

**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 11. ЗАКОНОДАВСТВО ТА НАЦІОНАЛЬНІ ПРОГРАМИ З АБ

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. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації (2017 р.)
2. Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України.
3. Інструкція з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України.

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.
- 11.

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.

ЗАКОНОДАВСТВО ТА НАЦІОНАЛЬНІ ПРОГРАМИ З АБ

ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (2017 Р.)

Метою Програми є створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації.

Основним завданням Програми є здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості.

Підтримка відповідного рівня авіаційної безпеки здійснюється за такими основними напрямками:

- жодне повітряне судно, занесене до державного реєстру цивільних повітряних суден, не може вилітати за відсутності документів, які дають право на провадження господарської і комерційної діяльності в галузі цивільної авіації;
- жодна особа або транспортний засіб не може увійти або заїхати в контрольовану, стерильну зони та зону обмеженого доступу без перепустки та проходження контролю на безпеку;
- жодна особа не може бути допущена на борт повітряного судна без відповідного дозволу;
- предмети та обладнання, а також ручна поклажа, багаж, вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, бортові припаси не можуть бути взяті на борт повітряного судна без проходження контролю на безпеку;
- під час виконання авіаційних робіт на тимчасових аеродромах забезпечення авіаційної безпеки покладається на командира повітряного судна або особу, призначену керівником експлуатанта;
- юридичні особи, діяльність яких пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, повинні мати відповідне свідоцтво (сертифікат);
- авіаційний персонал та інші спеціалісти (особи), робота яких стосується авіаційної безпеки, можуть бути допущені до виконання такої роботи лише на підставі свідоцтва (сертифіката);
- міжнародні угоди про повітряне сполучення, укладені Україною з іншими державами, повинні містити вимоги з авіаційної безпеки відповідно до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації;
- співробітництво України з іншими державами з питань запобігання, відвернення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації України за межами її державного кордону здійснюється на підставі угод про співробітництво у сфері авіаційної безпеки.

Програма авіаційної безпеки аеропорту та авіакомпанії, інші національні нормативно-правові документи з авіаційної безпеки

НАКАЗ № 81 від 28.09.2004

Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України

Основні правила контролю на безпеку.

В аеропортах України як на внутрішніх, так і на міжнародних рейсах проводиться контроль на безпеку пасажирів (у тому числі транзитних і трансферних у разі відсутності відповідних залів чекання), членів екіпажів повітряних суден (далі - ПС), ручної поклажі, багажу, вантажу, поштових і термінових відправлень та бортових припасів, у тому числі бортхарчування.

У разі одержання інформації про загрозу безпеці ПС у повітрі членами екіпажу за рішенням командира ПС може бути проведений контроль на безпеку під час польоту.

Від контролю на безпеку звільняються:

- особи, які охороняються державою згідно із Законом України;
- офіційні особи іноземних держав, які згідно з протоколом перебування в Україні підлягають державній охороні;
- ручна поклажа, багаж, що належать зазначеним особам.

Контроль на безпеку запроваджується сертифікованим персоналом служб авіаційної безпеки (далі - САБ) аеропортів (авіапідприємств) як з використанням спеціальних технічних засобів безпеки (далі СТЗБ), так і ручним способом.

У випадках, передбачених у розділі 4.2 цієї Інструкції, стосовно пасажирів і членів екіпажів ПС здійснюється особистий контроль на безпеку. Такий контроль проводиться в межах, достатніх для виявлення зброї та заборонених для перевезення предметів і речовин, та здійснюється лише працівниками однієї статі з пасажиром або членом екіпажу, який проходить контроль.

Для проведення контролю на безпеку можуть залучатися спеціальні біосенсиори.

Контроль на безпеку проводиться за спеціальною технологією, розробленою в аеропорту на підставі цієї Інструкції та з урахуванням місцевих умов, з метою запобігання доставці на борт ПС зброї, боєприпасів, вибухових речовин та пристроїв, інших небезпечних предметів і речовин, які можуть бути використані для вчинення акта незаконного втручання (далі - АНВ) у діяльність цивільної авіації (далі - ЦА) або заборонені для перевезення повітряним транспортом.

