

**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 9. ДОКУМЕНТИ ІКАО ЩОДО ЗАХОДІВ В БОРОТЬБИ З
ПОЗАЗАКОННИМИ АКТАМИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ЦА**

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

ПОГОДЖЕНО

Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС зі спеціальних дисциплін
Протокол від 29.08.2023 № 7

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 лекцій:

1. Конвенції ІКАО:
 - Токійська 1963.
 - Гаазька 1970.
 - Монреальська 1971.
 - Протокол 1988.
 - Монреальська 1991.
2. Додаток 17. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання
3. Політика ЄКЦА в сфері авіаційної безпеки (Дос 30)

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.

ДОКУМЕНТИ ІСАО ЩОДО ЗАХОДІВ В БОРОТЬБІ З ПОЗАЗАКОННИМИ АКТАМИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ЦА

Документи ІСАО щодо заходів в боротьбі з позазаконними актами проти безпеки ЦА

Конвенція "Про злочини і деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна" була підписана в Токіо 14.09.1963 року. Вона передбачає, що держава реєстрації ПС правоздатності здійснювати юрисдикцію щодо правопорушень і, дій, здійснених на борту. Мета - забезпечити, щоб напад, де б воно не відбулося, не залишалося непокараним. "Коли особа, яка перебуває на борту, незаконно здійснює, за допомогою сили або загрози силою, акт втручання, захоплення або іншого злочинного використання управління ПС під час польоту або коли воно готується здійснити такий акт, держави, які домовляються, будуть застосовувати всі прийнятні заходи для повернення управління ПС його законному командиру або для збереження управління ним ПС".

Конвенція "Про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден" була прийнята дипломатичної конференцією, яка проходила в Гаазі в грудні 1970 році. Вона дає визначення акту незаконного захоплення ПС. Документ базується на двох категоріях, якими керуються держави, - стандарт і рекомендована практика.

"Стандарт" - будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічним характеристикам, персоналу і правилам, однакове застосування якого визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації та який буде дотримуватися договірні держави. Згідно з Конвенцією; в разі неможливості дотримання стандарту Раді в обов'язковому порядку надсилається повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції".

"Рекомендована практика" - будь-яка вимога до фізичних величин, конфігурації, матеріальної частини, технічним характеристикам, персоналу і правилам, однакове застосування якої визнається бажаним для забезпечення безпеки, регулярності або ефективності міжнародної аеронавігації та якій будуть намагатися дотримуватися, згідно із Конвенцією".

Відмінність між цими визначеннями полягає в тому, що стандарти виконуються договірними державами, в той час як рекомендованої практики - прагнуть дотримуватися.

Як свідчить історія, першим зареєстрованим інцидентом був випадок в Перу, датований 1931 роком: викрадення ПС з метою поширення антидержавних листівок з повітря. У 1947 році група дисидентів в пошуках політичного притулку здійснила втечу з Румунії до Туреччини. У наступні 20 років відбувалися незначні інциденти, загальна кількість яких становили 61. Пік викрадення ПС, перегону їх в основному на Кубу, доводиться на 1969 рік. Ця ситуація допомогла знайти відповідні засоби захисту. У США в 1970 році була введена система заходів, яка

стала називатися профільна, в результаті чого кількість випадків викрадення ПС знизилася. За період з 1980-го по 1985 рік викрадення ПС поновилися і охопили всі регіони світу; такі інциденти привели до значних людських жертв.

Держава, яка укладає договір, зобов'язується застосовувати щодо такого злочину суворі міри покарання. Конвенція містить детальні положення щодо встановлення юрисдикції держав над злочином, взяття злочинця під варту, то - є, судового залучення або екстрадиції злочинця.

Конвенція "Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації" була прийнята дипломатичною конференцією, яка відбулася в Монреалі у вересні 1971 року. Вона стосується актів, які відрізняються від актів незаконного захоплення ПС, і визначає широкий спектр незаконних актів проти безпеки цивільної авіації. Договірні держави повинні застосовувати щодо таких злочинів суворі міри покарання. Конвенція діє з 26 січня 1973 року.

