

УДК 656.7

Павлова Елизавета Андреевна

начальник отдела аттестации сил обеспечения
транспортной безопасности Центра
транспортной безопасности
Санкт-Петербургский государственный
университет гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А.
Новикова
Россия, Санкт-Петербург

Elizaveta A. Pavlova

Head of Department certification of transport
security forces Transport Security Center
SPbGU GA im. A.A. Novikov
Russia, St. Petersburg

Штольц Марк Алексеевич

эксперт центра транспортной безопасности,
магистрант Высшей школы аэронавигации
Санкт-Петербургский государственный
университет гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А.
Новикова
Россия, Санкт-Петербург
markstolzz@gmail.com

Mark A. Stolz

Expert transport security center undergraduate
Higher School of Aeronautical Navigation
SPbGU GA im. A.A. Novikov
Russia, St. Petersburg

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОЦЕССА АТТЕСТАЦИИ
СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ
ТРАНСПОРТЕ**

**IMPROVEMENT OF LEGAL REGULATION OF
THE PROCESS OF CERTIFICATION OF
FORCES FOR ENSURING TRANSPORT
SECURITY ON AIR TRANSPORT**

Аннотация

Актуальность статьи обусловлена
необходимостью повышения уровня
безопасности транспортного комплекса от актов
незаконного вмешательства. В первую очередь,
добиться этого можно за счет повышения
качества подготовки и аттестации сил
обеспечения транспортной безопасности.
Основной целью данной статьи является
выработка рекомендаций по гармонизации
правовой основы подготовки и аттестации сил
обеспечения транспортной безопасности за счет
внесения необходимых изменений в
действующее законодательство Российской
Федерации. Методология исследования
базируется на анализе российских нормативно-
правовых актов, с учетом сопряжения
законодательства о транспортной безопасности
и законодательства об образовании. Выявлены
недостатки нормативно-правового обеспечения
подготовки и аттестации сил обеспечения
транспортной безопасности и предложены пути
разрешения существующих правовых коллизий.

Ключевые слова:

аттестация, воздушный транспорт,
профессиональный стандарт, транспортная
безопасность

Abstract

The relevance of this article is due to the need to
increase the level of security of the transport
complex from acts of unlawful interference. First of
all, this can be achieved by improving the quality of
training and certification of transport security
forces. The main purpose of this article is to
develop recommendations for harmonizing the
legal basis for the training and certification of
transport security forces by introducing the
necessary changes to the current legislation of the
Russian Federation. The research methodology is
based on the analysis of Russian legal acts, taking
into account the conjugation of transport security
legislation and education legislation. This article
identifies shortcomings in the legal framework for
the training and certification of transport security
forces and suggests ways to resolve existing legal
conflicts.

Keywords:

certification, air transport, professional standard,
transport security

В процессе аттестации, как и в процессе подготовки есть важные вопросы, разрешение которых однозначно повысит уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства и поможет существенно рационализировать затраты СТИ и перевозчиков [3].

Если обратиться к положениям Приказа № 578 Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности», можно заметить, что программы написаны по отношению ко всем категориям сил ОТБ. Не составляет исключение и вторая категория, работники, назначенные в качестве ответственных за обеспечение транспортной безопасности на ОТИ и (или) ТС, а также персонал специализированных организаций.

Исходя из анализа типовой программы подготовки, можно установить большую учебную нагрузку данной программы, по сравнению с первой и восьмой категориями сил ОТБ. Обусловлено это, прежде всего, тем фактом, что во вторую категорию входят как руководители ОТИ или заместители руководителей ОТИ, так и командиры воздушных судов.

Дополнительно, к этой категории причисляются сотрудники специализированных организаций, то есть всевозможные организации, проводящие оценку уязвимости, подготавливающие за СТИ планы реализации транспортной безопасности и др.

При анализе всех категорий сил ОТБ можно заметить некоторую закономерность – все категории строго соответствуют некой позиции в процессе обеспечения транспортной безопасности. Так, если говорить о первой категории, то это руководители, ответственные за ОТБ на крупных предприятиях транспортного комплекса. Третья категория применительна, по большей части, к начальникам смен. С четвертой, пятой, шестой и седьмой все достаточно однозначно, - это сотрудники ГБР, досмотр, профайлинг и технические средства (к этой категории тоже есть существенные вопросы). Восьмая категория обусловлена необходимостью аттестации сотрудников, которые, как правило, лишь косвенно связаны с обеспечением транспортной безопасности [3].

При изучении типовых программ подготовки и требований к знаниям умениям и навыкам, может возникнуть закономерное мнение, что категории сил ОТБ не являются окончательно сформированными, имеют свои размытые рамки и не всегда

удовлетворяют требованиям авиационной отрасли. Так, если проанализировать то, к кому относится вторая категория сил ОТБ, то можно понять, что это три категории работников: директора аэропортов (если имеем дело с аэропортами местного значения), либо заместители директоров по транспортной безопасности; командиры воздушных судов, которые являются ответственными за обеспечение транспортной безопасности на борту воздушного судна; сотрудники специализированных организаций.