Під час проведення контролю на безпеку в кожному пункті контролю обов'язкова присутність працівників органу внутрішніх справ в аеропорту (територіальних органів внутрішніх справ) для озброєного забезпечення запобігання і припинення АНВ у діяльність ЦА та виконання функцій, передбачених Законом України "Про поліцію"

Відправники вантажу, пошти, кур'єрських та термінових відправлень, бортових припасів до проведення контролю на безпеку пред'являють документи, у

яких зазначаються гарантія їх безпеки для перевезення на ПС, властивість та найменування.

Контроль на безпеку здійснюється до завантаження на борт ПС у присутності уповноважених представників власника вантажу і бортових припасів після пред'явлення ними документів, що посвідчують особу.

У разі проведення ручного контролю на безпеку багажу, вантажу, пошти, кур'єрських та термінових відправлень і бортових припасів за відсутності власника (уповноваженої особи власника таких відправлень чи припасів або особи, яка супроводжує вантаж) така процедура здійснюється за мотивованим рішенням керівника САБ аеропорту (авіапідприємства) або органу внутрішніх справ в аеропорту в присутності двох понятих, про що складається акт контролю на безпеку багажу (вантаж, пошти, бортприпасів) за відсутності пасажирів.

Пасажири та члени екіпажу ПС, які не пройшли контроль на безпеку або не подали для цього ручну поклажу, багаж та інші речі, що належать їм, до посадки в ПС не допускаються.

Вантаж, пошта, кур'єрські та термінові відправлення і бортові припаси, до яких не застосовані процедури контролю на безпеку цивільної авіації, завантаженню на борт ПС не підлягають.

Час проведення контролю на безпеку не повинен перевищувати загального часу, передбаченого розкладом для оформлення рейсу. Спрощення процедури такого контролю за будь-яких умов забороняється.

Загальними організаційно-технічними заходами з упровадження контролю на безпеку передбачаються:

Своєчасне виявлення та запобігання незаконному провозу пасажирами, членами екіпажу, іншими особами зброї, вибухових, отруйних, легкозаймистих, радіоактивних речовин, боєприпасів, різних небезпечних предметів, які можуть бути використані з метою здійснення АНВ або спричинити надзвичайні події (авіаційні) та зашкодити здоров'ю людей, а також інших небезпечних предметів, заборонених до перевезення ПС.

Взаємне передавання оперативної інформації згідно із схемою оповіщення, розробленою у кожному аеропорту(авіапідприємстві), про загрозу захоплення (угону) ПС та інші АНВ у діяльність ЦА між САБ аеропортів (авіакомпаній), СБУ, МВС,

державними органами, зацікавленими в отриманні такої інформації.

Сповіщення пасажирів, членів екіпажу, користувачів ПС на всіх етапах технологічного обслуговування про мету та порядок здійснення контролю на безпеку, про предмети та речовини, що заборонені до транспортування на ПС ЦА, а також про

відповідальність за їх незаконне перевезення і порушення вимог АБ шляхом розміщення текстів спеціальної інформації в приміщеннях аеровокзалів та пасажирських павільйонів.

Якісне здійснення огляду ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти, кур'єрських та термінових відправлень, бортприпасів та особистого контролю пасажирів і членів екіпажу ПС ЦА з метою забезпечення високого рівня вимог АБ.

Забезпечення захисту багажу пасажирів, які пройшли контроль на безпеку, до завантаження на борт ПС.

Ефективне всебічне застосування СТЗБ, підтримання їх у належному технічному стані.

Виключення контактів пасажирів, які пройшли контроль, з такими, що не пройшли цю процедуру, з проводжаючими та персоналом аеропорту, не зайнятим обслуговуванням пасажирів у контрольованій зоні.

Спостереження за поведінкою і спілкуванням пасажирів в аеропорту, перевірка місць загального користування з метою пошуку зброї, вибухових пристроїв, небезпечних предметів і речовин, навмисно залишених пасажиром перед проходженням контролю на безпеку.

Для здійснення огляду ручної поклажі, багажу та особистого контролю пасажирів в аеропортах або окремих пасажирських павільйонах облаштовуються зони контролю на безпеку. Зони контролю на безпеку залежно від кількості пасажирів та рейсів можуть мати один або кілька пунктів контролю. При вході в пункт контролю розміщуються вивіски "Зона контролю на безпеку", "Пункт контролю".

