

**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: *Дії членів льотного екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту повітряного судна.*

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. Вимоги до членів екіпажу.
2. Передпольотний брифінг.
3. Дії членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту ПС.
4. Загроза вибуху повітряного судна.
5. Ведення переговорів екіпажу з правопорушниками.
6. Дії після врегулювання кризової ситуації.

Рекомендована література:

Основна

1. Конвенція про міжнародну організацію цивільної авіації, ІКАО (Чикаго, 1944).
2. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, ІКАО (Гаага, 15 грудня 1970 року).
3. Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, ІКАО (Монреаль, 01 березня 1991 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 9811. Керівництво з реалізації положень Додатку 6, що стосуються авіаційної безпеки, ІКАО.
8. Док 30, Частина II. Безпека. Політика країн-членів ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки, ЄКЦА (13-е видання, травень 2010 року, поправка 11 травень 2019).
9. «Про затвердження інструкції щодо дії членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту повітряного судна під час виконання пасажирських авіап перевезень», Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.06.2008 № 48/ДСК.
10. «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України», Наказ Міністерства інфраструктури України від 11.06.2020 № 356.

Текст лекції

ВИМОГИ ДО ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ

Підготовка членів екіпажу вмінно здійснювати заходи щодо зведення до мінімуму наслідків АНВ та забезпечення безпеки ПС і осіб, що перебувають на ньому, здійснюється за програмами, які розроблюються експлуатантами.

Члени екіпажів проходять спеціальну підготовку з метою вивчення питань щодо:

- контролю доступу до ПС;
- догляду ПС на землі та в повітрі;
- розпізнавання вогнепальної зброї та вірогідних вибухових пристроїв та безпечного поводження з ними;
- дій екіпажу у разі вчинення АНВ;
- методів ведення переговорів з правопорушниками;
- мінімізації наслідків пожежі на борту ПС.

Члени екіпажів ПС повинні бути проінформовані щодо програм АБ всіх аеропортів, до яких вони виконують польоти. Вони повинні мати інформацію стосовно позитивних та негативних сторін правил АБ в кожному аеропорту та адекватних заходів безпеки, які необхідно вжити з метою компенсування недоліків у системі АБ для забезпечення безпеки польоту. Крім того, вони повинні бути проінформовані відносно ступеню загрози та наслідків будь-яких спеціальних заходів безпеки.

Командир повітряного судна:

- несе відповідальність за керування ПС та наділяється максимальними повноваженнями і відповідальністю за забезпечення безпеки ПС, а також усіх осіб, які знаходяться на його борту під час польоту;
- має всю повноту влади у відношенні до всіх членів екіпажу та пасажирів на протязі всього польоту;
- забезпечує виконання всіма членами екіпажу своїх посадових обов'язків;
- має право вимагати до початку польоту прийняття додаткових заходів безпеки на землі, що забезпечують безпеку польоту;
- відповідає за дотримання дисципліни та порядку на борту ПС під час польоту;
- приймає рішення стосовно вибору та застосування відповідних заходів до правопорушників, як зворотних дій у відповідь на протиправні замахы правопорушників, виходячи з першочергової необхідності збереження здоров'я та життя пасажирів і членів екіпажу;
- залишає кабін екіпажу під час польоту за необхідністю і тільки за цілковитої впевненості у забезпеченні безпеки польоту та членів екіпажу, які залишились на своїх робочих місцях;
- утримується від застосування фізичних заходів стосовно правопорушників, якщо це може призвести до погіршення ситуації на борту ПС;
- має право за власною ініціативою у межах своїх повноважень відійти від встановленого порядку дій, визначених спеціально уповноваженим органом з питань безпеки цивільної авіації, коли умови дотримання безпеки на борту ПС вимагають цього.

Першочерговою задачею КПС під час вчинення АНВ є прийняття всіх заходів щодо забезпечення безпеки пасажирів, екіпажу, ПС та обладнання, що знаходиться на борту ПС, до передання цієї відповідальності повноважній особі наземного персоналу.

Дії КПС визначаються рекомендаціями, отриманими ним від органу УПР відповідно до інформації, що надходить від повноважних органів, які забезпечують задачі безпеки.

Бортпровідники повинні:

- бути підготовлені до нейтралізації всіх видів порушення порядку в салоні ПС без безпосередньої допомоги пілотів;
- уважно відноситися до всього підозрілого або незвичайного в поведінці пасажирів та знаходженню всіх незвичайних предметів на борту ПС. Про наслідки спостережень, у тому числі про заяви пасажирів, незалежно від того, в якій формі вони здійснені, жартівливій або серйозній, негайно доповідати КПС;
- під час виконання польоту вести спостереження за поведінкою пасажирів в салоні;
- особливу увагу звертати на пасажирів, що прямують до пілотної кабіни або змінюють початково зайняте місце в салоні на інше;
- перевіряти місце, що залишив пасажир, на наявність сторонніх предметів; у разі виникнення ситуацій, що можуть нести загрозу безпеці польоту, негайно доповідати КПС та діяти за його вказівками;

З 1 листопада 2003 року всі пасажирські літаки з максимальною сертифікованою злітною масою понад 45000 кг, або з максимальною затвердженою конфігурацією пасажирських місць більше 60, повинні бути обладнані дверима в кабіну льотної екіпажу, які можуть запиратися і відпиратися з кожного робочого місця пілота. Модель цих дверей не повинна перешкоджати проведенню аварійних операцій.

