; никотин; стрихнин; тетрагидрофуруриловый спирт; антифриз; тормозная жидкость; этиленгликоль; ртуть за исключением ртути, содержащейся в термометре медицинском, тонометре ртутном в стандартном футляре, барометре ртутном или манометре ртутном, упакованных в герметичный контейнер и опечатанных пломбой отправителя; все соли синильной кислоты и цианистые препараты; циклон, цианплав, мышьяковистый ангидрид и т.д.; другие опасные вещества, предметы и грузы, которые могут быть использованы в качестве оружия нападения на пассажиры, экипаж ВС, а также создающие угрозу полета ВС;

10) оружие: пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошок. устройства, кортики, стилеты, десантные штык-ножи, за исключением случаев и в порядке установленном Законодательством РФ.

Разрешено перевозить на борту ВС ЧЭ и ПАХ с соблюдением требуемых условий следующие предметы и вещества:

1) в зарегистрированном багаже в грузовых, БГО ВС с изолированным доступом ПАХ к багажу во время полёта: арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, ножи: охотничьи, ножи с выбрасывающимися клинками, с запирающими замками, имитаторы любого вида оружия; хозяйственно-бытовые ножи (ножницы) с длиной клинка (лезвия) свыше 60 мм; алкогольные напитки с содержанием более 24%, но не более 70% алкоголя по объему в емкостях вместимостью не более 5 л, в таре, предназ. для розничной торговли - не более 5 л на одного ПАХ; жидкости и алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24%; аэрозоли, предназначенные для использования в спортивных или бытовых целях, выпускные клапаны баллончиков которых защищены колпачками от самопроизвольного выпуска содержимого в емкостях вместимостью не более 0,5 кг или 500 мл - не более 2 кг или 2 л на одного ПАХ; термометр медицинский, содержащий ртуть, в стандартном футляре - один на пассажира.

2) в вещах, находящихся при пассажирах: термометр медицинский, не содержащий ртуть - один на пассажира; тонометр ртутный в стандартном футляре - один на пассажира; барометр или манометр ртутный упакованный в герметичный контейнер и опечатанный пломбой отправителя; одноразовые зажигалки - одна на пассажира; сухой лед для охлаждения скоропортящихся продуктов - не более 2 кг на пассажира; 3% перекись водорода - не более 100 мл на пассажира; жидкости, гели и аэрозоли, относящиеся к неопасным: в емкостях вместимостью не более 100 мл (или эквив. емкостью в других единицах измерения объема), упакованные в надежно закрывающийся прозрачный пластиковый пакет объемом не более 1 л - один пакет на ПАХ.

Жидкости в контейнерах емкостью более 100 мл к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично.

Исключение по перевозке имеют лекарства, специальные диетические потребности, детское питание, в том числе материнское молоко, в количестве, необходимом на время полёта. Жидкости, приобретенные в магазинах беспешлиной торговли в аэропорту или на борту ВС, должны быть упакованы в надёжно запечатанный (опломбированный) пластиковый пакет, обеспечивающий идентификацию доступа к содержимому пакета в течение полета, на котором имеется достоверное подтверждение того, что эта покупка произведена в аэропортовых магазинах беспешлиной торговли или на борту ВС в день (дни) поездки.

Администрация аэропорта, авиапредприятия, эксплуатанта вправе принимать решение о введении дополнительных мер по обеспечению АБ на рейсах с повышенной опасностью, вследствие чего запрещать перевозку в салоне ВС следующих предметов: штопоры; иглы для подкожных инъекций (если не будет представлено медицинское обоснование); вязальные спицы; ножницы с длиной лезвия менее 60 мм; складные (без фиксатора) дорожные, перочинные ножи с длиной лезвия менее 60 мм.

Способы выявления взрывных устройств, пиротехнических и зажигательных средств, отравляющих веществ, оружия 1



ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ДОСМОТРА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В АЭРОПОРТАХ, И ОСОБЕННОСТИ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

Нормами, правилами и процедурами по АБ (Приложение к Положением о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от АНВ, утвержденному постановлением Правительства РФ от 30.07.94 № 897), предусмотрено:

“Для досмотра пассажиров, членов экипажей, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, аэропорт должен иметь специальные технические средства, обеспечивающие обнаружение оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и других предметов и веществ, которые могут быть использованы в целях совершения акта незаконного вмешательства, а также нанесения ущерба здоровью пассажиров, членов экипажа и безопасности полета ВС.

Для поддержания постоянной работоспособности технических средств досмотра их эксплуатация осуществляется специально подготовленными работниками службы АБ, а техническое обслуживание осуществляется специалистами аэропорта, имеющими соответствующую квалификацию”.