Обсяги ручного контролю на безпеку

Обсяг ручного контролю на безпеку обмежений кількістю явних або другорядних ознак наявності в ручній поклажі, багажі предметів та речовин, що можуть становити реальну загрозу або заборонені для перевезення повітряним транспортом.

Обсяг ручного контролю на безпеку (огляду) вантажу обумовлений їх габаритами та необхідністю попередньої перевірки відповідності супровідних документів реальному вантажу, що наданий для перевезення повітряним транспортом.

Обсяг повторного контролю (огляду) на безпеку обумовлений виявленням контакту зареєстрованого пасажирів, який пройшов процедуру контролю на безпеку, з особами, які не пройшли такої процедури, або авіаційним персоналом, який не обслуговує пасажирів конкретного рейсу.

Особистий контроль пасажирів та членів екіпажів проводиться у разі:

Виявлення технічними засобами контролю на безпеку металевих предметів в одязі пасажирів.

Повідомлення про можливість угону ПС, що виконує конкретний рейс за визначеним маршрутом.

Надходження інформації про наявність у пасажирів вогнепальної, холодної зброї, вибухових речовин, набоїв, отруйних та інших небезпечних речовин, предметів, заборонених до перевезення повітряним транспортом;

Виявлення в багажі та ручній поклажі пасажирів вогнепальної, холодної зброї, інших небезпечних предметів та речовин, що заборонені до перевезення повітряним транспортом.

Наявності ознак підозрілої поведінки та дій пасажирів, що можуть свідчити про його злочинні наміри або викликати підозру в співробітників САБ аеропорту (авіапідприємства).

Контроль на безпеку пасажирів, які мають дипломатичний статус

Дипломатичні агенти та пасажирів бізнес-класу проходять контроль на безпеку і подають до такого контролю ручну поклажу та багаж на загальних підставах.

Особи, які зустрічають (проводжають) офіційні делегації (офіційних осіб), проходять контроль на безпеку та подають до такого контролю всі предмети, що вносяться ними до контрольованої зони.

Контроль на безпеку дипломатичної пошти та консульських валіз здійснюється тільки із застосуванням технічних засобів контролю на безпеку.

Дипломатична пошта та консульська валіза не підлягають ні розпечатуванню, ні затримці. Усі відправлення, що становлять дипломатичну пошту або консульську валізу, повинні мати видимі зовнішні знаки, що вказують на їхній характер, та можуть містити лише дипломатичні документи, офіційну кореспонденцію або предмети, призначені для офіційного користування. У разі виявлення технічними засобами безпеки, що в консульській валізі міститься щось інше, компетентні органи можуть вимагати, щоб консульська валіза була розпечатана в їхній присутності уповноваженим представником дипломатичного представництва або консульської установи іноземної держави в Україні. У разі, коли такий представник відмовляється виконати цю вимогу, консульська валіза повертається відправнику.

Після проходження процедури контролю на безпеку дипломатичні кур'єри супроводжуються до ПС співробітниками САБ аеропорту (авіапідприємства).

Контроль на безпеку пасажирів бізнес – класу проводиться на загальних підставах у залі VIP.

Пункти контролю на безпеку в аеропортах облаштовуються повним комплектом СТЗБ, до якого входять:

- рентгенотелевізійний інтроскоп;
- стаціонарний металодетектор;
- портативні (ручні) металодетектори;
- детектор вибухових речовин.

Технічні засоби безпеки резервуються не менше як на 50% від основного комплексу. Кожний пункт контролю, що має повний комплект СТЗБ, обслуговується зміною (групою) працівників САБ, яка складається з 4 осіб (операторів). Технологічні обов'язки розподіляються між ними в такому порядку:

Оператор N 1 при вході до пункту контролю перевіряє авіаквитки; порівнює документи з особою пасажирів; веде облік пасажирів; направляє пасажирів до пункту контролю, регулюючи таким чином його ритм роботи; інформує пасажирів про необхідність та порядок проходження процедури контролю на безпеку; пропонує пасажирів подати до контролю ручну поклажу, багаж, особисті речі, а також предмети, заборонені до перевезення, якщо пасажир має намір пронести їх на борт ПС.