У всіх літаках, оснащених дверима в кабіну льотної екіпажу:

- ці двері повинні бути закриті перед запуском двигунів для злету, і повинні бути замкнуті згідно вимог процедури забезпечення безпеки або командира ПС до вимкнення двигунів після посадки, за винятком випадків, коли уповноваженим особам необхідно увійти або вийти з кабіни згідно з Державною програмою забезпечення безпеки польотів;
- повинні бути вжиті заходи стосовно можливості спостереження простору ззовні кабіни льотної екіпажу з робочого місця кожного пілота з метою

розпізнання особи, що бажає увійти в кабіну льотного екіпажу, і визначення підозрілої поведінки чи потенційної загрози.

Екіпаж повинен бути підготовлений до здійснення зворотних дій відповідно до рівня загрози, а саме:

- 1 рівень - поведінка, що порушує встановлений порядок (підозріла, або яка супроводжується усними погрозами);
- 2 рівень - поведінка, що супроводжується фізичними діями;
- 3 рівень - поведінка, що становить загрозу життю;
- 4 рівень - спроба або дійсне проникнення в пілотську кабіну.

ПЕРЕДПОЛЬОТНИЙ БРИФІНГ

КПС перед початком рейсу, а також у разі заміни ПС або екіпажу, проводить передпольотний інструктаж (брифінг) екіпажу, на якому обговорюються конкретні питання щодо забезпечення АБ для даного рейсу (Керівництво з реалізації положень Додатку 6, що стосуються авіаційної безпеки (Doc 9811, 2002 р.)

Форма та контрольний перелік питань інструктажу (брифінгу) екіпажу в авіакомпанії відпрацьовується з урахуванням особливостей рейсів, які вона виконує.

На цьому інструктажі повинні бути присутніми члени льотного та кабінного екіпажів. Якщо інструктаж всіх членів екіпажу відразу неможливий на даному рейсі (через обмеження за часом або інших ускладнень), то КПС повинен проінструктувати відсутнього пілота, а старший бортпровідник – відсутніх членів кабінного екіпажу як тільки виявиться нагода і, бажано, до закриття дверей основного пасажирського салону.

Інструктаж повинен проводитися непомітно, щоб пасажирів не почули певних деталей, пов'язаних із забезпеченням авіаційної безпеки. Інформація для інструктажу може бути додана за допомогою контрольного списку інструктажу командира корабля / бортпровідника, який додається до документації рейсу і доданою до дозволу на виконання рейсу.

Брифінг старшого бортпровідника/ кабінного екіпажу повинен включати наступні питання:

1. Підтвердити кількість бортпровідників
2. Метеоумови
3. Можливий час затримок / рулювання / польоту по маршруту
4. Невідповідності з бортовим журналом
5. Відповідні відомості польотної інформації (FIFs)
6. Доступ в кабіну льотного екіпажу:

- запитується через переговорний пристрій,
 - обмежується істотними / надзвичайними ситуаціями
 - дверний засув/ більш суворий режим відкриття дверей
7. Пасажири, що порушують порядок:
- старший бортпровідник / члени кабінного екіпажу повинні повідомляти про такі факти в стислі терміни;
 - відхилення ВС від маршруту при необхідності (деякі міжнародні рейси не можуть мати такої можливості)
 - використання інших членів екіпажу, що не зайнятий пілотуванням, авіамаршалів, співробітників охорони, що супроводжують, співробітників правоохоронних органів.

Старший бортпровідник / члени кабінного екіпажу повинні протягом брифінгу повідомити командирі повітряного судна наступне:

- підтверджені дані про наявність мінімальної кількості екіпажу для даного типу ПС і загальну кількість членів кабінного екіпажу на борту;
- організаційну структуру екіпажу.

Командир повітряного судна після закінчення інструктажу повідомляє старшому бортпровідникові про наявні істотні зміни у виконанні рейсу, якщо такі мають місце.

