

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни

«Авіаційна безпека»

обов'язкових компонент

освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) ступеня вищої освіти

Аеронавігація

За темою № 5 - Дії у відповідь у разі скоєння АНВ

Харків 2021

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 23.09.2021 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою Кременчуцького
льотного коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.09.2021 № 2

ПОГОДЖЕНО

Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.09.2021 № 8____

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації протокол від 30.08.2021 № 1 .

Розробник: викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Яцина Є.В.

Рецензенти:

1. Викладач циклової комісії аеронавігації, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.
2. Професор кафедри аеронавігаційних систем навчально-наукового інституту Аеронавігації, електроніки та телекомунікації Національного авіаційного університету, доктор технічних наук, доцент Шмельова Т.Ф.

План лекції:

1. Класифікація надзвичайних ситуацій.
2. Дії при отриманні повідомлень про загрозу вибуху.
3. Розпізнавання підозрілої поведінки.
4. Взаємодія зі службами аеропорту при виникненні надзвичайних ситуацій.
5. Дії в разі евакуації.

Вивчити:

1. Порядок дій та взаємодій працівника САД при отриманні по телефону, при отриманні письмової та усної інформації про загрозу скоєння АНВ.
2. Порядок дій та взаємодій працівників САД при виявленні небезпечних предметів та речовин у відповідності до вимог програми АБ.
3. Розпізнавання підозрілої поведінки.
4. Взаємодію зі службами аеропорту при виникненні надзвичайних ситуацій.

Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті

1. Конвенція про міжнародну організацію цивільної авіації, ІКАО (Чикаго, 1944).
2. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, ІКАО (Монреаль, 23 вересня 1971 року).
3. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації, ІКАО (Пекін, 10 вересня 2010 року).
4. Додаток 17. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання, ІКАО (11-е видання, поправка 17, липень 2020 року).
5. Док 8973. Керівництво з авіаційної безпеки, ІКАО.
6. Док 9811. Керівництво з реалізації положень Додатку 6, що стосуються авіаційної безпеки, ІКАО.
7. Повітряний кодекс України, Закон України, від 19.05.2011 № 3393-VI, редакція від 12.04.2017.
8. «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», Закон України, від 21.03.2017 №1965-VIII.
9. «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України», Наказ Міністерства інфраструктури України від 11.06.2020 № 356.
10. «Про затвердження Авіаційних правил України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України», Наказ Державної авіаційної служби України від 15.03.2019 № 322.
11. «Положення про взаємодію в контрольованій зоні авіаційних суб'єктів служб авіаційної безпеки з підрозділами центральних органів виконавчої влади, щодо забезпечення авіаційної безпеки», Наказ Державної авіаційної служби України від 05.07.2006 № 482

ЛЕКЦІЯ

НАДЗВИЧАЙНІ СИТУАЦІЇ ДІЇ У ВІДПОВІДЬ

Дії у відповідь - визначені стандартами, нормами, правилами заходи, що здійснюються для запобігання та/або врегулювання кризової ситуації, припинення акту незаконного втручання, іншого протиправного посягання на регулярну, безпечну діяльність цивільної авіації.

Види надзвичайних ситуацій

1. *Надзвичайні ситуації, пов'язані з повітряним судном:*

- Надзвичайні ситуації з повітряним судном, що виникають в аеропорту
- Надзвичайні ситуації з повітряним судном, що виникають за межами аеропорту (на суші, на воді)
- Надзвичайні ситуації з повітряним судном, що виникають в польоті
- Диверсії, включаючи загрозу вибуху бомби
- Незаконне захоплення (викрадення) ПС

2. *Надзвичайні ситуації, які не пов'язані з повітряним судном:*

- Пожежа в будівлі, споруді і т.п.
- Диверсії, включаючи погрози підірвати бомбу
- Стихійне лихо
- Події, пов'язані з небезпечними вантажами

3. *Надзвичайні ситуації з медичних причин.* Визначаються ступенем або видом захворювання або тілесних ушкоджень і включають:

- Люди в стані занепаду сил або непритомності
- Раптова смерть
- Нещасні випадки на робочому місці
- Пологи
- Інфекційні захворювання
- Масове харчове отруєння

Загроза вибуху - загроза, отримана з **анонімного джерела або по інших каналах**, в якій повідомляється або мається на увазі **достовірна або помилкова інформація** про те, що безпеці повітряного судна в польоті або на землі або будь-якому аеропорту або засобу цивільної авіації, або будь-якій особі може загрожувати вибухова речовина або інший предмет або пристрій.

