

# Меры по повышению эффективности охраны и антитеррористической защиты аэропортов



*Комов Анатолий Анатольевич,  
преподаватель-методист  
ОМО ЦПСТАВИПК МВД России*

## Введение

Терроризм является наиболее опасным из всех видов преступлений против личности и общества. Создавая атмосферу страха и неуверенности человека в завтрашнем дне, терроризм расшатывает доверие к действующей системе власти. Но, несмотря на то, что террористические акции получают широкий резонанс, вызывающий справедливое осуждение, активность террористических организаций не снижается, а возрастает. Практически все террористические акции последних лет направлены на наименее защищенные объекты жилого сектора и инфраструктуры (жилые дома, больницы, школы и т. п.), характеризующиеся сосредоточением большого количества людей, а также объекты транспорта.

В отдельную категорию можно выделить воздушный транспорт, теракты на котором приводят не только к гибели пассажиров и экипажа. Захваченные террористами-смертниками самолеты становятся оружием массового поражения (Нью-Йорк, 11 сентября 2001 г.).

Одними из основных объектов террористических акций являются аэропорты. Несмотря на применение новейших средств обеспечения безопасности (системы охранной и тревожной сигнализации, системы контроля и управления доступом, охранного телевидения и поисково-досмотровой техники), угроза проведения террористических актов на воздушном транспорте остается высокой.

## Меры повышения безопасности аэропортов

Причиной недостаточной эффективности охраны и антитеррористической защиты аэропортов является отсутствие комплексного, системного подхода к организации

обеспечения безопасности. Обеспечение безопасности аэропорта и его инфраструктуры — сложный непрерывный процесс, а не одноразовые или случайные мероприятия, которые могут внести неразбериху и несогласованность в работу различных служб.

Система комплексной безопасности должна обеспечивать высокую надежность защиты от всех возможных внутренних и внешних видов угроз и опасных ситуаций (хищения, диверсии, преступления террористического характера), основываясь на комплексном подходе, отражающем сущность деятельности по обеспечению безопасности объекта — как на этапе проектирования, так и в процессе постоянной работы — этапе эксплуатации.

### **Комплексный подход основывается на осуществлении и совершенствовании:**

- организационно-правового обеспечения,
- обучения персонала,
- взаимодействия различных структур, обеспечивающих правопорядок и безопасность,
- профилактических методов борьбы с хищениями, контрабандой и преступлениями террористического характера,
- инженерно-технического обеспечения.

При совершенствовании организационно-правового обеспечения необходимо четко определить, разграничить и законодательно закрепить функциональные обязанности, права и ответственность различных служб, обеспечивающих безопасность на территории аэропорта.

Одной из мер повышения безопасности является создание единого центра, координирующего и управляющего работой всех систем безопасности и служб по обеспечению правопорядка и безопасности. Для улучшения взаимодействия различных структур,

обеспечивающих правопорядок и безопасность, их представители должны входить в состав центра для выработки скоординированных действий. Единый центр оснащается системой сбора и обработки информации, а также различными системами связи. Система сбора и обработки информации выполняется на базе интегрированных систем безопасности. **Интегрированные системы безопасности состоят из подсистем:**

- охранной, тревожной и пожарной сигнализации,
- системы контроля и управления доступом,
- системы видеонаблюдения.

При возникновении чрезвычайных ситуаций на базе единого центра формируется оперативный штаб.

Профилактические мероприятия должны быть непрерывными и носить целенаправленный упреждающий характер. Цель профилактических мероприятий — выявление и устранение слабых мест в организации охраны, обеспечении безопасности, а также пресечение угроз и готовность к оперативному устранению возможных последствий противоправных действий и опасных ситуаций на ранней стадии. Немаловажным профилактическим мероприятием является работа кадровой службы по:

- подбору кандидатов на работу,
- выявлению лиц, склонных к противоправным действиям,
- изучению психологического климата в коллективе,
- исключению текучести кадров.

Не умаляя значения организационно-правовых и профилактических методов борьбы с терроризмом, следует отметить, что их практическая реализация невозможна без применения современных специальных технических средств. Обеспечить надежную защиту, обнаружить и нейтрализовать террористические угрозы в любых условиях и при любых сценариях их развития возможно при грамотном, умелом сочетании, применении и постоянном совершенствовании технических средств.

### Возможные действия диверсионно-террористического характера на территории аэропорта

В последнее время в связи с общемировой активизацией деятельности организаций различного экстремистского толка, в том числе религиозного, на территории аэропорта возможны следующие действия диверсионной и террористической направленности, характеризующиеся высокой степенью опасности в связи с массовым пребыванием людей:

1. Закладка взрывных устройств может быть осуществлена:

- в автомобиле, припаркованном на территории аэровокзального комплекса,
- в помещениях аэровокзального комплекса,
- на воздушном судне,
- на территории аэропорта.

2. Применение радиационно, химически или бактериологически опасных веществ и материалов. Осуществляется в основном в местах с массовым пребыванием людей.
3. Умышленное повреждение различного оборудования, помещений, коммуникаций или воздушного судна. Целью служит нарушение функционирования и нормальной работы аэропорта.
4. Захват воздушного судна или заложников.
5. Уничтожение низколетящего воздушного судна на взлете или при заходе на посадку.
6. Организация и проведение мероприятий с целью дестабилизации работы аэропорта и срывов регулярных рейсов (несанкционированные митинги, пикетирование и т. п.).