В аэропортах и авиапредприятиях ГА применяются следующие технические средства досмотра и контроля обстановки:

а) рентгено-телевизионные стационарные интроскопы - для досмотра ручной клади, багажа, почты и груза по теневому изображению внутреннего содержания на экране телемонитора и переносные интроскопы - для идентификации неопознанных объектов на борту ВС и в контролируемой зоне без вскрытия и смещения объекта исследования;

б) стационарные металлоискатели (МИС) - для выявления металлических предметов у пассажира (персонала, члена экипажа);

в) портативные (ручные) металлоискатели (МИП) - для повторного досмотра с целью более точного обнаружения места нахождения у пассажира металлических предметов, зарегистрированных стационарным металлоискателем;

г) переносные металлоискатели (МИП) - для поиска оружия в багаже, не имеющем металлических включений (ковры в скатке, корзины с фруктами и другие);

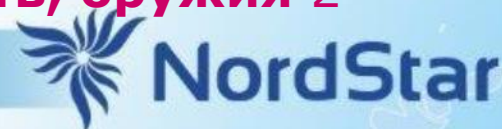
д) аппаратура для обнаружения взрывчатых веществ включает в себя детекторы паров ВВ и стационарные установки обнаружения ВВ;

е) внутреннее телевидение - в целях наблюдения за обстановкой в помещениях аэровокзала;

ж) бортовое телевидение - в целях наблюдения за обстановкой в салонах воздушного судна;

з) аппаратура фиксации абонентского номера телефона, по которому поступило телефонное сообщение об угрозе возникновения чрезвычайной ситуации.

Способы выявления взрывных устройств, пиротехнических и зажигательных средств, отравляющих веществ, оружия 2



Рентгено-телевизионные интроскопы (РТИ). Просвечивание досматриваемого объекта осуществляется узким рентгеновским лучом, а сам объект устанавливается на ленточный транспортер и движется перпендикулярно направлению рентгеновского луча. Для полного просмотра всего объекта обеспечивается его последовательный просмотр рентгеновским лучом.

Стационарные металлоискатели (МИС) предназначены для обнаружения металла у пассажиров. **Стационарные металлообнаружители (МИС)**, как правило, выполнены в виде П-образной сборно-разборной рамки. В боковых стойках расположены генераторные и приемные системы. Стойки соединяются между собой на месте установки в жесткую конструкцию с помощью перемычки, которая одновременно может служить для установки электронного блока.

Зона обнаружения устройства располагается в пространстве между генераторной и приемной системами. Принцип действия МИС основан на регистрации изменений взаимной индукции генераторной и приемной антенны, которые возникают при перемещении в зоне обнаружения металлических предметов.

Основными техническими характеристиками МИС являются: чувствительность, селективность и помехоустойчивость.

Чувствительность определяется наименьшей величиной предмета, который может быть обнаружен. МИС имеют чувствительность, достаточную для регистрации предметов массой в 1 -10г. МИС обеспечивают регулировку чувствительности с целью отстройки от предметов меньшей массы и размеров, чем предметы поиска. Диапазон регулировок позволяет изменять размеры реальных предметов поиска. Имеются контрольные предметы для испытания этих устройств и установки чувствительности. Под **селективностью** понимается вероятность пропуска предметов меньших размеров и массы, чем предметы поиска. Требуемая селективность достигается применением специальных конструкций антенных систем, размеров и конструкции металлоискателей. **Помехоустойчивость** - это устойчивость работы МИС при воздействии интенсивных электромагнитных полей. МИС имеют достаточно высокую помехоустойчивость, что обеспечивается специальной конструкцией и конфигурацией приемных антенн, а также схемотехническими решениями электронных узлов. Тем не менее при работе МИС в условиях интенсивных электромагнитных полей, например, в условиях аэропорта, возможны ложные срабатывания. Они возникают при перемещении вблизи антенн крупногабаритных предметов (автотранспорт, металлические двери, лифты и т.п.). Поэтому для обеспечения устойчивой работы необходимо располагать МИС на расстоянии 0.5 м от неподвижных и 1-1.5 м от подвижных металлических элементов оборудования и конструкций зданий. Для существенного улучшения помехоустойчивости в состав МИС включается дополнительный, например, инфракрасный (ИК) канал регистрации проходящего через проем человека и совместная обработка сигналов основного и ИК-каналов. **Интенсивность** электромагнитного поля (МИС) соответствует санитарно-биологическим нормам и не оказывает вредного воздействия на здоровье человека, в том числе операторов, работающих на МИС.

