

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
Циклова комісія Аеронавігації**

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ
з навчальної дисципліни
«Безпека авіації: Авіаційна безпека»
обов'язкових компонент освітньо-професійної програми
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
272 Авіаційний транспорт
Оператор безпілотних літальних апаратів

за темою: *Безпека повітряних суден*

Кременчук 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 з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2023 № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії Аеронавігації, протокол від 28.08.2023
№ 1.

Розробник:

*Викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст вищої категорії,
викладач - методист Яцина Є.В.*

Рецензенти:

- 1. Професор 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. Організація захисту активів САД, в тому числі повітряних суден.
2. Стандартні експлуатаційні процедури, що пов'язані з охороною ПС.
3. Прийом-передача ПС і їх охорона.

Рекомендована література:

Основна

1. Конвенція про міжнародну організацію цивільної авіації, ІКАО (Чикаго, 1944).
2. Конвенція про злочини та інші акти, вчинені на борту повітряних суден, ІКАО (Токіо, 14 вересня 1963 року).
3. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, ІКАО (Гаага, 15 грудня 1970 року).
4. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації, ІКАО (Пекін, 10 вересня 2010 року).
5. Додаток 17. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання, ІКАО (11-е видання, поправка 17, липень 2020 року).
6. Док 8973. Керівництво з авіаційної безпеки, ІКАО.
7. Док 30, Частина II. Безпека. Політика країн-членів ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки, ЄКЦА (13-е видання, травень 2010 року, поправка 11 травень 2019).
8. «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», Закон України, від 21.03.2017 №1965-VIII.
9. «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них», Наказ Державної авіаційної служби України від 07.08.2019 № 1017.

Текст лекції

СУБ'ЄКТ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАХИСТ АКТИВІВ СУБ'ЄКТІВ

Безпека повітряних суден та інших об'єктів авіаційної інфраструктури в аеропортах України забезпечується у відповідності до вимог Наказу Державної авіаційної служби України від 07.08.2019 № 1017 «Авіаційні правила України «Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них».

До них належать фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності та підпорядкування, які проводять діяльність у галузі цивільної авіації.

Суб'єкти авіаційної діяльності вживають належних заходів для захисту ПС та об'єктів від АНВ згідно з вимогами цих Авіаційних правил.

Керівник експлуатанта відповідає за забезпечення безпеки ПС, перелік яких наведено в сертифікаті експлуатанта або які експлуатуються ним згідно з договором.

Суб'єкт авіаційної діяльності розробляє місцеві стандартні експлуатаційні процедури, до яких входять:

- Програма безпеки АК,
- Технології,
- Інструкції,
- Положення,
- Накази,
- Розпорядження,
- Вказівки і в своїй діяльності застосовує їх з метою дотримання вимог авіаційної безпеки.

За відсутності в суб'єкта авіаційної діяльності власної САБ захист його об'єктів здійснюється підрозділом воєнізованої охорони САБ аеропорту на підставі угоди.

Фізична особа - експлуатант ПС несе відповідальність за забезпечення АБ власного ПС.

Захист ПС та інших важливих об'єктів аеропорту (аеродрому) здійснює персонал підрозділу воєнізованої охорони САБ.

У САД ЦА України обов'язковому й цілодобовому захисту підлягають:

- ПС на пероні, стоянках, в ангарах;
- бази технічного обслуговування ПС;
- склади ПММ;
- вантажні склади;
- вантаж, пошта, бортприпаси, бортове харчування та супутні засоби, багаж пасажирів, що пройшов догляд;
- об'єкти радіонавігаційного забезпечення, у тому числі місця розташування засобів та об'єктів зв'язку, навігації та спостереження;
- інші важливі об'єкти, визначені відповідно до оцінки загроз та ризиків.

Захист активів суб'єктів авіаційної діяльності в контрольованій зоні аеропорту здійснюється відповідно до Плану організації захисту ПС та об'єктів, який затверджується керівником аеропорту (аеродрому).

За потреби організації поста для захисту ПС та об'єктів заступник з АБ керівника аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування на підставі вищезазначеного плану розробляє Табелі постів варті та схему розміщення постів варті і патрулювання, які затверджуються керівником аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування.

ЗАХИСТ ПС

ПС, які перебувають у зоні обмеженого доступу, що охороняється, мають постійно перебувати під наглядом співробітників підрозділу воєнізованої охорони та підрозділу відеонагляду оперативного центру САБ аеропорту або відповідального працівника експлуатанта (інженера ІАС, командира ПС чи іншого члена екіпажу) у разі проведення робіт на ПС.

У разі якщо ПС не використовується і не обслуговується, його двері та люки мають бути зачинені, опечатані у визначених місцях, обладнання для доступу на нього - прибрано. Місця опечатування визначаються експлуатантом для кожного типу ПС із урахуванням можливості доступу до них без застосування спеціального обладнання.

У будь-якому разі ПС, яке знаходиться в контрольованій зоні аеропорту, має перебувати під захистом САБ.

ПС, що перебуває в технічній зоні для проведення регламентних робіт або відстою, має перебувати під контролем посадової особи експлуатанта, якщо воно не здане під охорону САБ.