Передпольотний інструктаж командира корабля - додаткові питання

Наступні зауваження доповнюють склад інструктажу:

- 1. Підтвердження кількості членів екіпажу.** Мінімальна кількість членів кабінного екіпажу, необхідна для виконання пасажирського рейсу, і вимоги по посадці і висадці згідно керівництву по виконанню польотів.
- 2. Метеоумови.** Метеоумови на маршруті / в аеропорту прибуття, турбулентність, що впливає на виконання польоту, час, коли з неї можна зіткнутися, очікуваний код (2, 4, 6).
- 3. Можливі затримки / час рулювання / час польоту за маршрутом.** Видалення льоду, незвичайні або нестандартні дії, короткий період рулювання, який може вплинути на передпольотний інструктаж і скоротити час польоту за маршрутом, яке може впливати на обслуговування в польоті.
- 4. Невідповідності бортового журналу.** Питання, що впливають на обов'язки членів кабінного екіпажу або комфорт пасажирів.
- 5. Застосовані польотно – інформаційні документи (FIFs).** Загальні і/або певні для даного ПС документи FIFs, що впливає на обов'язки всіх членів екіпажу.
- 6. Доступ в пілотську кабіну.** Доступ повинен запитуватися по переговорному пристрою і істотно обмежуватися при важливих/надзвичайних ситуаціях. Двері повинні бути закриті і захищені не пізніше ніж до того, як

будуть закриті двері основного салону. Двері залишаються замкненими до парковки ВС в пункті призначення, крім тих випадків, коли член екіпажу повинен залишити пілотську кабіну для виконання службових / при надзвичайних ситуаціях або для задоволення своїх фізіологічних потреб. Необхідно координувати вибір часу для обслуговування екіпажу їжею.

7. Пасажири, які порушують порядок. Опис процедур щодо таких пасажирів і різних рівнів загроз згідно з політикою компанії:

- присутність авіамаршалів або співробітників правоохоронних органів буде відомою і буде впливати на методи, які використовуються в прийнятті заходів до таких пасажирів;
- члени екіпажу, що не знаходяться при виконанні обов'язків, але одягнені по формі, повинні піднятися на борт до початку процесу посадки пасажирів, і вони повинні бути присутніми на інструктажі екіпажу. Такі члени екіпажу є ресурсом, який може бути використаний при вирішенні проблем з недисциплінованим пасажиром. Також можуть використовуватися надійні, відомі пасажирів на добровільній, некомерційній основі.
- члени кабінного екіпажу повинні в стислі терміни сповіщати командира ПС про будь-яке порушення порядку пасажирами і інформувати про розвиток подій. У разі фізичного примусу члени кабінного екіпажу повинні передавати повідомлення з використанням заздалегідь спланованою, визначеної, закодованої фразеології.
- в разі виконання внутрішнього рейсу здійснюється ухвал на запасний аеродром, за винятком випадків, коли такі дії є невиправданими. При міжнародних рейсах ухвал на інший аеродром може бути неможливим, таким чином, повинні будуть використовуватися бортові ресурси.

Основною метою дій членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту ПС є забезпечення безпеки життя та здоров'я пасажирів, екіпажу, а також недопущення захоплення та угону ПС.

ДІЇ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ У РАЗІ ВИНИКНЕННЯ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ НА БОРТУ ПС.

Під час акту незаконного захоплення ПС льотний екіпаж повинен:

- намагатися здійснити посадку та утримувати ПС на землі;
- підтримувати надійний зв'язок з диспетчером УПР, експлуатантом ПС, між членами екіпажу з використанням мовних, електронних, візуальних сигналів, прихованої системи сигналізації;

- виконувати відповідні правила, що встановлені для льотного екіпажу; впроваджувати заходи безпеки з метою унеможливлення ознайомлення правопорушників з намірами екіпажу щодо зворотних дій у відповідь на протиправні замахы правопорушників;
- знаходитися в кабіні пілотів, залишаючи її лише в тих випадках, коли це обумовлено потребою заспокоїти стурбованих пасажирів, надати допомогу пораненим чи хворим та усунути механічні або інші неполадки;
- уникати виконання маневрування ПС з метою захоплення правопорушників;
- знати про можливість потенційного перехоплення військовими ПС.

В першу чергу екіпаж повинен перешкоджати проникненню правопорушників до кабіни пілотів, а бортпровідникам від імені КПС намагатися запевнити правопорушників у цілковитому виконанні їх вимог, у зв'язку з чим нема потреби їм входити до пілотської кабіни та порушувати роботу екіпажу.

Двері до кабіни пілотів повинні знаходитися в зачиненому та замкнутому стані від зачинення всіх зовнішніх дверей після посадки пасажирів до їх відчинення для висадки пасажирів, за винятком тих випадків, коли є потреба забезпечити вхід або вихід осіб, які мають на це право.

Командир повітряного судна

Командир ПС, яке стало об'єктом незаконного втручання, здійснює спробу повідомити орган УПР, під керуванням якого він знаходиться, про подію та про всі важливі обставини, що з нею пов'язані, будь-які відхилення від плану польоту з метою надання можливості органу УПР забезпечити першочерговість дій відносно цього ПС та зменшити до мінімуму вірогідність конфліктних ситуацій між цим та іншими ПС, уникнути загрози входження ПС в повітряний простір, в якому постійно або на тимчасовій основі встановлена заборона використання повітряного простору.

