



ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

Каир (Египет), 22 марта – 2 апреля 2004 года

Пункт 5 повестки дня. Модернизация аэропортовых средств и систем обслуживания
Пункт 5.1 повестки дня. Пересмотр главы 6 Приложения 9

АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С НАЗЕМНЫМ ДОСТУПОМ В АЭРОПОРТ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 В настоящем документе затрагиваются вопросы планировки аэропорта для наземного транспорта и говорится о необходимости учитывать аспекты безопасности при планировании строительства нового или крупной реконструкции действующего аэропорта.

1.2 Рекомендуемая практика 6.13, 6.13.1, 6.16 и Стандарт 6.30.1 главы 6 Приложения 9 взаимосвязаны, поскольку все они касаются размещения средств наземного транспорта и облегчения доступа к зданию аэровокзала в аэропорту для всех пользователей.

1.3. Как правило, план мест общественного пользования в зоне аэровокзала включает дороги, позволяющие наземному транспорту подъезжать непосредственно к зданию аэровокзала для максимального сокращения расстояния и времени, необходимого, чтобы войти в здание.

1.4 Общедоступность такой зоны вызывает опасения с точки зрения безопасности, поскольку лица и транспортные средства в этой зоне не досматриваются и могут создать угрозу находящимся вблизи людям и объектам.

1.5. Террористические атаки на зоны общественного пользования в аэропортовых терминалах составляют часть истории терроризма, направленного против авиации.

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ ПО ЗАЩИТЕ ЗОН ОБЩЕСТВЕННОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

2.1 Угроза, которую представляют покинутые транспортные средства, припаркованные перед аэровокзалом (обычно у бордюра тротуара), устраняется путем патрулирования территории сотрудниками правоохранительных органов, запрещения присутствия транспортных средств, оставленных без присмотра, и буксировки транспортных средств, нарушающих установленный порядок.

2.2 В настоящее время производится оценка использования современной методики анализа видеоинформации замкнутой телевизионной системы для выполнения функции обнаружения присутствия транспортных средств, остающихся неподвижными в течении определенного времени, что может быть сигналом угрозы. Данная технология дает потенциальную экономию людских ресурсов для обеспечения применения этой практики.

2.3 Проводимые исследования и разработки направлены на определение более фундаментального решения данной проблемы на основе изучения архитектурных аспектов и альтернативных транспортных схем, которые устранят угрозу за счет удаления всего общественного транспорта на достаточное расстояние от зданий аэровокзалов и зон скопления большого количества пассажиров. Это требует совершенно нового подхода к планировке дорог и должно сопровождаться всеобъемлющей методикой обеспечения быстрого, удобного и эффективного доступа к наземному транспорту и другим необходимым службам.

2.4 Угрозам, связанным с террористами-самоубийцами (не в транспортных средствах) или предметами, содержащими взрывные устройства, оставленными в общественных местах аэропортового терминала, можно противостоять путем применения концепции "стерильного аэровокзала". Данный подход предусматривает досмотр всех лиц, входящих в аэровокзал, перед или после входа в здание. Эффективный досмотр всех лиц и их вещей на предмет обнаружения взрывных устройств или другого оружия существенно снижает угрозу нападения на пассажиров, находящихся в аэровокзальном комплексе. Данная концепция может разрабатываться независимо или наряду с концепцией, упомянутой в п. 2.3 выше.

3. ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С УЧЕТОМ АСПЕКТОВ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

3.1 Строительство нового аэропорта или всего аэровокзального комплекса является идеальной возможностью для включения данных концепций повышения безопасности в архитектурные планы. Требования о строгом учете этих концепций должно быть оговорено в самом начале процесса проектирования во избежание дорогостоящих работ, связанных с переработкой проекта.

3.2 Возможности нового строительства относительно редки по сравнению с количеством существующих сооружений. Однако крупная реконструкция позволяет рассмотреть вопрос о включении новых концепций безопасности, если у проектной группы с самого начала имеется такая возможность.

3.3 Во всех случаях при планировании и планировке, позволяющих повысить уровень безопасности, необходимо постоянно в равной мере учитывать важные аспекты обеспечения быстрого и надежного движения наземного транспорта, легкого и быстрого доступа к аэровокзалу и наличия удобных средств регистрации багажа.

3.4 Долгосрочные стратегические планы строительства, расширения и развития аэропортов следует обновить за счет включения требований к обеспечению безопасности, с тем чтобы при осуществлении всех мероприятий по планированию, вытекающих из стратегического плана, учитывались данные соображения с самого начала процесса проектирования.

4. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

4.1 Специализированному совещанию предлагается принять к сведению представленную информацию и рекомендовать включить соответствующие разделы в инструктивный материал ИКАО.

– КОНЕЦ –