Зазначене ПС може потрапити до критичної ділянки зони обмеженого доступу, що охороняється, та бути допущене до виконання польотів лише після проведення його догляду з метою безпеки та складення відповідного акту.

На вимогу експлуатанта аеропорт має повідомити про те, чи перебуває його ПС у критичній ділянці зони обмеженого доступу, що охороняється. Якщо з будь-яких причин цього з'ясувати не вдалося, ПС має вважатися таким, що не перебуває в критичній ділянці зони обмеженого доступу, що охороняється.

У разі якщо критична ділянка зони обмеженого доступу, що охороняється, вже не вважається критичною через зміни статусу її безпеки, аеропорт має повідомити про це експлуатантів, яких це стосується.

Для забезпечення захисту аеропортів (аеродромів) або провайдера аеронавігаційного обслуговування застосовується відеоспостереження, патрулювання та інші заходи безпеки, у тому числі з метою виявлення осіб із підозрілою поведінкою, визначення уразливих місць, які може бути використано для здійснення АНВ.

Керівник суб'єкта авіаційної діяльності силами підрозділу ВОХОР САБ організовує піше або моторизоване патрулювання вздовж периметра контрольованої зони суб'єкта, у зонах обмеженого доступу, що охороняються, та у критичних ділянках таких зон.

Це патрулювання здійснюється з метою контролю за:

- межами між неконтрольованою та контрольованою зонами, зонами обмеженого доступу, що охороняються, та їх критичними ділянками;

- носінням персоналом діючих перепусток на видному місці;
- наявністю відповідних діючих перепусток на транспортних засобах під час їх перебування в контрольованій зоні та зонах обмеженого доступу, що охороняються;
- зареєстрованим багажем, вантажем та поштою, бортовими припасами, матеріалами та поштою авіап перевізника, які зберігаються у критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються, перед їх завантаженням на борт ПС, а також для своєчасного реагування в разі виникнення кризових ситуацій.

Частота та засоби здійснення патрулювання та спостереження мають ґрунтуватися на оцінці ризику, беручи до уваги:

- розмір аеропорту, включаючи кількість та види польотів;
- план аеропорту, особливо взаємозв'язок між зонами, які встановлені в аеропорту;
- можливості та обмеження застосування засобів здійснення спостереження та патрулювання.

Персонал САБ суб'єкта авіаційної діяльності повинен через нерегулярні проміжки часу здійснювати патрулювання та спостереження.

Патрулювання та спостереження проводиться так, щоб унеможливити встановити закономірність їх виконання.

В аеропортах (на аеродромах) перони, усі види стоянок ПС та уразливі зони мають забезпечуватися охоронним освітленням. Охоронне освітлення має забезпечуватися резервним (аварійним) енергоживленням.

Мають бути забезпечені наявність і використання автономних джерел енергопостачання, переносних освітлювальних приладів (ліхтарів), які мають зберігатися у вартівному приміщенні САБ.

ПС, які перебувають на стоянках аеропорту (аеродрому), мають бути захищені від несанкціонованого доступу.

Належний захист досягається шляхом:

- забезпечення можливості негайних відповідних дій під час намагання будь-якими особами здійснити несанкціонований доступ на борт ПС;
- закриття зовнішніх дверей (під час перебування ПС у критичній ділянці зони обмеженого доступу, що охороняється, зовнішні двері вважаються зачиненими, коли до них неможливий будь-який доступ із землі, а трапи і драбини віддалені від ПС на достатню відстань);
- використання електронної системи контролю доступу на всіх дверях, що виходять (ведуть) до пасажирського посадочного авіамоству, через який можливий доступ до відчинених дверей ПС. У цьому разі такий контроль доступу надається тільки тим особам, які пройшли відповідне навчання, що

дає право здійснення контролю доступу до пасажирського посадочного авіамосту, двері якого обладнані електронною системою контролю доступу.

Під час використання дверей такі особи повинні переконатися в неможливості несанкціонованого доступу до ПС будь-якої особи;

- використання електронних пристроїв, які дозволяють негайно виявляти несанкціонований доступ;
- розміщення ПС у місцях, що знаходяться на безпечній відстані від огороження периметра аеропорту та в добре освітлених місцях.

Вищезазначені вимоги не застосовуються до ПС, що зберігається в ангарі, двері (ворота) якого закриті на замок або він захищений від несанкціонованого доступу з використанням будь-яких інших заходів.

Якщо зовнішні двері ПС зачинені й повітряне судно не знаходиться у критичній ділянці зони обмеженого доступу, що охороняється, застосовується один із таких заходів:

- віддалення трапу і драбини від ПС (за умови, якщо відсутній доступ до дверей ПС із землі);
- опечатування зовнішніх дверей та люків, до яких можливий доступ із землі;
- закриття зовнішніх дверей на замок;
- тримання зовнішніх дверей під наглядом.

Усі трапи і драбини мають бути віддалені від ПС на достатню відстань з метою унеможливлення будь-якого доступу до нього.

Якщо зовнішні двері ПС закриті на замок, право на їх відкриття надається тільки тим особам, яким доступ до ПС потрібен за виробничою необхідністю.

Якщо зовнішні двері ПС знаходяться під наглядом, він повинен забезпечувати негайне виявлення несанкціонованого доступу до ПС.

У разі опечатування зовнішніх дверей ПС:

- пломби (печатки) повинні мати здатність захищати від несанкціонованого розкриття, бути індивідуально пронумерованими та контролюватися;
- експлуатанти повинні забезпечити реєстрацію номерів пломб (печаток) та збереження їх переліку в офісі або представництві авіакомпанії протягом 24 годин або протягом тривалості усього польоту (залежно від того, що довше);
- перед відкриттям дверей ПС пломби (печатки) та їх номери підлягають перевірці на предмет їх пошкодження. У разі виявлення ознак пошкодження перед здійсненням посадки пасажирів або завантаженням ПС відповідні зони (відсіки) ПС підлягають догляду з метою безпеки.

Відповідно до програми безпеки аеропорту (аеродрому) суб'єкт авіаційної діяльності, на якого покладені обов'язки охорони, розробляє інструкцію щодо взаємодії підрозділу воєнізованої охорони САБ зі службами суб'єкта авіаційної

діяльності, який експлуатує наземні засоби радіотехнічного забезпечення, у тому числі на об'єктах, що охороняються технічними засобами охорони.

У зазначеній інструкції визначається порядок повідомлення підрозділів воєнізованої охорони САБ, дій персоналу в разі отримання сигналу охоронної сигналізації, організації затримання порушників, призначення транспортних засобів та виїзду на такі об'єкти.

До інструкції обов'язково додаються схеми маршрутів руху до кожного об'єкта, що охороняється.

ПРИЙОМ – ПЕРЕДАЧА ПС САД І ЇХ ОХОРОНА

Всі роботи, які пов'язані з передачею ПС від одного посадовця іншому, проводяться тільки на борту (на місці стоянки ПС) за наявності у особи, яка приймає ПС, документа (завдання на політ, карти-наряду на ТО, журналу чергового по стоянці), який дає можливість прийняти дане ПС.

Передача ПС для виконання польоту екіпажу (пілотові) або бортінженерові проводити по пред'явленню відповідному посадовцю АТБ, що здає ПС, свідоцтва пілота (бортінженера), що приймає ПС.

Після перевірки документів і їх звірки з випискою з плану польотів посадовець АТБ АК передає ПС пілотові (бортінженерові) під розпис в бортовому журналі, а ключі від входних дверей і замків системи управління – під розпис в журналі прийому і передачі ключів АТБ.

Передача екіпажом ПС в АТБ (ІАС) проводиться після повного його розвантаження. У випадках, коли на розвантаження ПС потрібний більше 1 години, воно передається черговому по стоянці АТБ (ІАС) службі перевезень для здійснення розвантажувальних робіт або під охорону варті відділу АБ.

Прийом-передача ПС оформляється під розпис в журналі чергового по стоянці. Перед початком розвантажувальних робіт всі входні двері пілотських кабін ПС пломбуються або опечатуються.

Передача ПС черговим по стоянці авіатехнікові-бригадирові (авіатехніку) на технічне обслуговування проводиться під розпис в журналі чергового по стоянці АТБ. При цьому авіатехнік-бригадир, що прийняв ПС, несе за нього персональну відповідальність до повного закінчення ТО. Прийом ПС від авіатехніка-бригадира черговим по стоянці проводиться під розпис в журналі по стоянці АТБ.

Всі місця ПС, на яких не ведуться роботи по технічному обслуговуванню авіаційної техніки, а також всі ПС, що пройшли технічне обслуговування і готові до польотів незалежно від часу доби і тривалості знаходження на відповідних місцях стоянок, здаються під охорону варті ВОХОР.

У разі виявлення пошкодження пломб (стікерів, маркерів, печаток) або пошкодження ПС на місце стоянки ПС викликають посадових осіб суб'єкта авіаційної діяльності, які уповноважені проводити розслідування причин та обставин виявлених пошкоджень та приймати відповідні рішення.

При цьому проводиться догляд повітряного судна згідно з розробленими місцевими СЕП.

ВІДПОВІДНІ ДІЇ, ЯКІ ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ ПРИ ПОРУШЕННІ БЕЗПЕКИ ПС

При порушенні безпеки повітряного судна можуть застосовуватись відповідні дії у разі:

- непокори вимогам постового або патрульного наряду;
- порушення правил пожежної безпеки;
- проникнення на територію аеродрому (об'єкту, що охороняється) транспортних засобів без перепусток, встановлених в АК;
- появи на території аеродрому в нетверезому стані;
- самостійного виходу на перон пасажирів і при їх проходженні до місця стоянки ПС без супроводжуючих працівників служби АБ;
- знаходження на місці стоянки ПС осіб обслуговуючого персоналу АК, не зайнятих в даній зміні.

У разі знаходження сторонніх осіб поблизу повітряного судна, що може бути порушенням його безпеки, призначена відповідальна особа на час обслуговування ПС:

- встановлює мету перебування цих осіб в даній зоні;
- терміново повідомляє про це САБ і (або) керівництво експлуатанта.