Таким образом, складывается мнение, что категория включает в себя слишком много категорий работников транспортного комплекса. Это, в первую очередь. Существует определенная специфика, что при обеспечении транспортной безопасности на ОТИ, что при обеспечении транспортной безопасности на ТС, то есть на воздушном судне, в нашем случае.

Из анализа типовой программы второй категории можно сделать вывод, что теоретическая и практическая подготовка, что для ответственных лиц в аэропорте, что для командиров воздушных судов, преподносится унифицировано, без разграничения на обеспечение транспортной безопасности на ОТИ и обеспечение транспортной безопасности ТС.

Предположим, что ответственное лицо на объекте транспортной инфраструктуры должно иметь знания в тех же рамках, что и сотрудник специализированной организации, к примеру, проводящий на ОТИ оценку уязвимости. Но возникает закономерный вопрос: насколько рационально, что КВС, не имеющий представление о всех тонкостях обеспечения транспортной безопасности на территории аэропорта, изучает в организациях дополнительного профессионального образования материалы, необходимые лишь экспертам в области обеспечения транспортной безопасности, занимающимся аттестацией сил ОТБ, оценкой уязвимости и написанием планов ОТБ?

Куда рациональнее разделить существующую вторую категорию сил ОТБ на, хотя бы, две разные категории: работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры, и персонала специализированных организаций; работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве.

Разделение и, как следствие, сокращение профессиональной программы приведет к уменьшению объема учебной нагрузки. В пример можно взять программу подготовки по первой категории сил ОТБ. Общая трудоемкость образовательной программы составляет 40 академических часов, по сравнению с 60 часами во второй. То есть сократив академические часы 60 часов до 40, учебная нагрузка на обучающегося изменится в меньшую сторону на 33,3%, что играет существенную роль, если мы говорим о пилоте самолета.

По расчетам, при равностороннем снижении учебной нагрузке на 33,3%, то есть включающем сокращение как теоретических, так и практических занятий, отрыв от работы сотрудника, проходящего обучение, составит не более 5 дней, при учете, что максимальная учебная нагрузка в неделю будет не более 8 часов. Сравним с 7,5 (0,5 дня можно считать за целое число) днями обучения до этого. Целых три рабочих дня теряет пилот, проходя обучение по материалам, которые ему не пригодятся. И тем более, эти 3 лишних дня критичны для авиакомпании при отсутствии командира воздушного судна.

Если взять в пример локальные авиакомпании, флот которых представлен крайне малым количеством судов, можно предположить, что простой воздушного судна станет крайне серьезной проблемой, в первую очередь с финансовой стороны вопроса.

Стоит сказать, что существенные трудности возникают и с седьмой категорией сил ОТБ. Так, изучив результаты работы Центра транспортной безопасности ФГБОУ ВО СПбГУ ГА им. А.А. Новикова, можно установить, что большая часть аттестуемых по седьмой категории сотрудников обеспечения транспортной безопасности сталкивалась с определенными трудностями.

Такие трудности были продиктованы, в первую очередь, разносторонностью персонала, причисляемого к работникам, управляющим техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. С одной стороны, мы имеем дело с персоналом, которые непосредственно работает с техническими средствами, то есть ведет наблюдение через мониторы и т.д., а есть персонал, который осуществляет техническое обслуживание, ремонт и наладку технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Соответственно, одни сотрудники могут не до конца знать все тонкости и технические особенности оборудования, а другие могут не разбираться в

законодательных особенностях, регулирующих обеспечение транспортной безопасности в целом. В связи с такими особенностями возникает ситуация, когда в одной категории одновременно находятся сотрудники совершенно разных профилей, хоть и работающих с одним и тем же оборудованием.

Решением данного вопроса может стать разделение 7-ой категории сил обеспечения транспортной безопасности на две: сотрудники непосредственно эксплуатирующие технические средства ОТБ и сотрудники, занимающиеся эксплуатацией технических средств ОТБ. Данное направление совершенствования законодательства о транспортной безопасности поможет как сократить образовательный процесс с точки зрения часового объема, так и повысит качество подготовки и прохождения последующей аттестации.

Одновременно с двумя преобразованиями, указанными ранее, стоит провести и еще одно. В настоящее время, сотрудники, осуществляющие за досмотр и сотрудники, в чьи рабочие обязанности входит наблюдение и собеседование (т.е. сотрудники, занимающиеся профайлингом) – это две разные категории сил ОТБ: пятая и шестая.