Протокол, який доповнює Монреальську конвенцію 1971 року, був прийнятий дипломатичною конференцією, яка проходила в Монреалі в лютому 1988 року. Він розширив визначення поняття "напад", дане в Конвенції 1971 року народження, і включив певні специфічні акти насильства, які можуть трапитися в аеропортах, які обслуговують міжнародну ЦА. Держави, які домовляються, зобов'язуються застосовувати щодо злочинів суворі заходи покарання. Протокол також містить положення щодо юрисдикції. Документ діє з 6.08. 1989 року.

Конвенція "Про маркування пластикових вибухових речовин з метою їх виявлення", прийнята в Монреалі 1 березня 1991 року, спрямована на попередження АНВ з використанням пластичних ВВ і зобов'язує держави вжити відповідні заходи щодо забезпечення маркування таких ВВ з метою їх виявлення. Кожна держава-учасниця вживає необхідних ефективних заходів щодо заборони та попередження виготовлення на її території немаркованих ВВ. У Конвенції є положення, які стосуються контролю над володінням і передачею у володіння немаркованих ВВ і знищення або використання їх в певні терміни. У Технічному додатку до Конвенції міститься опис ВВ. Конвенція засновує Міжнародну технічну комісію по ВВ, функціями якої є проведення оцінки технічного прогресу щодо їх виготовлення,

Додаток 17 до Конвенції про міжнародну Цивільну Авіацію (Стандарти і Рекомендована практика з авіаційної безпеки)

Додаток 17. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання

В кінці 60-х років минулого століття різко зросла кількість злочинних актів, які підривають безпеку ЦА. У цій обстановці в червні 1970 року була скликана надзвичайна сесія Асамблеї ІКАО. У відповідності з резолюцією цієї сесії Рада ІКАО вчинила дії, результатом яких стало прийняття Програми 17.

Цей Додаток лежить в основі програми ІКАО з безпеки цивільної авіації і має на меті забезпечення захисту ЦА і її служб від актів незаконного втручання.

З часу опублікування Додатки 17 в 1974 році в нього сім разів вносилися поправки з урахуванням потреб держав. Останнє 12 видавництво. Додатки випущено в березні 2017 р. Викладені в Додатку 17 та інших Додатках технічні вимоги щодо авіаційної безпеки доповнені положеннями детального Керівництва з безпеки, яке вперше було опубліковано в 1971 році, а потім переглядалася в 1983 і 1987 роках.

У Додатку 17 розглядаються головним чином питання організації та координації дій, а також технічні заходи щодо забезпечення безпеки міжнародного повітряного транспорту і міститься вимога про прийняття кожною державою-членом

Організації національної програми авіаційної безпеки в поєднанні з такими додатковими заходами безпеки, які можуть бути запропоновані іншими відповідними органами.

Однією з найважливіших заходів безпеки в боротьбі з угонами повітряних суден, що передбачаються цим Додатком, є процедура, яка називається оглядом / перевіркою осіб і багажу в міжнародних аеропортах. Виняткова важливість цієї процедури офіційно визнана Асамблеєю і Радою в окремих резолюціях.

В останні роки спостерігається збільшення числа актів диверсії, особливо спроб повного знищення ВС в польоті. З метою вирішення даної проблеми прийнятий ряд важливих нових технічних вимог, найбільш значне з яких передбачає зняття з рейсу багажу пасажирів, які не з'явилися на борт.

PANS («Правила аеронавігаційного обслуговування»).

Протиправні дії не можна повністю викоринити. Однак узгодженими і об'єднаними зусиллями, за які виступає ІКАО, можна забезпечити постійне підвищення безпеки міжнародної цивільної авіації.

Стандарт. Будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічним характеристикам, персоналу або правил, однакове застосування якого визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації та яке Договірні Держави дотримуватися згідно з Конвенцією;

Рекомендована практика. Будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічним характеристикам, персоналу і правилам, однакове застосування якого визнається бажаним в інтересах безпеки, регулярності або ефективності міжнародної аеронавігації та яке Договірні Держави прагнути дотримуватися відповідно до Конвенції.