З урахуванням реальних умов і можливостей функціонування АК, розробляється відповідна інструкція і відпрацьовуються взаємодії, узгоджені з керівництвом служби АБ аеропорту, що передбачають первинні дії з боку експлуатанта у випадку

незаконного блокування або захоплення ПС, акта диверсії, загрози застосування насильства по відношенню до екіпажів ПС, авіаперсоналу.

Визначаються дії при надходженні інформації про загрозу вибуху на борту ПС, що знаходиться в повітрі або на землі.

Отримана з будь-якого джерела інформація про можливість вчинення АНВ у діяльність АК сприймається, як реальна загроза.

Кожна загроза повинна оцінюватися відповідним авіаперевізником, використовуючи метод позитивної ідентифікації достовірності загрози.

Як тільки авіаперевізннику стало відомо про загрозу, експерт з оцінки загрози авіакомпанії повинен:

- якщо є можливість, зустрітися з особою, яка одержала повідомлення про загрозу, для уточнення деталей;
- перевірити чи був припинений процес експлуатації і чи був повідомлений КПС, коли загроза відноситься до ПС, яке здійснює рулювання перед зльотом або на якому, здійснюється посадка;
- проаналізувати інформацію, що надійшла загрозу, використовуючи Форму оцінки загрози, викладену в Додатку V до Додатку V-1-A;
- класифікувати загрозу згідно з методом, показаному в діаграмі Форми оцінки загрози. Загрози щодо повітряного судна в польоті можуть оцінюватися тільки як ЧЕРВОНА або ЗЕЛЕНА.
- Авіаперевізнник є відповідальним за розгортання дій щодо підтвердженої загрози:
- в разі, коли загроза була класифікована як «ЧЕРВОНА» ініціювати розгортання аварійного плану, приклад якого викладено в Додатку V-1-A;
- в разі, коли загроза була класифікована як «ЖОВТА» необхідно визначити кількість відповідних додаткових перевірок і вжити заходів у відповідь, що може застосовуватися на вибірковій основі, оскільки, дії залежать від характеру загрози.
- в разі, коли загроза була класифікована як «ЗЕЛЕНА» ніяких дій не потрібно.

Незважаючи на загальну юридичну відповідальність і повноваження КПС, авіаперевізнник може, з об'єктивних причин, санкціонувати КПС провести оцінку загрози самостійно і вимагати від своїх коандирів ПС передачі повідомлень про загрозу, отриманих на борту під час польоту персоналу на землі для оцінки.

Якщо коандиру ПС надані повноваження авіаперевізнником для проведення оцінки загрози, вони повинні пройти навчання як експерти по оцінці загрози.

Якщо КПС не дані повноваження авіаперевізнником для здійснення оцінки загрози самостійно, їм повинні надаватися чіткі інструкції про способи зв'язку з експертами з оцінки загрози авіаперевізнника, а також даватися огляд всього процесу для того, щоб вони були компетентні в оцінці.

Якщо КПС не дані повноваження авіаперевізником для здійснення оцінки загрози самотійно, їм повинні надаватися чіткі інструкції про способи зв'язку з експертами з оцінки загрози авіаперевізника, а також даватися огляд всього процесу для того, щоб вони були компетентні в оцінці.

Планом передбачається:

- дії при одержанні повідомлення про АНВ, анонімні погрози;
- дії при одержанні повідомлення про загрозу захоплення ПС;
- дії при одержанні повідомлення про захоплення ПС;
- дії при одержанні повідомлення про наявність на борту ПС вибухового пристрою;
- дії при нападі на об'єкти аеропорту;
- дії, при виникненні інших інцидентів.

Якщо зібрані дані про АНВ мають достатнє обґрунтування і реальність вчинення протиправних дій неминуча, уповноваженими органами вводиться в дію план спеціальних заходів у межах аеродромів і об'єктів експлуатантів, що базуються на його території. Співробітникам АК повідомляється про заходи, що їм слід вжити з введенням спеціального плану.

