

Кузнецова А.В.,

студент

3 курс, факультет «Аэропортов и инженерно-технического

обеспечения полетов»

ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский университет Гражданской авиации

Россия, г. Санкт-Петербург

ПОДГОТОВКА СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

***Аннотация:** в данной статье будет рассмотрена подготовка сил обеспечения транспортной безопасности в аэропортах России и зарубежья.*

***Ключевые слова:** силы обеспечения транспортной безопасности, подготовка сил ОТБ, авиационная безопасность, воздушный транспорт.*

***Annotation:** this article will consider the training of transport security forces at airports in Russia and abroad.*

***Key words:** transport security forces, OTB forces training, aviation security, air transport.*

В последние годы во всем мире особую остроту приобрели вопросы обеспечения авиационной безопасности. В первую очередь это вызвано увеличением количества АНВ в деятельность предприятий воздушного транспорта, в том числе террористических актов, возрастанием масштабов их последствий.

На основании вышесказанного хотелось бы сравнить уровень авиационной безопасности в России с уровнем безопасности одного из самых безопасных аэропортов в мире – Бен-Гурион, Израиль.

Порядок подготовки сил ОТБ в России

Подготовка сил ОТБ включает в себя теоретическую, тренажерную и практическую подготовку. Подготовка сил ОТБ направлена на приобретение знаний, умений, навыков (ЗУН), необходимых работ, непосредственно связанных с обеспечением ТБ, и на непрерывное профессиональное образование сил ОТБ.

Для подготовки сил ОТБ необходимо наличие у образовательных организаций учебно-тренажерной базы и тренажеров.

Тренажеры, разработанные на базе аппаратно-программных комплексов тестирования и развития ЗУН сил ОТБ обеспечивают оценку и повышают уровень ЗУН, необходимых для выполнения силами ОТБ работы, непосредственно связанной с ОТБ и формируют навыки саморегуляции психоэмоционального состояния.

Применяемая в тренажерах автоматизированная обучающая система обеспечивает достижение обучаемыми заданного качества усвоения программы обучения и рост эффективности процесса обучения.

Тренажеры обеспечивают работу в режиме обучения и режиме проверки знаний. Преподаватель контролирует работу каждого обучающегося.

Далее, полученные при подготовке сил ОТБ ЗУН подлежат проверке в ходе обязательной аттестации сил ОТБ.

В случае выявления несоответствия уровня знаний, умений, навыков сил ОТБ требованиям законодательства РФ о ТБ, органом аттестации формируются рекомендации о дополнительной подготовке в части выявленных несоответствий.

Ошибки сил ОТБ в России

Неквалифицированный персонал может представлять угрозу обеспечению авиационной безопасности на объектах ГА. Рассмотрим подробнее наиболее известные инциденты, связанные с АНВ в ГА.

Одной из таких ситуаций было столкновение пассажира с самолетом в аэропорту Шереметьево на взлетно-посадочной полосе (ВПП). Авиационное происшествие произошло, когда гражданин Армении, который, как оказалось, был депортирован из Мадрида на родину, совершал пересадку в Москве. В сопровождении полицейских он прибыл к выходу на посадку, откуда далее последовал к перронному автобусу, но в него так и не сел, а отправился в сторону ВПП, где был сбит самолетом.

Данная ситуация наглядно показывает халатное отношение к исполнению закона об обеспечении авиационной безопасности. Пассажир был конвоированным, из чего следует, что ему требуется постоянное сопровождение, в том числе и при посадке в автобус. Сотрудники не заметили, что пассажир не сел в автобус. Это говорит о рассеянности и отвлеченности сотрудника, что категорически недопустимо в данной работе.

Хотелось бы рассмотреть еще одну ситуацию, связанную с участием сил ОТБ – крушение пассажирского самолета Boeing-737 авиакомпании «Аэрофлот-Норд» в Перми 14 сентября 2008 года. На борту находилось 88 человек. Рейс SU821 вылетел из Москвы в Пермь. При подходе к Перми экипаж приступил к снижению. Экипаж получил указание от диспетчера продолжать снижение по определенной схеме, но командир сам себе назначил схему захода, которая не соответствовала ни одной из установленных схем.