Переносные металлоискатели (МИП) используются для поиска металлических предметов, скрытых на теле и в одежде человека, в багаже, корреспонденции и т.п. Конструктивно они выполняются в портативном диэлектрическом корпусе, в котором размещается поисковый элемент, электронные узлы обработки и индикации, элементы питания. Поисковым элементом является индукционный контур в виде прямоугольной, круглой или цилиндрической катушки. Катушка поискового элемента включается в цепь генератора. При появлении вблизи металлического предмета меняется ее индуктивность, что приводит к изменению параметров генератора. Эти изменения регистрируются схемой обработки и передаются в виде светового или звукового сигнала, также возможно и скрытое тактильное воздействие. Электромагнитное поле катушки полностью соответствует санитарно-биологическим нормам.

Ручные металлообнаружители эффективно применяются в комплексе со стационарными. В случае, в соответствии с технологией досмотра, когда после прохода через стационарный металлообнаружитель срабатывает сигнализация о наличии у досматриваемого металла появляется необходимость уточнить расположение предметов поиска с помощью ручного прибора.

Способы выявления взрывных устройств, пиротехнических и зажигательных средств, отравляющих веществ, оружия 3



ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ВЫЯВЛЕНИЯ ДИВЕРСИОННО-ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ УСТРОЙСТВ

К ТС выявления ДТУ относятся средства, реагирующие на наличие в ручной клади, багаже пассажира или в других грузах и предметах ВВ. Такие средства, как правило, включают в себя детекторы паров ВВ и стационарные установки обнаружения ВВ методом нейтронной активации и другими методами. В настоящее время появились и получили широкое распространение пластиковые ВВ. Для облегчения поиска и распознавания этих ВВ разрабатываются методы их маркировки и аппаратура для обнаружения маркирующих веществ в пластичных взрывчатых веществах.

А) Установки, включающие в себя детекторы паров ВВ: Газовая хроматография (обнаружение захвата электронов). Метод основан на сборе и анализе паров ВВ. Проба воздуха анализируется путем разделения паров на составляющие компоненты, в результате с помощью детектора захвата электронов определяется наличие взрывчатых соединений.

Хсмилюминесценция. Метод предусматривает помещение пробы пара в небольшую ампулу, заполненную озоном, в которой при наличии отдельных соединений азота возникает флуоресцентное свечение. Применяется как для багажа, так и для пассажиров.

Б) Установки, включающие в себя методы нейтронной активации: Метод нейтронной активации. Метод наиболее эффективен для распознавания пластиковых бомб. При этом методе нейтроны бомбардируют подозрительные предметы и вызывают у определенных материалов гамма-излучение. Поток гамма-лучей, превышающий определенный уровень, автоматически вызывает сигнал тревоги. Некоторые материалы, например, шерсть, излучает гамма-лучи и вызывает ложное срабатывание аппаратуры обнаружения.

Анализ термальных нейтронов. Метод предусматривает "активацию" проверяемого предмета путем бомбардировки его нейтронами, в результате чего возникает вторичное излучение частиц, характерных для источника излучения. Анализ этого излучения позволяет обнаружить наличие взрывчатых соединений.

К перспективным системам обнаружения паров взрывчатых веществ, разрабатываемым в 1997-98г.г. относятся:

Термефикс ЭГИС-3000 (принцип работы основан на быстродействующей хроматографии газа с химико-люминесцентным обнаружением).

Система ЭГИС представляет собой свободно устанавливаемый аналитический блок. Сбор вещества для анализа осуществляется отсосом вещества с поверхности предмета на фильтр. Фильтр закладывается в аналитический блок, и ЭГИС в течении 18-ти секунд выявляет наличие и вид ВВ в исследуемом образце.

Барринген Ионскан-400 (принцип работы основан на спектрометрии подвижных ионов).

Ионскан является устройством для обнаружения и опознавания ВВ путем просвечивания багажа и грузов. Сбор образца на анализ с поверхности предмета осуществляется ручным пылесосом с фильтром или салфеткой. Далее образец помещают на поднос для образцов и помещают в анализатор, который в течении 5-й секунд анализирует и опознает ВВ.

Ион Трак Айтимицер (принцип работы основан на спектрометрии подвижных ионов). Принцип работы и параметры аналогичны аппаратуре, приведенной выше.

Биосенсоры (собаки и другие животные) Собаки получили наиболее широкое применение в годы Великой отечественной войны. Они способны определять местонахождение и наличие практически любого взрывчатого вещества в различных оболочках и без них при температуре наружного воздуха от -27 до -50 градусов. При ведении боевых действий в Республике Афганистан оказались незаменимыми при поиске мин-ловушек, замаскированных под бытовые предметы и спасли жизнь многим солдатам и мирным жителям. Обучение собаки длится 6-12 месяцев. Срок эффективной работы 5-12 лет. За час работы собака с кинологом могут обследовать до 400 предметов при расстоянии от каждого из них до 10 м. Время адаптации на объекте до 15 мин. Может работать по 12 часов в сутки при одном кормлении сухими кормами (вечером). При температуре -20 градусов время непрерывной работы до 20 мин.

Основные возможности детекторов взрывчатых веществ:

в зависимости от типа обнаруживает как обычные ВВ так пластиковые;

обнаружение ВВ по порам или частицам твердого вещества на загрязненной поверхности;

предупредительная сигнализация в случае уменьшения количества газа;

визуальная и звуковая индикация сигналов тревоги;

быстрая реакция на обнаруженные ВВ (2 - 3 сек.);

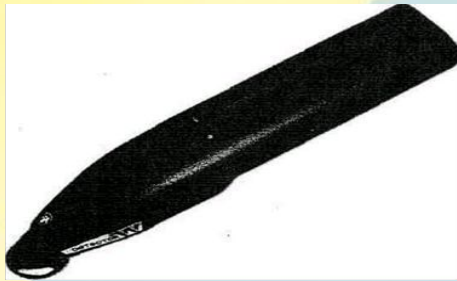
высокая чувствительность (1 объемная часть паров динитротолуола на 1011 объемных частей воздуха);

уникальная двойная газовая хроматография с обнаружением захвата электронов.

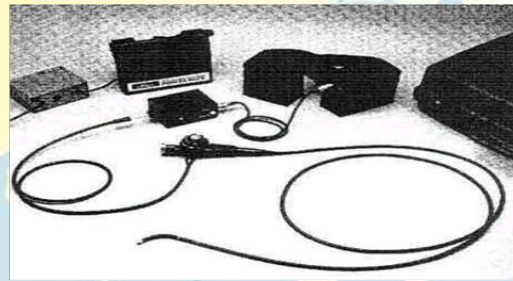
Технические средства для обнаружения взрывчатых веществ, взрывных устройств и их обезвреживания 4



Технические средства для обнаружения взрывчатых веществ, взрывных устройств и их обезвреживания 5



Детектор паров ВВ «Шельф» («Шельф-ДС»)



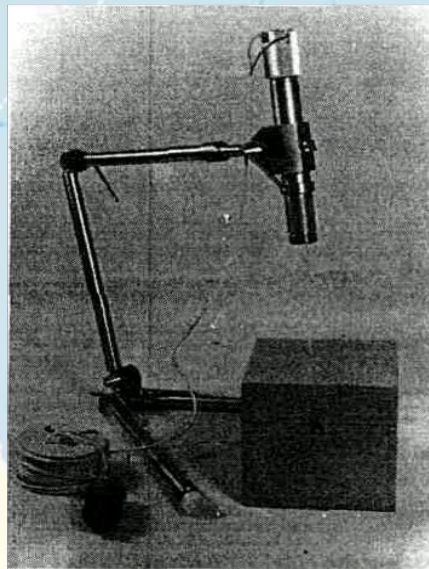
Гибкий эндоскоп



Комплект экспресс-тестов для обнаружения и идентификации ВВ «Антивзрыв» («Лакмус-2»)



Обнаружитель часовых и электронных взрывателей «Пифон-3М»



Гидродинамический разрушитель ВОП серии «Выстрел»



Контейнер ЭТЦ-2 для переноски, перевозки и врем-го хранения ВОП



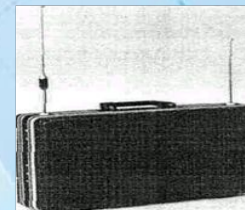
Защитный костюм сапера «Грот-3В»



Блокиратор РВ «Персей – 4»



Портативный компьютерный термограф «Иртис-220»



Блокиратор РВ «Персей – 2М»

Обеспечение авиационной безопасности в аэропорту и Авиакомпании. Организация пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах и охраны ВС

Изученный материал по теме:

1. Организация обеспечения авиационной безопасности в аэропорту и в Авиакомпании.
2. Обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту.
3. Организация охраны воздушных судов и объектов гражданской авиации, расположенных на территории аэропорта и Авиакомпании.
4. Организация досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала, ручной клади, багажа, груза, почты и бортовых запасов.
5. Технические средства досмотра, применяемые в аэропортах (основы).