Оператор N 2 контролює зміст ручної поклажі та багажу з допомогою рентгенотелевізійного інтроскопа; у разі необхідності приймає рішення щодо розкриття ручної поклажі та багажу для візуального контролю.

Оператор N 3 проводить у присутності пасажирів ручний контроль умісту ручної поклажі та багажу згідно з рішенням оператора N 2; працює з ручним металодетектором та детектором вибухових речовин; здійснює спостереження за ручною поклажею та багажем, що пройшли контроль на безпеку, до вручення їх

пасажирів; направляє пасажирів для проходження процедури контролю з використанням стаціонарного металошукача; бере участь у складанні актів на вилучення заборонених предметів і речовин; проводить особистий контроль на безпеку.

Оператор N 4 працює із стаціонарним металошукачем; у разі потреби здійснює особистий контроль пасажирів з використанням портативного металодетектора та візуально; проставляє позначки на авіаквитках пасажирів, які пройшли контроль; здійснює ведення облікової документації в пункті контролю.

Оператор N 2 та оператор N 3 періодично міняються робочими місцями у визначений технологією термін часу.

Старший зміни (групи) відповідного пункту контролю на безпеку керує роботою операторів у технологічному процесі проведення контролю на безпеку та веде хронометраж роботи технічних засобів контролю на безпеку:

після закінчення процедури проведення контролю на безпеку за результатами проведеної роботи заповнює журнали обліку контролю на безпеку пасажирів, ручної поклажі і багажу, вантажу, пошти, бортових припасів;

протягом робочої зміни відмічає у журналі обліку роботи спеціальних технічних засобів безпеки час увімкнення, вимкнення, час простою у разі виходу з ладу кожної одиниці технічних засобів відповідного пункту контролю на безпеку.

ІНСТРУКЦІЯ З ОЦІНКИ РІВНЯ ЗАГРОЗИ БЕЗПЕЦІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ.

Інструкція розроблена відповідно до Закону України „Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації” з урахуванням рекомендацій і стандартів міжнародної організації цивільної авіації ІКАО (DOC. 8973/6 2002 року), Європейської конференції цивільної авіації ЄКЦА (DOC 30).

Визначення загрози та критерії уразливості

Для відпрацювання методики оцінки ступеня загрози щодо визначення характеру ймовірної загрози застосовано системний, кількісний підхід. В основу такого підходу покладено три основних принципи забезпечення АБ, а саме: визначити, реалізувати та підтримувати.

Під час вирішення задачі оцінки ступеня загрози використовується інформація, факти і статистичні дані спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації, служб авіаційної безпеки аеропортів та авіакомпаній, юридичних осіб, що входять до складу аеропортових комітетів із забезпечення авіаційної безпеки.

При оцінці шляхів вибору ключових моментів встановлення рівня загрози та критеріїв уразливості визначають їх чинники, які вважаються тими, що мають найбільшу вагу або значення в даному процесі.

Ключові моменти змінюються залежно від існуючої системи, що діє в регіоні, аеропорту, авіакомпанії або групі людей, на період визначення загрози та критеріїв уразливості.

Перед проведенням оцінки того, яким чином акт незаконного втручання в діяльність ЦА може бути здійснено стосовно того або іншого об'єкту, необхідно розглянути причини або мотиви, у зв'язку з якими АНВ може бути здійснено стосовно того або іншого об'єкту та оцінити вірогідність його здійснення.

Основними з них можуть бути:

- політичні;
- релігійні;
- конкурентна боротьба;
- намагання отримати матеріальні кошовності (у тому числі гроші);
- зведення особистих рахунків;
- цікавість;
- немотивована дія під впливом алкоголю або інших речовин, у тому числі наркотиків.

Основними методами здійснення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації можуть бути:

- руйнування або пошкодження повітряних суден, об'єктів радіонавігаційного забезпечення та інших споруд аеропорту, аеродрому, а також його служб;
- створення перешкод функціонуванню повітряним суднам, об'єктам радіонавігаційного забезпечення та іншим спорудам аеропорту, аеродрому, а також їх службам, яке загрожує безпеці повітряних суден під час польоту;
- фізичне знищення пасажирів, персоналу аеропортів та авіакомпаній або погіршення умов їх життєдіяльності;
- крадіжка або знищення інформації, матеріальних кошовностей.