Командир повітряного судна зобов'язаний (під час одержання сигналу „Небезпека” або інформації про нього, незалежно від джерела та способу надання інформації):

- перевірити надійність замкнення дверей кабіни пілотів з метою виключення доступу до неї осіб, які не є членами екіпажу;
- уточнити обставини, що склались в салоні ПС, через бортпровідників за допомогою ЛПП та шляхом спостереження через “оглядове вічко” дверей кабіни або системи відео нагляду;
- ввімкнути в салоні світлосигнальне табло “Не палити”, “Застебнути ремені”;
- переконавшись у реальності загрози захоплення ПС або іншого АНВ, встановити відповідач в режим “Лихо”;

- інформувати пасажирів щодо заборони паління на борту ПС, здійснення протиправних дій, що можуть перешкоджати безпеці польоту, а також про відповідальність за здійснення протиправних дій;
- доповісти диспетчеру УПР, в зоні відповідальності якого знаходиться ПС, про небезпеку, вимоги правопорушників, свій позивний, місцезнаходження, курс та висоту польоту, залишок пального, обстановку на борту ПС;
- запросити дані про якість й особливості передпольотного догляду пасажирів даного рейсу при видимій відсутності у правопорушників реальної зброї (вибухового пристрою);
- керуватися принципом пріоритетності захисту життя і прав осіб, які наражаються на небезпеку внаслідок терористичної діяльності;
- провести інструктаж членів екіпажу щодо дій, спрямованих на
- забезпечення безпеки польоту, пасажирів, членів екіпажу та дій після приземлення ПС;
- призначити одного із членів екіпажу для ведення переговорів з правопорушниками, проінструктувати його відносно тактики ведення та мети переговорів, умовні сигнали для погодження дій всіх членів екіпажу у разі зміни обставин у салоні ПС;
- перед виходом одного із членів екіпажу з пілотної кабіни через „оглядове вікно” упевнитися у тому, що відкриття дверей не приведе до проникнення в кабіну сторонніх осіб (другий член екіпажу повинен забезпечити негайне закриття дверей та бути готовим не допустити спроби правопорушників проникнути до кабіни);
- оцінити обставини на підставі інформації, отриманої з усіх джерел та особистих спостережень, порівнюючи рівень існуючої загрози з можливостями врегулювання кризової ситуації силами екіпажу;
- домагатися згоди правопорушників на посадку в найближчому аеропорту з посиланням на необхідність вирішення питань, пов'язаних з нестачею пального, відсутністю необхідних польотних карт, наявністю серйозних несправностей авіатехніки тощо;
- прийняти усі необхідні заходи до осіб, які своїми діями створюють загрозу безпеці польоту ПС;
- у разі нападу на екіпаж, захоплення ПС, що перебуває в польоті, здійснити все можливе для встановлення прийомовідповідача в режим А, код 7500, щоб повідомити про обставини, у разі неможливості використати код 7700.
- За умов, коли на борту ПС скоюються протиправні дії, оцінює обстановку, що склалася, та, використовуючи надані йому права,

здійснює необхідні дії, виходячи із першочергової задачі збереження життя та здоров'я пасажирів та екіпажу.

Командир повітряного судна, яке стало об'єктом незаконного втручання, повинен розпочати спроби в найкоротший термін здійснити посадку на найближчому придатному аеродромі, або спеціальному аеродромі, призначеному повноважним органом, якщо обстановка на борту не вимагає інших дій.

Приймає рішення (переконавшись, що правопорушники не збираються проникнути в пілотську кабіну та оцінивши обставини на підставі інформації, отриманої з усіх джерел та особистих спостережень):

а) на продовження польоту по заданому маршруту за умов:

- відмови правопорушників від своїх вимог;
- впевненості у відсутності реальної загрози (існує достовірна інформація про відсутність у правопорушників зброї або інших предметів реальної загрози);

б) на вимушену посадку на запасному, або найближчому аеродромі (аеропорту) за умов:

- згоди правопорушників;
- у разі неможливості продовжувати політ за технічних причин (нестача пального, відмова одного з двигунів, бортових систем, тощо), сповістивши про це правопорушників;
- невпевненості у відсутності реальної загрози;
- на виконання вимог правопорушників, враховуючи їх вимоги в тій мірі, в якій це може відповідати забезпеченню безпеці польоту.

Постійно підтримує зв'язок з диспетчером УПР, доповнює інформацію про обставини на борту ПС та рішення, що приймаються.

