

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

**Циклова комісія аеронавігація**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

навчальної дисципліни  
«Безпека авіації» обов'язкових компонент  
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

**Авіаційний транспорт (Оператор безпілотних літальних апаратів)**

272 Авіаційний транспорт

**ТЕМА №1. ДОДАТОК 17 КОНВЕНЦІЇ ІКАО**

**Вінниця 2023**

## **ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 30.08.2023 № 7

## **СХВАЛЕНО**

Методичною радою Кременчуцького  
льотного коледжу Харківського  
національного університету  
внутрішніх справ  
Протокол від 28.08.2023 № 1

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з технічних дисциплін  
Протокол від 29.08.2023 № 7

## **ПОГОДЖЕНО**

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від  
28.08.2023 р

### **Розробник:**

Викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст вищої категорії Журід В.І.

**Рецензенти:**

1. Професор циклової комісії аеронавігації, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.
2. Професор циклової комісії авіаційного і радіоелектронного обладнання, к.т.н., спеціаліст вищої категорії Гаврилюк Ю.М.

**План лекції:**

1. Передмова.
2. Безпека людини.
3. Безпека авіації.
4. Зміст додатку 17.

**Література:**

1. Бабак В.П. Безпека авіації. Київ «Техніка», 2004.
2. В.В.Зубков, Е.Р.Минаев. Основы безопасности полетов. "Транспорт". 1987.
3. Постанова Верховної Ради. Повітряний кодекс України. Керівний . Київ, 2011.
4. Олейник В.Г. Летная эксплуатация вертолетов. Посібник, КЛК, 1992.
5. Олейник В.Г. Предотвращение АП. Посібник. Київ, 1995.
6. Міністерство транспорту України. Правила польотів у класифікованому повітряному просторі України. Наказ № 293, 295. Київ. 16.03.03, 04.05.05.
7. Р.В.Сакач. Безопасность полетов. Учебник. М. "Транспорт", 1989.
8. Платонов К.К., Гольштейн Б.М. Основы авиационной психологии. М, "В.Т." 1987.
9. Картамышев П.В. Методика летного обучения. Посібник, М. „Транспорт”, 1974.
10. Человеческий фактор и БП. Посібник, М, "В.Т.", 1987.

**Додаткова література**

1. Руководство по расследованию АП и инцидентов. Дос 9756-А №965. Монреаль, 2000.

2. Правила розслідування АП з цивільними ПС в Україні. Київ, Державіаслужба, 2005-2010.
3. Руководство по предотвращению АП. Дос 9433-А№923.Монреаль, ІКАО, 1987.

### **Інформаційні ресурси в Інтернеті:**

1. Власні видання Мінтранспорту, Державіаслужби
2. Засоби масової інформації.
3. Джерела в інтернеті.

### **Додаток 17 Конвенції ІКАО Передмова**

Усвідомлення важливості питань безпеки й ефективності авіації є головною рушійною силою її постійного розвитку. Саме в узгодженості дій для максимізації рівнів авіації в першу чергу впроваджуються найсучасніші технології, в тому числі й інформаційні, які потребують високої кваліфікації персоналу, що обслуговує авіаційну техніку та запобігає небезпеці.

Успіхи цивільної авіації визначаються задоволенням потреб населення у швидкості подолання відстаней, комфорті та безпеці переміщення. Ще в 40-ві роки ХХ ст. цивільна авіація набула світового визнання, ринок її послуг поширився на всі континенти. Це було стверджено підписанням 1 листопада 1944 р. Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та утворенням Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). На кінець минулого сторіччя понад чверть міжнародних торговельних акцій виконувались із залученням цивільної авіації.

У 2002 р. на комерційних маршрутах 189 країн — членів ІКАО перевезено 1,165 млрд. пасажирів (понад 20 % усього населення планети) і 30 млн. т вантажів.

**Безпека людини** — це стан, за якого небезпеки та умови, що призводять до фізичного, психологічного й матеріального збитків, контролюються заради збереження здоров'я й добробуту окремих індивідів і суспільства. Безпека — динамічний стан, що утворюється від взаємодії людей з їхнім фізичним, соціальним, культурним, технологічним, політичним, економічним та організаційним оточенням. Вона передбачає постійну пильність і використання механізмів контролю на неперервній основі. Безпека означає не відсутність

небезпек взагалі, а контроль рівня небезпек на певному, наперед визначеному рівні.

Вироблені структурами ООН підходи, які реалізуються сьогодні в галузі цивільної авіації для досягнення безпечних польотів, мають забезпечуватися завдяки активному впливу на певні структури та поведінку людей таких чинників:

- інформації про ризик і варіанти керування ним, яка поширюється між громадськими, політичними, професійними, науковими й суспільними групами;
- узгодженості дій для максимізації рівнів безпеки, які є досяжними за даних умов;
- механізмів для розподілу ресурсів залежно від потреб та для врегулювання конфліктних ситуацій;
- легальних (юридичних) основ для гарантування відповідальності індивідів, організацій і урядів на всіх рівнях.