Для здійснення заходів створюються спеціальні групи:

- штаб по проведенню заходів;
- аварійно-рятувальна команда;
- група протидії загрозі вибуху.

Примітка:

Попередження про загрозу щодо повітряного судна можуть надходити у вигляді телефонних дзвінків, усних заяв, підозрілих предметів і неідентифікованих речовин. Своєчасна оцінка і врегулювання таких загроз зазвичай є обов'язком авіаперевізника.

2. ДІЇ ПРИ ОТРИМАННІ ПОВІДОМЛЕНЬ ПРО ЗАГРОЗУ ВИБУХУ.

Повідомлення про загрозу можуть бути отримані:

- ☐ По телефону
- ☐ особисто
- ☐ письмово:
 - У рукописному листі
 - Через електронну пошту

Дії при отриманні повідомлення про загрозу по телефону:

- вислухати повідомлення, не перебиваючи;
- залишатися спокійним;

- зтягувати розмову;
- не класти трубку, записати точний час дзвінка;
- точно записати використані слова;
- вжити заходів з відстеження дзвінка;
- записати інші подробиці.

Особа, яка отримала повідомлення про загрозу вибуху повинна:

- Записати повідомлення дослівно
- Сповістити керівництво
- задати людині, що зателефонувала, наступні питання:
- **ДЕ ЗАКЛАДЕНО ВИБУХОВИЙ ПРИСТРІЙ?**

Дане питання задається першим, з тим щоб можна було скласти план евакуації.

- **КОЛИ ПОВИНЕН ВІДБУТИСЯ ВИБУХ?**

Щоб дізнатися час, протягом якого необхідно провести евакуацію.

- **ЯК ВОНО ВИГЛЯДАЄ?**

Щоб під час пошуків допомогти розпізнати вибуховий пристрій.

- **ХТО ВИ?**

Щоб з'ясувати, чи належить той, хто телефонує, до будь-якої відомої групи.

- **ЧОМУ ВИ ЦЕ РОБИТЕ?**

Щоб отримати більш чітке уявлення про дану подію і продовжити час розмови, тим самим полегшуючи відстеження джерела телефонного дзвінка.

ВАЖЛИВО:

1. Задавати прямі питання, наприклад: "Де точно знаходиться вибуховий пристрій?".
2. Дотримуватися черговості, в якій задаються питання, оскільки той, хто телефонує, може повісити трубку раніше, ніж будуть задані всі питання.

При отриманні усних погроз необхідно:

- вислухати і запам'ятати повідомлення;
- провести візуальну оцінку особистості;
- запропонувати пройти до керівництва компанії;
- в разі відмови вжити заходів з інформування поліції, САБ;
- взяти його / її під спостереження;
- запам'ятати його / її прикмети (вік, зріст, стать, колір шкіри, очі, волосся, одяг), характерні особливості поведінки;
- встановити напрямок, в якому він / вона попрямувала, транспорт, якими він / вона користувалася (вид, марка, номерний знак і т.д.).

У разі отримання повідомлення про загрозу в письмовій формі, працівник суб'єкта авіаційної діяльності в аеропорту повинен:

- зберегти повідомлення і упаковку;
- передати його своєму безпосередньому керівнику;

- точно розповісти, за яких обставин і коли це повідомлення отримано.

У разі отримання електронного повідомлення про загрозу, працівник суб'єкта авіаційної діяльності в аеропорту повинен:

- залишатися спокійним;
- зберегти повідомлення;
- не користуватися електронним пристроєм;
- повідомити безпосереднього керівника;
- точно розповісти, за яких обставин і коли це повідомлення отримано.

Принципи оцінки загрози повинні застосовуватися для врегулювання таких ситуацій:

- загрози в письмовому вигляді, включаючи рисунки, знайдені на борту повітряного судна;
- усні заяви безпосередньо, від посередника або від третьої сторони;
- підозрілий предмет: предмет є підозрілим, якщо він виглядає незвично або не піддається простому поясненню; підозрілі предмети не повинні переміщатися без поради фахівця;
- неідентифікована речовина: речовина може стати підозрілим, якщо воно не упізнано і немає логічного пояснення його присутності.