Доповідь диспетчеру УПР (за можливості) має містити інформацію про:

- кількість пасажирів та правопорушників;
- кількість та стан поранених і вбитих (якщо такі є) на борту ПС; кількість одиниць, типів зброї, вибухових (запалювальних) пристроїв або речовин, що мають або можуть мати правопорушники;
- фізичний стан членів екіпажу;
- відомий або вірогідний маршрут польоту;
- час польоту, виходячи із запасу палива;
- відомий або вірогідний пункт посадки ПС, розрахований час прибуття; склад екіпажу, знання ними вірогідного маршруту та досвід виконання польотів за цим маршрутом;
- наявність на борту ПС навігаційних карт та відповідної документації для забезпечення польоту за вірогідним маршрутом.

У разі ухвалення рішення про посадку на погодженому аеродромі:

- за узгодженням з диспетчером УПР (за необхідності) затягує час посадки до прибуття оперативних груп до місця визначеної стоянки, враховуючи запас палива, стан авіаційної техніки та обстановку на борту ПС;
- діє згідно з вказівками диспетчера УПР;
- після посадки на аеродромі (в аеропорту) спрямовує ПС на визначену стоянку, доповідає про обстановку на борту ПС, за командами з землі забезпечує роботу в необхідних режимах двигунів або допоміжної установки, системи кондиціювання, а також здійснює інші дії по забезпеченню заходів у рамках спеціальної операції;

У разі ухвалення рішення про посадку на погодженому аеродромі:

- вживає заходи щодо надання допомоги пасажирам та з метою продовження польоту за запланованим маршрутом у найкоротший термін;
- встановлює, в разі необхідності та за можливістю, контакт з офіційними представниками України в державі посадки ПС.

Залежно від обставин, що склалися на борту ПС, КПС вправі відступити від вимог Інструкції, якщо це викликано нагальністю забезпечення безпеки польоту, збереження життя та здоров'я пасажирів та членів екіпажу.

Бортпровідники

Зобов'язані:

- отримавши в будь-якому вигляді інформацію про вимоги правопорушників, переконатися у серйозності їх намірів;
- використати приховану систему сигналізації для передачі екіпажу сигналу "Небезпека" (або за допомогою системи кодованих фраз, які обговорюються на брифінгу);
- за можливості передати по ЛПП командиру ПС обстановку в салоні (чисельність, озброєння правопорушників, їх вимоги та дії, інші дані);
- виконувати свої обов'язки з метою попередження загострення обстановки на борту ПС, недопущення паніки серед пасажирів, заспокоєння правопорушників та стримування їх від екстремальних дій, виявлення серед пасажирів можливих спільників правопорушників та виграшу часу для здійснення екіпажем необхідних дій;
- переконавшись в наявності у правопорушників зброї або інших предметів явної загрози, утримуватися від розмов та дій, що можуть роздратувати правопорушників та спровокувати їх до агресивних дій;
- проявляти необхідну обережність для запобігання збудження пасажирів, спроби блокування чи знешкодження правопорушників з боку пасажирів, що може спричинити загрозу безпеці польоту, рекомендувати пасажирам застебнути ремені безпеки;

- припинити обслуговування алкогольними напоями.

Після посадки ПС:

- знаходяться серед пасажирів, приймають всі можливі заходи щодо попередження паніки;
- готують до аварійної евакуації пасажирів;
- докладають зусиль щодо отримання дозволу від правопорушників на евакуацію пасажирів та надання через них інформації стосовно обстановки на борту ПС;
- діють за вказівкою КПС.

КПС у разі необхідності здійснити вимушену посадку на запасному або найближчому аеродромі:

- доповідає про прийняте рішення диспетчеру УПР, за необхідністю, запитує допомогу щодо забезпечення польоту та посадки;
- зтягує час посадки (у разі необхідності за домовленістю з диспетчером УПР) до прибуття оперативних груп до місця посадки настільки, наскільки на це дозволяє запас палива та обстановка на борту ПС;
- приймає всі заходи щодо утримання ПС на землі - вводить в дію (в разі необхідності за командою оперативного штабу з управління антитерористичною операцією, якщо це не завадить безпеці життя та здоров'ю пасажирів і екіпажу) протипожежну систему та роз'єднує генератори з метою приведення ПС в непридатний до виконання польоту стан та зменшення вірогідності того, що ПС знов примусять злетіти за допомогою екіпажу на борту або за допомогою навчених пілотів-захоплювачів ПС;
- після посадки чітко виконує команди командного пункту, постійно підтримує зв'язок з диспетчером УПР та передає необхідну інформацію;
- винятково, у випадку, коли в наслідок вжитих заходів не вдалося усунути загрозу застосування правопорушниками зброї та інших засобів проти екіпажу та пасажирів, з метою врятування життя людей та ПС виконує вимоги правопорушників щодо виконання польоту та посадки в іншому аеропорту.

Повітряне судно-порушник, яке несе загрозу безпеці життя чи здоров'ю людини, заподіяння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків у зв'язку з його можливим використанням для вчинення терористичного акту у мирний час класифікується як повітряне судно - підозрювана загроза, повітряне судно - правдоподібна загроза або повітряне судно - підтверджена загроза.