Если обратиться к типовым дополнительным образовательным программам, указанным в Приказе Минтранса РФ, можно заметить, что план подготовки этих двух категорий вполне схож, что говорит о достаточно одинаковом функционале данных категорий сотрудников.

Также стоит учитывать и утвержденный на государственном уровне требования к знаниям, умениям и навыкам, где есть существенные пересечения между данными двумя категориями. То есть у нас фактически существуют две категории специалистов, функционал которых не различается, а знания, умения и навыки обеих категорий являются схожими. С одной лишь разницей, что для одних, например, знания профайлинга являются основными, а для других дополнительными.

Но и на практике, на объектах транспортной инфраструктуры, мы видим ожидаемую ситуацию. Сотрудники, аттестованные по 5-ой категории, выполняют функции наблюдения и собеседования, а работники, проходящие аттестацию по 6-ой категории, осуществляют досмотр, дополнительный и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности.

Решением в данном вопросе может послужить объединение данных категорий сил обеспечения транспортной безопасности в одну, единую категорию. Возможно, в связи с этим, последует незначительное увеличение часов учебной нагрузки, но,

учитывая схожий функционал данных программ, увеличение составит не более 2.5 – 5 академических часов. С прикладной стороны вопроса, сотрудники досмотра, раньше выполнявшие задачи по наблюдению и собеседованию и, наоборот, сотрудники, выполнявшие досмотр, будучи специалистами по профайлингу, будут «легализованы» и смогут беспрепятственно, со стороны закона, выполнять возложенные руководством объекта транспортной инфраструктуры на себя обязанности.

Данное предложение также позволит сократить затраты субъектов транспортной инфраструктуры на периодическую аттестацию своих сотрудников. Очень много денежных средств уходит на аттестацию пятой и шестой категорий сил обеспечения транспортной безопасности, причем без каких-либо гарантий, что сотрудник не будет заниматься работами, предусмотренными для смежной категории. Отдельно стоит упомянуть и про локальные аэропорты местных воздушных линий, ситуация в которых, в плане кадрового обеспечения, оставляет желать лучшего. В таких аэропортах сотрудники САБ выполняют не две, не три, а порой и четыре функции отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности.

Данные преобразования помогут не только обеспечить функциональное усовершенствование процесса аттестации сил ОТБ, но и правильно перераспределить образовательную нагрузку между дополнительными образовательными программами. Это само собой положительно скажется не только на финансовом состоянии организаций воздушного транспорта, но состоянии защищенности всего транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Важно четко понимать, что от того, как будут подготовлены сотрудники авиапредприятия зависит не только успешно пройденная аттестация по транспортной безопасности, но само бесперебойное функционирование организации. В настоящее время, и конъюнктура рынка, и политическая обстановка, и состояние авиационной отрасли выдвигает все новые и новые вызовы, на которые гражданская авиация должна отвечать своевременно и слаженно. А без высокого уровня профессионализма таких показателей достичь просто невозможно. Силы обеспечения транспортной безопасности должны стать фактором, препятствующим деятельности терроризма. Однако, не в подготовке лишь дело. Необходимо основательно пересмотреть подход к обучению данной категории специалистов, очень важно нормализовать и гармонизировать нормативную среду, в которой функционирует транспортная безопасность.

Таким образом, в данной ситуации видится следующая картина нормативных преобразований, указанных на рисунке 1, где указаны все предложения по пересмотру категорий сил обеспечения транспортной безопасности.

Дополнительно ко всему перечисленному, необходимо сказать и о нормативном регулировании самого процесса аттестации сил ОТБ. Так, законодательством регламентируется процесс аттестации сил ОТБ в Постановлении Правительства № 172. Однако, в настоящем постановлении все императивы указывают лишь на общие вопросы аттестации, не регламентируя и никаким образом, не формируя требований к органам аттестации.

Стоит учитывать тот факт, что аттестация сил ОТБ включает в себя проверку знаний, умений и навыков; проверку личностных (психофизиологических) характеристик аттестуемого лица и проверку знаний, умений и навыков. Если проверка знаний и физической подготовки проверить не составляет труда, то есть метрики и критерии сдачи четко определены, то проверка личностных характеристик вызывает некоторые затруднения.

Если учесть, что не пройденные или пройденные неудовлетворительно психологические тесты на аттестации, могут стать причиной недопуска аттестуемого к сдаче теста по транспортной безопасности, остро встает вопрос о том, как же оценивать результаты психофизиологического тестирования.

Отдельно стоит сказать, что законодательством, в настоящее время, никак не определены критерии сдачи аттестуемым психофизиологии, не указано какое количество тестов минимально должно быть решено удовлетворительно. Ведь если у человека есть заключение психиатра о полной вменяемости и отсутствии противопоказаний к выполнению работ, связанных с транспортной безопасностью, может ли компьютерное тестирование, проведенное на аттестации, служить основанием для недопуска аттестуемого к дальнейшему прохождению аттестации? Вполне вероятно, что психофизиологическое тестирование может не являться объективным. Тут появляется еще один вопрос: кто проводит психофизиологическое тестирование, с какой квалификацией и насколько точно определяется результат.