### Рекомендации по повышению безопасности аэропортов

**С целью повышения эффективности охраны и антитеррористической защиты аэропорта необходимо проведение следующих мероприятий:**

1. Комиссионное комплексное обследование аэропорта и объектов его инфраструктуры с целью приведения инженерно-технической укреплённости в соответствие с требованиями нормативной документации (ГОСТ, СНиП, РД и т. п.).
2. Определение мест возможной закладки взрывных устройств при участии инженеров-строителей и специалистов инженерно-саперных подразделений.
3. Оборудование аэропорта и объектов его инфраструктуры интегрированными системами безопасности, объединяющими охранную, тревожную и пожарную сигнализацию, систему контроля и управления доступом, систему видеонаблюдения на основании акта комплексного обследования и данных в нем рекомендаций и замечаний. Для повышения живучести и с целью дублирования необходимо предусмотреть возможность одновременной передачи служебной информации по каналам, использующим различные физические принципы (выделенная линия, оптоволоконная линия, радиоканал и т. п.).
4. При проектировании интегрированной системы безопасности особое внимание уделяется внешнему периметру, объектам особой важности, повышенной опасности и жизнеобеспечения.





5. В составе тревожной сигнализации, помимо стационарных извещателей, необходимо применение и носимых, в том числе выдающих сигнал тревоги без участия человека при нападении или несчастном случае. Все извещатели тревожной сигнализации должны быть адресными, то есть при срабатывании тревожной сигнализации должно определяться место расположения извещателя.
6. Служебные проходные и контрольно-пропускные пункты, через которые осуществляется пропуск персонала авиационных предприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта, должны оборудоваться шлюзовыми кабинами с встроенными автоматизированными системами контроля и управления доступом, металлообнаружителями, обнаружителями взрывных устройств и взрывчатых веществ, аппаратами рентгеновского досмотра.
7. Для контроля перемещения сотрудников и посетителей служебные помещения оборудуются системами контроля и управления доступом. Повышающим фактором является применение систем с возможностью идентификации личности и обнаружения опасных веществ, а также оборудование выхода считывателем или идентификатором вместо кнопки выхода.
8. Применение цифрового интеллектуального видеонаблюдения с возможностью распознавания лиц, неадекватного поведения людей и обнаружения оставленных предметов.
9. В системах видеонаблюдения совместно с камерами открытого наблюдения обязательна установка скрытых камер.
10. С целью исключения возможности распространения радиационно, химически и бактериологически опасных веществ через системы вентиляции и кондиционирования устройства забор воздуха необходимо располагать в местах, недоступных посторонним лицам, и оборудовать средствами охранной сигнализации и видеонаблюдения.
11. Контрольно-пропускные пункты, осуществляющие пропуск автотранспорта на территорию аэропорта, оборудуются площадками для досмотра или техническими поисково-досмотровыми комплексами, а также противотаранными устройствами.
12. Стоянки автотранспорта необходимо располагать на расстоянии от здания аэровокзала и объектов инфраструктуры, обеспечивающем безопасность в случае подрыва заминированного автомобиля.
13. Пропуск автотранспорта на привокзальную площадку производится только для

посадки или высадки пассажиров. Особое внимание необходимо уделять автотранспорту с тонированными стеклами. Допуск грузового автотранспорта осуществляется только после досмотра и при наличии пропуска.

14. Обязательно включать в состав нарядов, осуществляющих охрану стоянок автотранспорта, кинолога с собакой, обученной поиску взрывчатых веществ.
15. Оснащение автодорог, ведущих в аэропорт и проходящих вблизи, комплексами идентификации транспортных средств.
16. Для обеспечения безопасности низколетящих воздушных судов (при заходе на посадку или взлете) запретить остановку и стоянку автотранспорта ближе 500м от глиссады.
17. Применение системы мониторинга подвижного состава для наблюдения за служебным автотранспортом.

### Список рекомендованной литературы

1. «Воздушный кодекс Российской Федерации» — федеральный закон № 60-ФЗ от 19 марта 1997 г. (с изменениями от 8 июля 1999 г., 22 августа, 2 ноября, 29 декабря 2004 г., 21 марта 2005 г., 18 июля 2006 г.)
2. «О противодействии терроризму» — федеральный закон № 35-ФЗ от 6 марта 2006 г. (с изменениями от 27 июля 2006 г.)
3. «Перечень объектов, подлежащих государственной охране», Постановление Правительства Российской Федерации № 587 от 14 августа 1992 г. (с изменениями от 1 декабря 2005 г.)
4. Приложение № 17 к «Конвенции о международной гражданской авиации» ИКАО
5. РД 78.36.005—2005 «О порядке обследования объектов, принимаемых под охрану»
6. РД 78.36.003-2002. «Инженерно-техническая укрепленность. Технические средства охраны. Требования и нормы проектирования по защите объектов от преступных посягательств»
7. РД 78.36.006-2005 «Выбор и применение технических средств охранной, тревожной сигнализации и средств инженерно-технической укрепленности для оборудования объектов»
8. Р 78.36.002-99 «Выбор и применение телевизионных систем видеоконтроля. Рекомендации»
9. Р 78.36.008-99 «Проектирование и монтаж систем охранного телевидения и домофонов. Рекомендации»
10. Р 78.36.005-99 «Выбор и применение систем контроля и управления доступом»
11. «Технические средства охраны для защиты международных аэропортов и объектов их инфраструктуры» НИЦ «Охрана»