ЗАГРОЗА ВИБУХУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Експлуатанти забезпечують кожне ПС контрольним переліком процедур, якими потрібно керуватися під час пошуку вибухового (запалювального)

пристрою у разі надходження інформації про наявність на борту такого пристрою. Контрольний перелік процедур доповнюється інструктивним матеріалом щодо дій, що застосовуються в разі пошуку вибухового (запалювального) пристрою або предмета, що викликає підозру, а також у разі його знаходження, інформацією щодо місця найбільш безпечного розташування такого пристрою на борту ПС з найменшим ризиком для конкретного ПС.

У разі отримання та підтвердження інформації про загрозу вибуху ПС та оцінки її як реальної, наявна інформація про загрози вибуху та вибухового пристрою, а також рекомендації щодо дій, які необхідно здійснити екіпажу, безпосередньо фахівцями, які здійснювали оцінку загрози, або через диспетчера УПР повинні бути доведені до КПС.

КПС, у разі отримання інформації про загрозу вибуху ПС від особи, що знаходиться на борту ПС, повинен невідкладно повідомити наявну інформацію про загрозу вибуху та стосовно вибухового (запалювального) пристрою на борту ПС диспетчеру УПР.

У разі отримання та підтвердження інформації про загрозу вибуху ПС та оцінки її як реальної, наявна інформація про загрози вибуху та вибухового пристрою, а також рекомендації щодо дій, які необхідно здійснити екіпажу, безпосередньо фахівцями, які здійснювали оцінку загрози, або через диспетчера УПР повинні бути доведені до КПС.

КПС, у разі отримання інформації про загрозу вибуху ПС від особи, що знаходиться на борту ПС, повинен невідкладно повідомити наявну інформацію про загрозу вибуху та стосовно вибухового (запалювального) пристрою на борту ПС диспетчеру УПР.

При отриманні інформації про загрозу вибуху ПС або знаходження вибухового (запалювального) пристрою на борту ПС КПС повинен дати вказівки членам екіпажу щодо проведення прихованого догляду ПС і уникнення при цьому паніки серед пасажирів.

Дії екіпажу після надходження інформації про наявність на борту ПС вибухового (запалювального) пристрою будуть залежати від типу підричника такого пристрою (барометричний, хімічний, комбінований або уповільненої дії), місця його знаходження на ПС, запасу палива та відстані до найближчого аеродрому, на який є можливість здійснити посадку.

Екіпаж зобов'язаний вжити заходів щодо унеможливлення прослуховування сторонніми особами у салоні ПС ведення переговорів з диспетчером УПР.

У разі загрози вибуху на борту ПС в польоті, відповідальність за прийняття рішення покладається на КПС.

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.

Члени екіпажу, що здійснюють пошук вибухового пристрою:

- здійснюють пошук вибухового пристрою або підозрілого предмету згідно з переліком місць спеціального догляду для даного типу ПС;
- доповідають КПС опис і місце знаходження вибухового пристрою або підозрілого предмету;
- пересаджують пасажирів від небезпечного предмету (не менш, ніж на три ряди крісел), а на місця, що звільнилися, укладають підручні м'які предмети (пледи, подушки, рятувальні жилети тощо);
- контролюють приведення пасажирями спинок крісел у вертикальне положення та ременів безпеки;
- визначають можливість переміщення вибухового пристрою або підозрілого предмету, не підіймаючи його пропускають під ним нитку, або аркуш цупкого паперу (картону). Безперешкодне проходження їх під предметом свідчить про відсутність механічного підрильника натискного типу;
- за командою КПС, дотримуючись заходів безпеки, переносять підозрілий предмет у місце найбільш безпечно для даного типу ПС;
- фіксують підозрілий предмет липкою стрічкою, накривають його матеріалом, який не пропускає вологу, а потім у кілька шарів м'якими матеріалами, попередньо змоченими водою, не допускаючи при цьому попадання її на сам підозрілий предмет (пристрій);
- завершують спеціальний догляд ПС згідно з переліком місць спеціального догляду для даного типу ПС, маркуючи кожне перевірене місце.

Бортпроводники

Після отримання команди про початок пошуку вибухового пристрою:

- знаходяться серед пасажирів, попереджуючи можливі прояви паніки;
- приймають участь у пошуку підозрілого предмету в салоні ПС;
- розміщують пасажирів на безпечній відстані від підозрілого предмету та контролюють дотримання ними заходів безпеки, приведення спинок крісел у вертикальне положення, застібання ременів безпеки та заняття такого положення, щоб голова знаходилася нижче верхньої частини спинки крісла;
- сприяють вільному проходу при переміщенні підозрілого предмету у безпечне місце;
- надають допомогу в екрануванні підозрілого предмету;
- готують пасажирів до аварійної евакуації після посадки ПС, надають їм допомогу в ході аварійної евакуації;
- у разі вибуху, внаслідок якого з'являться поранені, надають їм медичну допомогу, звертаються за допомогою до пасажирів-лікарів.