Как оказалось в следствии расследования, основными причинами катастрофы стали потеря пространственной ориентации экипажем из-за сильной усталости, плохое взаимодействие между пилотами и алкогольное опьянение командира экипажа, что говорит о халатном, безответственном отношении пилота к своей работе.

Порядок подготовки сил ОТБ в Израиле

Израильская служба охраны аэропортов – многоуровневая система в основании которой стоят на боевых постах сотни юношей и девушек,

выполняющих нелегкую работу контролеров безопасности и непосредственно контактирующих с десятками тысяч пассажиров.

Контролерами безопасности в израильских аэропортах становятся в результате тщательного отбора и фильтрации многочисленных кандидатов на этот пост. Предварительные условия поступления на курсы контролеров безопасности: успешная служба кандидатов в армии, наличие аттестата о среднем образовании с высоким средним баллом, и медицинские справки.

Первый этап отбора: заполнение 15-страничной анкеты, включающей детальный опрос о всей его предыдущей жизни, подпись кандидатом гарантийного письма с обязательством определенного срока работы в службе безопасности. Если кандидат нарушает это условие, то он выплачивает штраф.

Следующий этап испытаний: собеседование на английском языке. Кандидат в контролеры безопасности должен владеть английским языком на достаточно высоком уровне.

После кандидатов ждет интервью с одним из руководителей службы безопасности. На интервью предстоит дать ответы по деталям биографии.

Затем кандидат должен пройти психотест. Психотест проходит на компьютере, и кандидату предстоит ответить на множество вопросов за ограниченное время. Кроме того, кандидату предстоит принять участие в групповом тесте, где определяется поведение кандидата в коллективе.

На последнем этапе приемных испытаний кандидату предстоит пройти еще одно интервью с руководителем службы безопасности. Здесь кандидату расскажут о технической стороне работы, выяснят кругозор – например, могут спросить о содержании сегодняшнего выпуска газет.

После конкурсного отбора кандидатов ожидает направление на курсы подготовки контролеров безопасности. Эти курсы длятся на протяжении 5-6 недель и проходят крайне интенсивно – учебный день продолжается с 7 утра до 7 вечера. По итогам каждого дня учебы проходят экзамены, где знания кандидата оцениваются по 90-балльной шкале.

В случае успешного окончания курса, новоиспеченный контроллер безопасности не сразу будет допущен к самостоятельной работе – его ждет месячная практика в паре с опытным сотрудником службы безопасности. И только при высокой оценке профессионалов, контроллер безопасности начинает работать самостоятельно.

Заключение

В заключении хотелось бы сказать, что процесс подготовки сил ОТБ в России и Израиле имеет существенные отличия. Психологическая и физическая подготовка сил ОТБ в Израиле намного серьезней, она более длительная, что дает возможность испытать кандидатов на прочность, проверить их психологическую устойчивость, готовность к работе в полной мере. И для кандидатов, устроившихся на работу в качестве сил ОТБ в Израиле, предоставляются дополнительные льготы и преимущества, в связи с чем люди и стремятся попасть на данную работу. В отличие от российских условий труда, где заработная плата не соответствует количеству требований, предъявляемых к кандидату, из-за чего происходит текучка кадров (если говорить о службе авиационной безопасности). А проверка пилотов, судя по произошедшей катастрофе, говорит о халатной работе комиссии, которая допускает их в таком состоянии к работе.

Таким образом, чтобы обеспечить должную безопасность в аэропортах России, необходимо увеличить требования к кандидатам, изменить количество этапов подготовки и их структуру, что может с большей точностью выявить квалифицированных и ответственных кандидатов. Также изменить условия труда в пользу кандидата для увеличения заинтересованности к работе и отсутствию безразличия в определенных рабочих ситуациях.

Использованные источники:

1. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 №16-ФЗ (последняя редакция);

2. Постановление Правительства №172 от 25.02.2015 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» (ред. от 10.10.2020);

3. Межгосударственный авиационный комитет (МАК), расследование авиационных происшествий URL: <https://mak-iac.org/rassledovaniya/>.