Політика ЄКЦА в сфері авіаційної безпеки (Дос 30)

Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) була створена в 1985 році за ініціативою Ради Європи та за активної участі ІКАО з метою підтримки безпеки, ефективності та розвитку ЦА в Європі. На сьогодні в число 33-х членів ЄКЦА входять практично всі провідні держави Європи. Одним з найбільш першорядних видів діяльності ЄКЦА були розробки і впровадження заходів авіаційної безпеки для аеропортів і авіакомпаній. Ці заходи зведені в

«Керівництво ЄКЦА щодо спрощення формальностей та безпеки» (Дос 30), що складається з двох частин. Питання АБ розглядаються в другій частині.

Дос 30 являє собою зведене заяву про поточну політику і практичної діяльності ЄКЦА в області авіаційної безпеки ... держави-члени повинні прагнути підтримувати прийнятний і одноманітний рівень безпеки в усіх міжнародних аеропортах і при визначенні кола заходів і методів, необхідних для забезпечення безпеки, керуватися загальними принципами і положеннями даного документа. Зокрема, Дос 30 містить керівні матеріали по кваліфікації, навчання, сертифікації і мотивації співробітників авіаційної безпеки, вводить поняття «кваліфікований співробітник служби безпеки». Головна мета документа - забезпечити неухильне і однакове виконання стандартів безпеки державами-членами ЄКЦА.

Поточна діяльність ЄКЦА ґрунтується на трьох постулатах:

1. Уряду, авіакомпанії і аеропорти повинні співпрацювати якомога тісніше. Вони повинні ділитися інформацією про останні досягнення в справі боротьби з тероризмом і координувати і стимулювати свою науково-дослідницьку та виробничу діяльність в цьому напрямку.

2. Людський фактор був і залишається політичним питанням першорядної важливості. Досягнення в техніці не усувають цей фактор. З огляду на, що навчений співробітник АБ буде завжди стояти на передньому краї боротьби з тероризмом, слід приділяти якомога більше уваги підготовці кадрів і їх постійної зацікавленості в роботі.

3. Нові аеропорти повинні конструюватися з самого початку з урахуванням безпеки. Повинні бути використані всі можливості, щоб перебудувати існуючі авіа термінали відповідно до вимог безпеки, підтримуючи одночасно високий рівень зручності пасажирів.

ЄКЦА підкреслює, що необхідно прийняти загальні стандарти не тільки до традиційної оглядової техніці, але і до обладнання для пошуку металів і вибухових речовин.

Зараз ЄКЦА поставило задачу оцінити існуючу традиційну рентгенівську техніку і визначити шляхи збільшення її ефективності при огляді пасажирів.

Для забезпечення виконання найбільш важливих положень Дос 30 надійним і однаковим способом розроблена стратегія, що потребує від держав-членів:

- розробку переліку ключових заходів безпеки;
- реалізацію цих заходів у своїх державах;
- уявлення кожні два роки доповідей, призначених для отримання інформації про стан справ з реалізацією ключових заходів безпеки;
- забезпечення особистої участі керівника ЦА країни в підготовці цих доповідей.

Програма діяльності ЄКЦА в області авіаційної безпеки:

1. Направити всі зусилля на послідовне і неухильне виконання всіма державами - членами ЄКЦА повного комплексу ключових заходів безпеки, розроблених ЄКЦА на основі даного документа.

2. На основі неухильного виконання зазначених заходів створити єдину для всіх держав-членів ЄКЦА схему безпеки, в якій пасажир та його багаж оглядатимуть тільки один раз, що спричинить за собою зниження вартості забезпечення безпеки.

3. Встановити найвищий пріоритет питань інтеграції, зокрема з проблем безпеки нових держав-членів ЄКЦА.

4. Стандартизувати європейські технічні вимоги на обладнання, маючи на увазі, що на ньому буде працювати добре підготовлений і високо навчений персонал. У зв'язку з цим необхідно також приділяти постійну увагу навчанню персоналу.