Наступний етап полягає у створенні робочих інструментів, які призначені для надання допомоги у процесі оцінки.

Робочий інструмент, який використовується в даній методиці, отримав назву „матриця уразливості”. Для отримання кінцевого результату аналізу, з метою визначення заходів безпеки відповідно до рівня загрози ЦА, можуть бути об'єднані дві матриці, що надані у додатках 1, 2.

Для оцінки загрози безпеці аеропорту „матрицю уразливості” №1 (додаток 1), а саме в „матриці уразливості” №1 (додаток 1) відображені характеристики групи осіб, які здатні здійснити АНВ.

У матриці уразливості №2 (додаток 2, 3) відображені „категорії загроз авіаційній безпеці” та їх оціночні показники.

Її можливо модифікувати стосовно оцінки загрози щодо потенціального об'єкту, наприклад, аеропорт, або для оцінки рівня авіаційної безпеки авіакомпанії чи регіону виконання авіаційних робіт (додаток 3).

Характеристика групи

Під час відпрацювання “матриці уразливості” №1, яка характеризує деяку групу людей, необхідно виходити з припущення про те, що більшість „систем”, які складаються з людей, можливо класифікувати за п'ятьма основними ознаками, а саме:

- керівництво;
- сутність системи;
- інфраструктура;
- контингент;
- механізм боротьби.

Поняття „керівництво” складається, серед іншого, з ієрархічної структури групи, наявності законного політичного представництва та використання авторитета лідерів.

„Сутність системи” характеризується як намагання та поривання групи реалізувати в життя свої теоретичні цілі, а саме: політичну програму або релігійні переконання, за допомогою проведення розвідувальних операцій, придбання зброї, розширення джерел фінансування та підготовки виконавців.

Складовими частинами „інфраструктури” є:

- розмір та кількість осередків або підрозділів групи;
- налагоджена мережа зв’язку;
- ефективне використання транспортних шляхів і каналів постачання.

Під поняттям „контингент” розуміється наявність численній мережі з боку співчуваючих місцевих жителів або інших людей, які підтримують діяльність групи.

Ознака „механізм боротьби” присвоюється групі, яка веде активні дії для досягнення своїх цілей. Членів групи, які приймають участь у таких діях, можливо називати бойовиками, повітряними піратами, підривниками-смертниками, „спеціалістами”, які виготовляють вибухові пристрої.

Категорії загроз авіаційній безпеці

“Матриця уразливості” №2 складається виходячи з шести категорій загрози.

Цю матрицю можливо розширити за рахунок додаткових факторів, які вважаються важливими на даний час.

До категорії загрози відносяться такі чинники:

- наявність групи, яка здатна здійснити АНВ;
- дані про акції, які були здійснені проти цивільної авіації в минулому;
- наявність внутрішніх конфліктів;
- стан економічної кризи;
- загальна кількість рейсів;
- рейси підвищеного ризику.

Ці ключові моменти здебільшого підходять для оцінки загрози на регіональному рівні, авіакомпаніям та аеропортам.

Після підсумовування оціночних показників, які надані категоріям загрози (додаток 3), отримують кількісний метод прогнозування ступеня загрози для мети, відносно якої здійснювався аналіз. Якщо дану суму порівняти з сумарною величиною характеристики групи, то отримаємо результат, який можна безпосередньо віднести до об’ємів відповідних заходів щодо забезпечення безпеки, які будуть спільномірні з оціночним показником ступеня загрози.

Заключний аналіз.

Для проведення заключного аналізу необхідно:

- задати критерії, які необхідно оцінити;

- заповнити всі графи відповідно до оціночних показників;
- скласти підсумкові значення відповідно до кожної лінійки та кожного стовпця;
- призначити пріоритети заходам таким чином, щоб більшому оціночному показнику відповідала більш висока ступінь загрози та уразливості.

Будь-яка оцінка загрози повинна супроводжуватися докладним поясненням з обґрунтуванням висновків.

Добре обґрунтоване пояснення буде основою підсумкової програми щодо організації попереджувальних ефективних заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту.