

Обучение в области транспортной безопасности, как важный элемент в системе подготовки сил обеспечения транспортной безопасности. Проблемные вопросы и пути их решения

***Директор УЦ АТБ АО "АэроМАШ-Авиационная безопасность" КАН
Наталья Климентьевна***

Профессиональное сообщество авиационной отрасли всё чаще выражает обеспокоенность сложившимся положением в области правового регулирования обеспечения транспортной и авиационной безопасности и предлагает внести поправки в действующее законодательство о транспортной безопасности. Многочисленные семинары, совещания и конференции порой организовываются с единственной целью – объединить профессионалов в решении вопроса гармонизации законодательства в области транспортной безопасности с действующим до настоящего времени на воздушном транспорте законодательством в области авиационной безопасности.

Проблемные вопросы нового законодательства касаются не только инфраструктурной сферы отрасли, но и сферы подготовки работающего в данной инфраструктуре персонала. Хотелось бы остановиться на основных острых моментах, требующих разъяснения со стороны законодателя и последующей гармонизации.

Приказ Минтранса России от 31.07.2014г. №212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» (Зарегистрировано в Минюсте России 05.09.2014г. №33979) в п.2 говорит о том, что «Подготовка сил обеспечения транспортной безопасности (далее - силы ОТБ) включает в себя теоретическую, тренажерную и практическую подготовку», при этом ни в одном документе не даются определения вышеуказанным понятиям: теоретическая, тренажерная и практическая подготовка.

Данный Приказ также не регламентирует порядок переподготовки слушателей в случае выявления несоответствия уровня знаний, умений, навыков сил ОТБ требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности. Документ не содержит даже отсылочных норм относительно понимания порядка такой переподготовки, в частности, нет ясности по количеству академических часов для переподготовки и источников финансирования такой переподготовки. Важно при этом и понимание уровня профессионализма и ответственности органов аттестации сил ОТБ.

Приказ Минтранса России от 21.08.2014г. №231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.10.2014г. № 34278) также содержит нормы, вызывающие массу вопросов. В частности, порядок начисления баллов при проверке знаний аттестуемых лиц методически, по нашему мнению, не доработан.

Приказ Минтранса России от 08.09.2014г. №243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» уже с раздела «Общие положения» заводит руководителей и преподавателей отраслевых учебных центров в тупик, так как учебный план программ не содержит тренажёрной подготовки, что не позволяет определить количество академических часов для данного вида подготовки. Темы типовых программ сформулированы таким образом, что невозможно определить действующий нормативный документ, который можно было бы положить в их основу, часть таких документов отсутствует, остальные – находятся в глубоком проекте.

Напомню, что на данный момент учебные центры основываются на следующих программах и действующих нормативно-правовых актах, регламентирующих подготовку персонала по вопросам авиационной и транспортной безопасности:

1. Программа начальной подготовки сотрудников САБ аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов. Указание ФАС России от 06.07.1998г. №9.15-50.

2. Программа начальной подготовки по авиационной безопасности работников аэропортов, авиапредприятий, эксплуатантов гражданской авиации Российской Федерации (Указание ФАС России от 05.02.1999г. №27.1.8-22).

3. Приказ ФАС России от 16.10.1998г. №310: «О профессиональной подготовке по авиационной безопасности, авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации». В этом приказе определены нормы подготовки, переподготовки и текущей учебы по авиационной безопасности авиационного персонала,

учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации.

В Федеральных авиационных правилах «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных Приказом Минтранса России 28 ноября 2005г. №142 с изменениями от 31.01.2008 г. Приказ Минтранса России №20, в пункте 6 определено, что сотрудники САБ аэропортов и САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) проходят специальную профессиональную подготовку, повышение квалификации, переподготовку в сертифицированных образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования по утвержденным учебным программам с получением документа установленного образца. А Приказ Минтранса России от 31.07.201г. №212 говорит о том, что подготовка сил обеспечения транспортной безопасности (далее - силы ОТБ) включает в себя:

- теоретическую;
- тренажерную;
- практическую подготовку.

Но, например, в учебном плане подготовки работников, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности отсутствует раздел, связанный с тренажерной подготовкой. Там указаны только теоретические и практические занятия. Налицо пробел в законодательстве и масса проблем у учебных центров в сфере реализации процесса подготовки специалистов отрасли, а также масса проблем при любой проверке контролирующих органов.

Нововведения говорят нам и о том, что «подготовка сил ОТБ направлена на приобретение знаний, умений, навыков, установленных требованиями законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности, и необходимых для выполнения силами ОТБ работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, а также на непрерывное профессиональное образование сил ОТБ и осуществляется посредством реализации основных программ профессионального обучения и дополнительных профессиональных программ». При этом ничего не говорится о начальной подготовке и регламентации текущей учёбы по часам, а также о повышении квалификации (переподготовке).

Создаётся впечатление, что большая часть новых законодательных инициатив была реализована без оглядки и тем более глубокого изучения действующей много лет нормативно-правовой базы сферы подготовки

персонала отрасли, без изучения практической стороны вопроса, без оглядки на основной документ отрасли – Воздушный кодекс РФ, а также на рекомендации ИКАО.

Справедливо возникает вопрос практического характера: источники для создания лекционных и методических материалов. С учётом создания новой законодательной платформы для регулирования авиационной и транспортной безопасности становится совершенно непонятным следующее: какой литературой пользоваться для проведения занятий по новым типовым программам, какие источники использовать для подготовки лекций.

Специалисты учебного центра по авиационной и транспортной безопасности АО «АэроМАШ – Авиационная Безопасность» неоднократно принимали участие в отраслевых совещаниях по теме нормативно-правового регулирования вопросов подготовки персонала, выражали свою позицию по некоторым вопросам с помощью Ассоциации «Аэропорт» ГА, выступали с докладами на отраслевых конференциях, публиковали статьи на острые темы в профильных отраслевых изданиях, но, к сожалению, позиция и мнение УЦ АТБ остаются не услышанными, что в итоге создаёт такую ситуацию в сфере подготовки персонала, что сама подготовка оказывается под большим сомнением и вопросом. Надеемся, что законодатели обратят внимание на этот, казалось бы, совершенно незначительный вопрос, так как отраслью по-прежнему правит человеческий фактор, и вся стройная система новой транспортной безопасности грозит рассыпаться, если трудиться и руководить ею будут обученные по новой системе «специалисты», отличающиеся только хорошей физической формой и теоретическими знаниями.