Переговори з правопорушниками:

- має вести підготовлений член екіпажу, який призначений КПС, починаються після отримання згоди на їх проведення з боку правопорушників та підтвердження відповідних гарантій щодо безпеки членів екіпажу;
- ведуться з навмисним й аргументованим їх затягуванням з метою схилення правопорушників до відмови від протиправних дій, справляння на них стримуючого впливу й забезпечення можливості підготовки та проведення заходів щодо припинення АНВ.

Мета переговорів:

- збереження життя та здоров'я людей, матеріальних цінностей, схилення правопорушників до відмови від протиправних дій;
- здійснення на них стримувального впливу (шляхом роз'яснення кримінально-правових наслідків захоплення ПС, невідворотності покарання за участь у терористичній діяльності тощо);
- збір даних про правопорушників (вік, прикмети, вимоги, фізичний та психічний стан, ступінь агресивності, озброєність тощо) для наступного аналізу й оцінки ситуації, що склалася на борту ПС;
- оцінка фізичних і інтелектуальних даних, психологічних особливостей, агресивності правопорушників, уміння до візуальної орієнтації, їхнього озброєння, спроба з'ясувати мотиви правопорушення, виявити спільників та можливість їхньої ліквідації в польоті;

- схилення правопорушників до відмови від застосування зброї, вибухових або запалювальних пристроїв на борту ПС в інтересах збереження життя та здоров'я всіх осіб, які перебувають на борту;
- з'ясування можливості припинення АНВ.

Способи ведення переговорів:

- з використанням літакового переговорного пристрою за наявності агресивної поведінки правопорушників, відсутності впевненості у безпеці члена екіпажу;
- безпосереднім спілкуванням - за умови впевненості у безпеці члена екіпажу, який уповноважений КПС вести переговори.

Форма та тактика ведення переговорів:

- владний тон стосовно фізично та психологічно слабого, без прояв ознак агресивної поведінки правопорушників, схиляючи їх до відмови від злочинних намірів;
- м'який тон з допустимим послабленням стосовно фізично та морально впевнених у собі правопорушників, які проявляють ознаки агресії, доводячи їм у тактовній формі недоцільність застосування зброї, вибухових або запалювальних пристроїв до безвинних пасажирів.

Враховуючи непередбаченість поведінки правопорушників, член екіпажу має бути готовий до гнучкої тактики переговорів, прагнути до максимального використання переговорів, проявляючи стриманість, урівноваженість, терпіння та ввічливість, не припускати висловлювань, що можуть роздратувати правопорушників.

Зміст переговорів:

- заявити правопорушникам, що член екіпажу, уповноважений КПС, має право вислухати вимоги без права прийняття рішення щодо їх задоволення;
- вислухавши вимоги правопорушників, попередити про неминучість покарання
- задане правопорушення;
- використовуючи способи настигнутого впливу на волю й свідомість правопорушників старатися переконати їх відмовитися від виконання задумів або в необхідності виконати проміжну посадку в одному з аеропортів (аеро-дромів) України або в найближчому аеропорту за маршрутом прямування для заправки паливом, заміни (підготовки) екіпажу;
- послатись на те, що здійснення їх вимог неможливе (за нестачі пального, поганих метеорологічних умов, відсутності необхідних карт для виконання польоту, незнання іноземної мови, непідготовленості екіпажу до виконання польоту за зміненим маршрутом тощо);

- пояснити правопорушникам, що в разі посадки у іноземному аеропорту (аеродромі) вони перейдуть під юрисдикцію держави посадки.

Під час переговорів:

- постійно вести спостереження за обстановкою в салоні, поведінкою правопо-рушників, поведінням і станом пасажирів, збираючи більше даних для прийняття рішення командиром ПС;
- враховувати про реальність застосування з боку правопорушників зброї або інших предметів загрози;
- повернення до кабіни мотивувати необхідністю доповіді КПС про висунуті вимоги, а також виконанням своїх функцій як члена екіпажу;
- вжити всіх заходів щодо недопущення несанкціонованих дій з боку пасажирів з метою самостійно (стихійно) впровадити заходи до затримки або знешкод-ження правопорушників, що може призвести до небезпечних для польоту наслідків;
- посилити спостереження за пасажирами, особливо за тими, які не виконали команду „Застебнути ремні” - серед них можуть бути як співники правопо-рушників, так і волонтери, які готові надати допомогу в їх знешкоджені;
- у випадку, коли правопорушники забороняють вести радіообмін, слід роз’яснити їм, що підтримка радіозв’язку з диспетчером УПР необхідна для виключення зіткнення з іншими ПС в повітрі та здійснення безпечної посадки в аеропорту.

На підставі даних, отриманих під час переговорів із правопорушниками, екіпаж повинен визначити, чи реальне здійснення їхнього протиправного на-міру, чи є в них зброя, вибухові пристрої або вони тільки імітують їх наявність.

КПС на підставі отриманої інформації повинен обрати найефективніший спосіб подальших дій екіпажу щодо запобігання захоплення ПС.

Усю отриману інформацію щодо правопорушників та прийняте рішення КПС повинен негайно передати органам УПР. Команди та поради, що отримані від органів УПР, необхідно виконувати з урахуванням обстановки на борту ПС. Необхідно вжити заходів стосовного того, щоб радіообмін з органами УПР неможливо було прослуховувати з пасажирського салону.

Під час переговорів: у випадку, коли правопорушники забороняють вести радіообмін, слід роз’яснити їм, що підтримка радіозв’язку з диспетчером УПР необхідна для виключення зіткнення з іншими ПС в повітрі та здійснення безпечної посадки в аеропорту.

На підставі даних, отриманих під час переговорів із правопорушниками, екіпаж повинен визначити, чи реальне здійснення

їхнього протиправного наміру, чи є в них зброя, вибухові пристрої або вони тільки імітують їх наявність.

У випадку, коли не вдається переконати правопорушників у необхідності посадки в одному з аеропортів України, а політ до іноземного аеропорту неможливий з технічних причин, КПС за згодою органів УПР, після всебічної оцінки та за узгодженням з керівництвом оперативного штабу з управління антитерористичною операцією, може прийняти рішення на імітацію посадки в так званому „іноземному” аеропорту, вибір якого здійснює з урахуванням отриманих рекомендацій.

Про прийняте рішення КПС доповідає диспетчеру УПР.

Для створення в правопорушників упевненості в успішному перебігу подій, доречно по радіомережі салону дати оголошення приблизно наступного змісту: „Шановні пасажирів, у зв’язку з необхідністю, що виникла, наш літак виконає посадку в іноземному аеропорту. Згода влади на прийом та вільний виліт нашого літака отримана. Після короткочасного перебування в аеропорту нашого літака всі пасажирів будуть доставлені до місця призначення. КПС звертається з проханням дотримуватися спокою”.

У випадку ймовірного застосування правопорушниками вогнепальної зброї чи вибухових пристроїв в польоті, КПС за узгодженням з диспетчером УПР, повинен зменшити висоту польоту до безпечної. Політ на малих та середніх висотах повинен унеможливити спостереження правопорушниками за орієнтирами, за котрими можливо виявити задум екіпажу. Всі подальші дії екіпажу обумовлюються діями правопорушників та їх поведінкою.

Рішення про знешкодження правопорушників у польоті може бути прийняте КПС за узгодженням з оперативним штабом з управління антитерористичною операцією лише за наявності переконливих доказів у відсутності реальної загрози з боку правопорушників безпеці пасажирів, екіпажу та ПС, а також у випадках, коли правопорушники скоюють насильницькі дії, що загрожують безпеці польоту, життю та здоров’ю пасажирів і членів екіпажу.

Знешкоджених правопорушників необхідно відокремити від пасажирів, ретельно обшукати, розташувати в безпечному місці і тримати під пильним наглядом, а звільнені місця оглянути. Про подію, що виникла на борту ПС, КПС повинен доповісти диспетчеру УПР.

У випадку, коли в наслідок вжитих заходів не вдалося схилити правопорушників до відмови від своїх задумів, КПС виконує вимоги правопорушників аж до зміни маршруту польоту з метою врятування життя людей та ПС.

ДІЇ ПІСЛЯ ВРЕГУЛЮВАННЯ КРИЗОВОЇ СИТУАЦІЇ

Командир повітряного судна:

- складає сам і вимагає від членів екіпажу доповідні записки про подію, що сталася, та, у разі необхідності, від осіб, що присутні на борту ПС (кожний свідок повинен скласти доповідну записку незалежно один від одного);
- доповідає безпосередньому керівнику з застосуванням засобів зв'язку про правопорушення, що мато місце на борту ПС, обставини його локалізації та прийняті заходи;
- передає інформацію про подію та всі матеріали, що є в наявності, керівнику авіакомпанії або представнику України в країні перебування, представництву держави, що представляє інтереси України в даному регіоні.

Після врегулювання кризової ситуації КПС та члени екіпажу ПС, щодо якого була вчинена спроба або АНВ, письмово інформують керівника авіаційного суб'єкта про заходи, вжиті для запобігання або ліквідації наслідків такого акту.

Вважається, що керівництво аеропорту виконало свої обов'язки, коли пасажери та екіпаж ПС в безпеці та ПС знаходиться в безпечному місці.

За рішення, що впливають на поновлення роботи ПС після перевірки відповідними повноважними органами, відповідає авіакомпанія.