

Технические средства охраны периметра на объектах транспортной инфраструктуры воздушного транспорта

-

Руководитель ПТАБ БУ РК «Аэропорт Петрозаводск» Иванов Э.Б.

Построение комплексной системы антитеррористической защищенности Объектов транспортной инфраструктуры (далее-ОТИ) воздушного транспорта строится на реализации требований авиационной и транспортной безопасности. Ключевая проблема это двойное нормативно правовое регулирование деятельности.

- В рамках авиационной безопасности

периметровое ограждение ОТИ должно соответствовать п. 8, 19, 23 и 24 Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» (утв. приказом Минтранса РФ от 28 ноября 2005 г. № 142)

- В рамках транспортной безопасности

в требованиях Постановления Правительства РФ от 5 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» отсутствуют требования по периметровому ограждению.

Отличие в подходах к сертификации по требованиям авиационной и транспортной безопасности

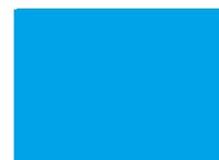
В рамках авиационной безопасности:

- необходимо свидетельство о соответствии Национальному стандарту ГОСТ
- Сертификат соответствия техническому регламенту Таможенного союза (сертификат ТР ТС)

В рамках транспортной безопасности:

- сертификат соответствия по требованиям Постановления Правительства РФ от 26.09.2016 г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».

**Особое место в реализации антитеррористической защищенности занимает вопрос:
Организация защищенности на аэродроме совместного базирования ?**



**Зона ответственности
БУ РК "Аэропорт
Петрозаводск"**



**Зона ответственности
В/Ч**

В зоне ответственности в/ч по факту не применимы требования авиационной и транспортной безопасности.

Роль комплексного подхода в оснащении техническими средства безопасности

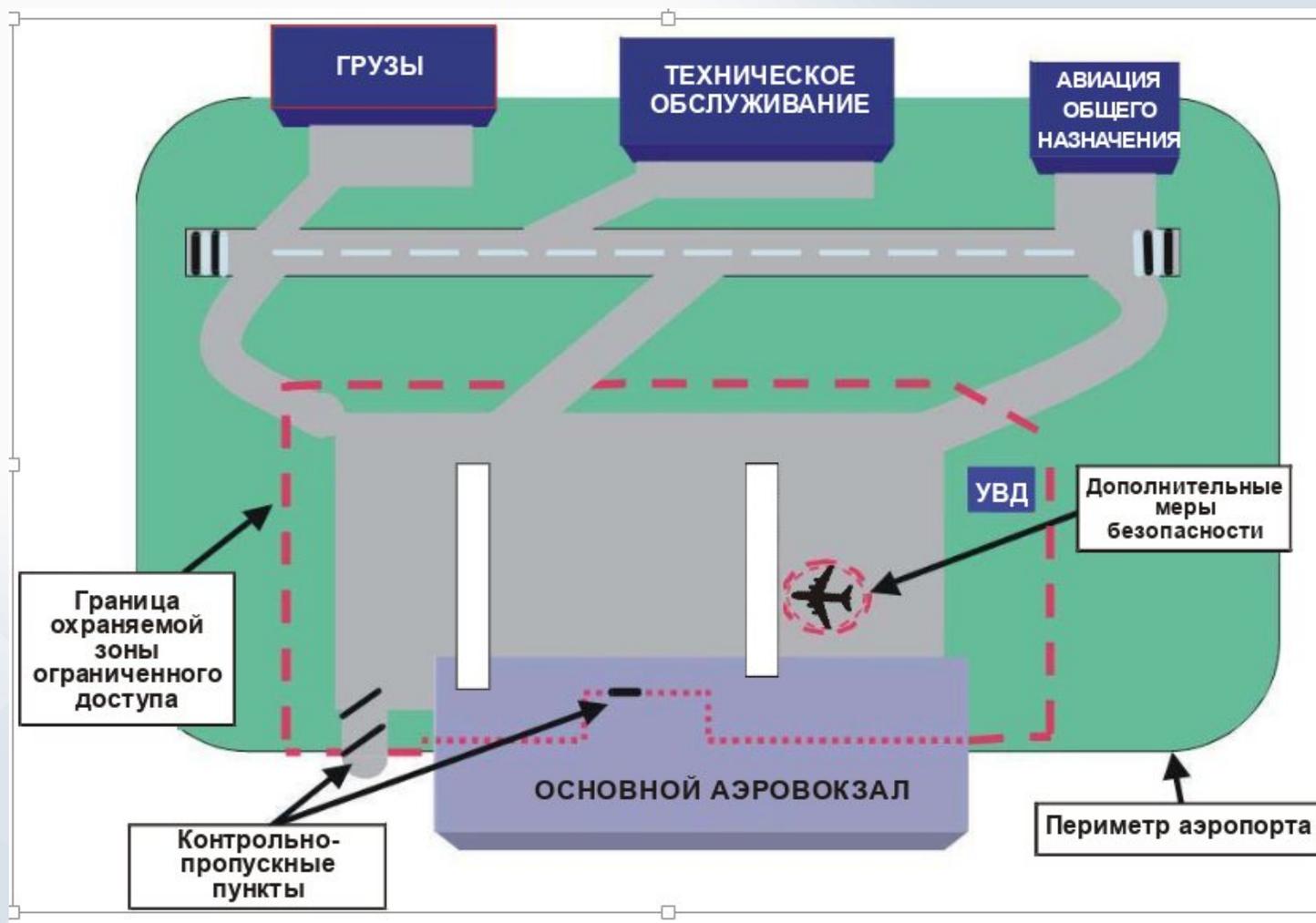
Наиболее эффективно показывают комплексные системы, которые включают в себя:

- охранную сигнализацию периметра (лучевую, виброкабель и т.п.)
- систему видеонаблюдения (реагирующею, в том числе на тревоги.).
- Видеоаналитика.

Контролируемая зона и охраняемые зоны ограниченного доступа (Дос 8973. Руководство по авиационной безопасности)

- Контролируемая зона – это та часть аэропорта, где осуществляется движение воздушных судов и вспомогательных транспортных средств, а также прилегающая территория и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется
- В соответствии с результатами оценки риска для безопасности, проводимой соответствующими национальными полномочными органами, в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию и определяемом государством, следует создавать охраняемые зоны ограниченного доступа.
- Охраняемые зоны ограниченного доступа находятся в контролируемой зоне аэропорта и относятся к приоритетным зонам риска, где в дополнение к контролю доступа следует применять другие виды контроля.
- В соответствии с ключевым принципом обеспечения безопасности путем "глубоко эшелонированной обороны", согласно которому ограниченные средства охраны распределяются для защиты наиболее вероятных целей с расходящимися от них эшелонами обороны
- Таким образом, охраняемые зоны ограниченного доступа должны иметь как можно меньшие размеры, соотносимые с интенсивностью полетов воздушных судов и располагаемыми ресурсами обеспечения безопасности
- Количество пунктов доступа из открытых для публики зон в охраняемые зоны ограниченного доступа должно быть сведено к минимуму и в них должны применяться эффективные меры контроля доступа или они должны быть заперты. Допуск в зоны ограниченного доступа должен быть разрешен только тем сотрудникам, которым действительно необходимо войти в эту зону для исполнения своих служебных обязанностей.

Контрольно-пропускные пункты и предлагаемая граница охраняемой зоны ограниченного доступа



Необходимо выделить основные проблемы

- Проблемы двойного нормативного регулирования.
- Проблемы закупок работ и услуг в связи с указанной оценкой уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в соответствии с Федеральным законом № 44-ФЗ или Федеральным законом N 223-ФЗ (при условии поэтапного ввода технических средств на ОТИ).
- Проблемы импортозамещения.