**Безпека авіації** — це комплексна категорія, що охоплює всі елементи системи «людина — техніка — середовище». Загалом її розглядають як комплексну властивість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без заподіяння збитку самій собі або населенню, в інтересах якого вона розвивається.

Найактуальнішим завданням сьогодення є гарантування безпеки польотів, авіаційної безпеки (недопущення актів протизаконного втручання в діяльність цивільної авіації) та екологічної безпеки. Ці питання є предметом особливої уваги в діяльності ІКАО, тому, відповідно до умов Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, вона вивчає найкращі зразки врегулювання їх у різних регіонах світу, розробляє стандарти і дає рекомендації для впровадження їх на національному ґрунті. Стандарти і Рекомендована практика ІКАО є запорукою ефективності й безпеки цивільної авіації. Вивчення їх і використання на науковій основі-першочергове завдання нашої національної авіаційної галузі.

Україна - одна з небагатьох країн світу, яка має повний цикл авіаційних видів діяльності - від проектування авіаційних двигунів і літаків до їх експлуатації, обслуговування та ремонту. Дуже важливими є також освітянські та наукові напрями діяльності, оскільки саме вони забезпечують підготовку кадрів, ефективність і безпеку авіаційної галузі.

Прийнятий в 1974 р. Додаток 17 «Безпека - захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» відноситься до безпеки в цивільній авіації і містить вимоги щодо охорони, що пред'являються ІКАО і застосовуються до всіх країн-учасниць.

Додаток 17 до Чиказької Конвенції - «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» містить «Стандарти та Рекомендовану практику» для забезпечення безпеки цивільної авіації, що пред'являються ІКАО до всіх країн-учасниць.

Кожний Додаток до Чиказької конвенції складається з однакових складових частин:

- Основний матеріал Додатки (Стандарти і Рекомендована практика);
- Додавання (складова частина Стандартів і Рекомендованої практики);

- Визначення вживаних термінів (для однакового розуміння сенсу вимог Стандартів та Рекомендованої практики);
- Матеріал, затверджений Радою ІКАО для опублікування разом зі Стандартами та Рекомендованою практикою.

### **Зміст Додатку 17:**

- В передмові наводиться історична довідка з розробки матеріалу до Додатка 17, дії Договірних держав щодо застосування положень Стандартів і Рекомендованої практики з авіаційної безпеки, загальні зведенні про структуру Додатки, таблиця з поправками до Додатка;
- У розділі 1 Додатка наведені визначення вживаних термінів;
- В розділі 2 Програми наведені стандарти мети і завдання безпеки, а також рекомендації щодо спрощення формальностей при введенні заходів і правил безпеки;
- В розділі 3 Додатка наведені стандарти і рекомендована практика з питань національної організації системи авіаційної безпеки та міжнародного співробітництва;
- В розділі 4 Додатка наведені стандарти і рекомендована практика по:
  - О загальним цілям заходів авіаційної безпеки;
  - О заходів, що торкаються пасажирів і їх ручної поклажі;
  - О заходів, що торкаються зареєстрованого багажу, вантажу та інших предметів;
  - О заходів, що торкаються контролю доступу в контрольовані і інші зон аеропорту;
  - О заходам, що стосуються проектування аеропортів з метою забезпечення безпеки.
- В розділі 5 Додатки наведено стандарти і рекомендована практика з питань керівництва діями в зв'язку з актами незаконного втручання;
- В доповненні до Додатка наведені витяги з інших Додатків до Чиказької конвенції, що мають відношення до забезпечення авіаційної безпеки.

### **Керівництво ІКАО з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (Дос. 8973). Призначення і основний зміст.**

З метою надання допомоги державам у забезпеченні безпеки цивільної авіації шляхом розробки правових рамок, практики і правил, пов'язаних із запобіганням і припиненням АНВ, а також у виконанні вимог Додатка 17 ІКАО розробила

Керівництво по забезпеченню безпеки «Посібник з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання» (Дос 8973).

Мета Керівництва полягає в зборі матеріалу з метою надати допомогу у виконанні положень Додатка 17 "Безпека - захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання".

Таким чином, в Додатку 17 викладаються вимоги щодо забезпечення авіаційної безпеки, а в Керівництві містяться рекомендації щодо методів їх виконання. У 1996 році міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) опубліковано п'яте видання Керівництва з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (Дос. 8973/5).

Посібник є об'ємний документ, що висвітлює шляхи і способи забезпечення авіаційної безпеки стосовно будь-якої держави (т. Е. Без урахування конкретних особливостей кожної держави).

Керівництво є інструктивним, рекомендаційним і довідковим матеріалом (посібником) за більшістю комплексів питань забезпечення авіаційної безпеки. Керівництво складається з 3-х частин і розділу з 24 доповнень довідкового характеру з найрізноманітніших питань забезпечення авіаційної безпеки.