Після цього заповнити типові донесення про отримання повідомлення про загрозу вибуху та:

- Інформувати поліцію
- Зв'язатися з керівництвом аеропорту
- Зібрати команду оцінки загрози вибуху (якщо передбачено)
- Повідомити представників аварійного оперативного центру
- Брати участь в команді кризового управління

ОБГОВОРЮВАТИ ОТРИМАНЕ ПОВІДОМЛЕННЯ СЛІД ТІЛЬКИ З ВИЩИМ КЕРІВНИЦТВОМ (ПОСАДОВОЮ ОСОБОЮ) І СПІВРОБІТНИКАМИ ОРГАНІВ, ЩО ВИКОНУЮТЬ ПОЛІЦЕЙСЬКІ ФУНКЦІЇ

Після обговорення ситуації здійснюється процес догляду.

У процесі догляду необхідно дотримуватися наступних правил:

- оглядати всі приміщення, двері які можна легко і швидко відкрити, а також ретельно оглянути місця установки обладнання;
- опечатані приміщення і відсіки оглядати в останню чергу, якщо вони належним чином опечатані і відсутні ознаки спроб їх розкриття;
- кожне доглянуте місце (приміщення, відсік, агрегат, ділянка) маркується крейдою, сек'юріті скотчем, маркером;

- докладний опис предмета загрози командир ПС передає диспетчеру управління повітряним рухом;
- переміщення предмета в ПС допускається тільки після консультації, за допомогою засобів зв'язку з фахівцями;
- після виявлення предмета загрози, огляд ПС триває до завершення в повному обсязі;
- про результати проведення догляду командир ПС інформує диспетчера управління повітряним рухом.

Після цього:

- Надавати допомогу при евакуації і огляді, як це передбачено програмою дій в кризовій ситуації;
- Контролювати доступ в прилеглі до аеровокзалу будівлі;
- Надавати допомогу при поверненні аеропорту до нормального режиму роботи

ДІЇ ПРИ ВИЯВЛЕННІ "ПІДОЗРІЛОГО" ПРЕДМЕТА

ГОЛОВНІ ПРАВИЛА:

- не торкайтеся предмету
- повідомте про знахідку керівникові

Співробітник, що здійснює догляд, повинен:

- позначити місце, де був виявлений такий предмет
- очистити сусідню зону

Якщо «підозрілий» предмет було виявлено в повітрі і він становить загрозу пасажирам та екіпажу:

- перенести з зони розміщення ПП портативні кисневі балони, ємності зі спиртним і медичні аптечки;
- підготувати до використання засоби пожежогасіння;
- охоронити від вологи, накрив поліетиленом, і обкласти м'якими, мокрими предметами, що поглинають вибухову хвилю і зменшують небезпеку виникнення пожежі;

Якщо «підозрілий» предмет було виявлено в повітрі і він становить загрозу пасажирам та екіпажу, КПС може прийняти рішення про переміщення виявленого підозрілого предмета, при цьому:

- не торкаючись небезпечного предмета, підвести під нього нитку або тонкий твердий картон;
- якщо нитка або картон вільно проходять під небезпечним предметом - його можна перенести в спеціальне місце, де вибух принесе мінімальний збиток;

У випадку встановлення можливості переміщення небезпечного предмета, не порушуючи орієнтацію предмета щодо салону ПС, обережно поклавши на

платформу, якнайшвидше перенести його в найменш небезпечне місце для даного типу ПС (до дверей і люків).

Якщо нитка або картон не проходять - предмет обладнаний вибуховим пристроєм, що спрацьовує на підйом. У цьому випадку переносити предмет не можна, його необхідно накрити максимальною кількістю зволжених матеріалів, (люди повинні знаходитися як надалі від даного предмета, екіпажу варто бути готовим до відмови систем керування ПС, що знаходяться поблизу можливого вибуху)

В міру можливості відключити усе, що не є важливими, лінії електроживлення в зоні розміщення вибухового пристрою. Не користуватися засобами зв'язку (мобільними телефонами).

Спинки крісел і столики призвести у вертикальне положення, рекомендувати пасажирів пристебнути ремні і нахилити голову до колін.

У випадку виявлення запального пристрою діяти в тієї ж послідовності і відповідно до правил забезпечення пожежної безпеки, не допускаючи при гасінні легкозаймистих рідин застосування позаштатних засобів пожежогасіння.