**Категории
сил обеспечения транспортной безопасности**



Рисунок 1 – Проект нового состава сил ОТБ на ВТ

Вариантов решения здесь может быть лишь два: ликвидация такой правовой нормы как проверка психофизиологических (личностных) характеристик в законодательстве о транспортной безопасности, либо же наоборот, четкая и максимально структурированная регламентация правил проведения психофизиологического тестирования.

Первый вариант стоит рассматривать с осторожностью, ведь сколько бы справок, заключений и протоколов медицинских комиссий не было представлено в аттестующий орган, проверить фактическое состояние аттестуемого – очень важная задача. Без такого сдерживающего фактора может появиться прецедент, когда справки будут подделываться, и работники, несоответствующие своими психофизиологическими характеристиками, будут допускаться к работам по обеспечению транспортной безопасности беспрепятственно.

Второй вариант решения данного вопроса детальная проработка нормативных требований по проведению проверки психофизиологических (личностных) характеристик аттестуемого. Здесь очень важно понимать то, как и, главное, кем, проводится проверка. Отличным решением будет подготовка и издание компетентным органом практических и методических рекомендаций проведения проверки психофизиологии.

Методические рекомендации должны в себя вобрать все метрики и критерии, по которым принимается положительное или отрицательное решение, а также четко структурировать тестовые задания, список которых должен быть установлен в законодательном порядке. У органов аттестации и аттестующих организаций не должно быть права самим решать какие тесты для какого предприятия выносить на аттестацию.

Абсолютно все тонкости и критерии проведения проверки личностных характеристик должны быть четко оговорены и закреплены на государственном уровне. Особое внимание стоит уделить квалификации сотрудников, непосредственно осуществляющих тестирование. В настоящее время, что органами аттестации, что аттестующими организациями, проверка психофизиологического соответствия проводится сотрудниками, имеющими лишь курсы повышения квалификации по направлению психофизиологических обследований, в лучшем случае – пройденной профессиональной подготовкой в данном направлении. То есть в данном случае, не так много компаний, в штате которых психофизиологическим тестированием

занимаются профессионалы, имеющее базовое профильное образование, а тем более, действующие психологи.

Поэтому очень важно не только методически обеспечить процесс психофизиологического тестирования, но решить вопрос с квалификационными требованиями сотрудников, в чьи обязанности войдет проверка личностных качеств сил обеспечения транспортной безопасности. Стоит законодательно закрепить обязанность проведения органами аттестации и аттестующими организациями проверок исключительно силами квалифицированных специалистов, в выносимых ими решениях о соответствии, не должно быть сомнений.

Необходимо указать в нормативно-правовых актах, что проверку психофизиологии должен проводить квалифицированный психолог, уполномоченный на это организацией, проводящей аттестацию.

Список использованных источников

1. Викторова И. А. Анализ и оптимизация бизнес-процессов. – Самара: СКФУ, 2018. – 179 с.
2. Гайнутдинов Э. М., Поддеригина Л. И. Бизнес-планирование. – М.: Высшая школа экономики, 2017. – 208 с.
3. Дубровин И. А. Бизнес-планирование на предприятии. – М.: Дашков и К, 2016. – 432 с.
4. Кузьмин В. Р. Информационное обеспечение процессов бизнес-планирования. – М.: Директ-Медиа, 2016. – 88 с.
5. «Аэрофлот» рассказал о планах ввести биометрический контроль в аэропортах // RBK URL: <https://www.rbc.ru/business/14/11/2018/5bec387c9a7947e4dlebf5d9> (дата обращения: 04.09.22).
6. Innovation // SITA URL: <https://www.sita.aero/2019-euro-air-transport-it-summit/innovation2> (дата обращения: 06.09.22).
7. Аэропорт Пулково за 9 месяцев 2019 года увеличил пассажиропоток на 8,1% // Аэропорт Пулково Санкт-Петербург URL: <https://www.pulkovoairport.ru/about/news/2019/3172/> (дата обращения: 05.09.22).
8. Биометрическая система идентификации пассажиров // habr URL: <https://habr.com/ru/post/90456/> (дата обращения: 07.09.22).

9. Биометрия в аэропортах: от багажа до пограничного контроля // AERONAUTICA URL: <https://aeronautica.online/airport-biometrics/> (дата обращения: 10.09.22).

10. Почти 80% аэропортов введут биометрию и избавятся от очередей // АвиаПОРТ URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2018/11/22/564627.html> (дата обращения 10.09.22).