Якнайшвидше зробити посадку ПС і організувати аварійну евакуацію пасажирів, уникаючи при цьому користування виходами поблизу місця перебування небезпечного предмета. По закінченні евакуації екіпажу покинути ПС. Знешкодження вибухових і запальних пристроїв провадиться після посадки ПС і евакуації пасажирів спеціалістами групи по ліквідації погрози вибуху.

Основною метою дій командира і членів екіпажу повітряного судна у надзвичайній обстановці є забезпечення безпеки життя і здоров'я пасажирів і членів екіпажу, а також запобігання і припинення захоплення і викрадення ПС.

Після закінчення догляду:

В приміщеннях аеропорту:

- Закрити двері;
- Опечатати двері клейкою стрічкою;
- Поставити на ній свої ініціали;
- Повідомити координатору огляду про те, що огляд конкретної кімнати або зони закінчений.

На борту ПС:

Після проведення процедур догляду ПС, пасажирів, їхньої ручної поклажі, багажу, вантажу, бортприпасів, бортового харчування та супутніх засобів та відповідно до результатів складеного акту рішення про продовження польоту приймає **керівник експлуатанта**.

ПІДОЗРІЛА ПОВЕДІНКА

"Поведінка або дії, які не можуть вважатися нормальними за даних обставин або в ситуації, що склалася".

Поведінка, яка виглядає "підозрілою":

- Невідома людина без перепустки;
- Намагається пройти в зону обмеженого доступу;
- Несе в руках згорток;
- Подія виглядає "незвичайною".

Зовнішній вигляд:

- Людина здається нервовою;
- Людина проводить спостереження за виконанням процедур;
- Очевидні ознаки потовиділення, не сумісні з навколишнім середовищем;
- Уникає прямого контакту очима;
- Проявляє інтерес до процедури перевірки на безпеку.

Щодо осіб, які викликають підозру, виявляють підвищену нервозність, намагаються уникнути догляду або приховати предмет, заборонений до перевезень, крім обов'язкового догляду, здійснюється додатковий догляд, включаючи ручний догляд.

ВЗАЄМОДІЯ В АЕРОПОРТУ

Згідно з Державною програмою АБ ЦА авіації авіаційну безпеку в аеропорту в частині, що їх стосується, забезпечують підрозділи:

- служби авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта;
- Міністерства внутрішніх справ України;
- Служби безпеки України;
- Державної прикордонної служби України;
- Державної митної служби України;
- Міністерства оборони України (на аеродромах спільного використання та базування);
- Державної служби України з надзвичайних ситуацій.

Крім того, в аеропорту взаємодіють між собою:

- орендарі;
- надавачі послуг;
- представництва авіакомпаній;
- служба організації пасажирських перевезень;
- пасажери і екіпажі;
- об'єкти, що знаходяться в зонах загального доступу (неконтрольована зона).

У кожному аеропорту створюється аеропортовий комітет з авіаційної безпеки. Основною метою аеропортового комітету з АБ є розроблення, координація та здійснення заходів забезпечення безпеки в аеропорту. Положення про аеропортовий комітет з авіаційної безпеки затверджується керівником аеропорту.

Всі підрозділи в аеропорту або іншому суб'єкті авіаційної діяльності працюють на один кінцевий результат - безпечно і комфортно надавати послуги споживачу (пасажирам, співробітникам, відвідувачам і т.д.) при цьому керуються чинними нормативними документами та затвердженими інструкціями.

Взаємодія персоналу САБ аеропорту з персоналом інших служб здійснюється як за особистими контактами на своєму рівні відповідно до функціональних обов'язків, так і через своє керівництво, старших підрозділів і Центральну диспетчерську аеропорту (ЦДА).

ДІЇ В РАЗІ ЕВАКУАЦІЇ

З метою запобігання жертв при виявленні вибухового пристрою, унеможливлен-ня захоплення заручників, пожежі тощо здійснюються заходи з евакуації як паса-жирів, так і працівників з будівель аеропорту. Щоб не допустити паніки, оголошен-ня про початок евакуації не повинно містити слів «пожежа», «аварія», «теракт», «бомба» тощо.

Оголосити, що з технічних причин адміністрація просить працівників, відвідувачів і пасажирів покинути приміщення. Люди повинні негайно за знаками направлення вийти з будівлі, не користуючись при цьому ліфтами і зібратися на вулиці, зазвичай це майданчик біля будівлі. За наявності постраждалих взяти їх з собою.