



**КАФЕДРА  
«ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ  
БЕЗОПАСНОСТИ»**

# **УЧЕБНАЯ ДИСЦИПЛИНА**

## **АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

### **Тема 1: ВОПРОСЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ГА**

#### **Учебные вопросы:**

##### **Введение**

- 1. Цель, задачи и структура изучения дисциплины**
- 2. Понятие, цель авиационной безопасности**
- 3. Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО по авиационной безопасности**
- 4. Система государственных норм, правил и процедур по обеспечению авиационной безопасности**

##### **Заключение**

В настоящее время среди множества проблем обеспечения безопасности воздушного транспорта (ВТ), в том числе обеспечение авиационной безопасности (АБ), наибольшую озабоченность в мире вызывает проблема предотвращения актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность гражданской авиации (ГА). Проблема предотвращения АНВ в деятельность ГА в России, кроме "общемировых" причин, усугубляется существующей политической и экономической нестабильностью, криминализацией общества, падением уровня жизни и законопослушности населения, ослаблением контроля за хранением оружия и боеприпасов и многими другими негативными обстоятельствами. В частности, усиление угрозы АНВ несет в себе беспрецедентная для России коммерциализация ГА, в результате которой ряд авиакомпаний уходят из под надзора государственных органов и, преследуя только коммерческие интересы, не выполняют важнейшие требования, в том числе и в отношении борьбы с АНВ.

**Акты незаконного вмешательства** в деятельность ГА России в зависимости от их характера, последствий, условий предотвращения и пресечения, типа ВС, привлекаемых сил и средств наряду с моральным ущербом, падением престижа ГА и страны в целом наносят государству **значительный материальный ущерб**. Так, например, за период 1991-1995 г.г. нанесен ущерб ВТ России (без учета оттока потенциальных пассажиров, стоимости поврежденных ВС и выплат страховых компенсаций потерпевшим и семьям погибших) составил около 30 млн. рублей. При этом эффективность проводимых мероприятий в сфере АБ за этот же период времени, оцениваемая отношением предотвращенного ущерба, к сумме нанесенного и предотвращенного ущерба, составила величину менее 25 %. Таким образом, дальнейшее совершенствование деятельности по обеспечению АБ в ГА продолжает оставаться одной из приоритетных государственных проблем, что требует решения или дальнейшей доработки ряда вопросов как законодательного, так и организационного, научного и технического характера.

Для эффективного решения вопросов защиты ГА от АНВ, прежде всего необходима разработка с позиций системного анализа единой Концепции АБ РФ, определяющей идейное содержание деятельности государства, аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов в области обеспечения АБ.

Для централизованного управления процессом обеспечения АБ на основе этой Концепции разработана **Программа авиационной безопасности** ГА РФ, которая финансируется за счет средств федерального бюджета (Утверждена приказом Минтранса России от 18.04.2008 г. №62).

## ПРОГРАММА СОДЕРЖИТ:

- детальное освещение целей программы;
- перечень законодательных актов (международных и национальных), которыми руководствуется государство при решении проблемы АБ;
- четкое распределение обязанностей между органами (государственными и частными), отвечающими за состояние АБ;
- освещение координации и связи по вопросам АБ как внутри страны, так и с международными организациями и зарубежными странами и компаниями;
- вопросы охраны аэропортов, ВС, аэронавигационных средств и служб;
- вопросы технической оснащенности служб авиационной безопасности (САБ), подбора, подготовки и учебы персонала;
- действия в случаях возникновения АНВ, в других экстремальных ситуациях;
- вопросы оценки эффективности деятельности САБ и финансирования расходов по обеспечению САБ.

Программа тесно увязана с "Руководством по безопасности для защиты ГА от актов незаконного вмешательства" ИКАО (ДОС 8973, Издание 7 – 2008 г. ИКАО), учитывает требования "Руководства Европейской конференции ГА по упрощению формальностей и безопасности" (Документ 30, ч.11) и других внутренних, национальных и международных документов и соглашений. В настоящее время Управление АБ Федерального агентства Воздушного транспорта возглавило разработку Федеральных авиационных правил по АБ, конкретизирующих, в частности, требования к службам АБ аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов ГА, их технической оснащенности, личному составу, Нормы, правила и процедуры обеспечения АБ, в том числе и в экстремальных ситуациях, вопросы сертификации, лицензирования и инспектирования мер АБ.

В дальнейшем будут совершенствоваться существующие программы АБ каждого конкретного аэропорта, авиапредприятия и эксплуатанта ГА. Взаимное соответствие и совместимость всех этих документов создают предпосылки для объединения в единое целое всех элементов структуры АБ, включая интересы всех заинтересованных организаций и ведомств. Создание и совершенствование указанной стройной и взаимосвязанной системы документов обеспечит законодательную основу для централизованного управления и контроля со стороны государства за деятельностью системы АБ независимо от формы собственности обеспечивающих ее структур, а, следовательно, создаст предпосылки повышения ее эффективности.



## ЛИТЕРАТУРА

### Основная литература:

1. Авиационная безопасность. Часть 1. : Учебное пособие/ Сост. Дормидонтов А.В. , Краснов С.И., Павлов Н.В.– Ульяновск: УВАУ ГА(и), 2009. – 192 с.
2. Авиационная безопасность. Часть 2. : Учебное пособие/ Сост. Дормидонтов А.В. , Краснов С.И., Павлов Н.В. – Ульяновск: УВАУ ГА(и), 2009. – 96 с.
3. Авиационная безопасность: учебное пособие / под общ. ред. Ю.М. Волынско-Басманова. – М.: «АБИНТЕХ», 2009.- 692 с.
4. Прозоров, С.Е. Авиационная безопасность: учебное пособие / С.Е. Прозоров, Б.В. Зубков; Министерство транспорта РФ; МГТУ.- М.: МГТУ ГА, 2004. – 144 с.
5. Авиационная безопасность: Методические указания по изучению дисциплины / Сост. А.В.Дормидонтов. – Ульяновск: УВАУГА(и), 2010. – 27 с.

**ЦЕЛЮ** дисциплины является формирование у обучающихся систематизированных знаний по организации авиационной безопасности на воздушном транспорте и решению инженерных задач по предотвращению и ликвидации последствий актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Знание данной дисциплины позволит специалисту применять на практике нормы, правила и процедуры по АБ, применять необходимые технические средства в целях обеспечения АБ, действовать в чрезвычайной обстановке, связанной с предотвращением акта незаконного вмешательства и ликвидацией его последствий.

В ходе изучения дисциплины обучающиеся должны

**ИМЕТЬ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ:**

- о системе мер и процедур по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах, авиапредприятиях (эксплуатантах) ГА;
- о деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области предотвращения актов незаконного вмешательства;

## **ЗНАТЬ:**

- основные принципы и концепцию АБ;
- международное правовое обеспечение АБ и основы нормативно-правовой базы обеспечения АБ в ГА;
- систему организации и обеспечения АБ в аэропортах, авиапредприятиях (эксплуатантах) ГА;
- структуру деятельности и взаимодействия САБ с другими службами аэропорта и правоохранительными органами;
- правила перевозки ВС ГА оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств;
- принципы организации и руководства ответными действиями при угрозе, связанной с АНВ;
- порядок действия авиаперсонала (авиаспециалистов) при различных видах угроз и АНВ в деятельность ГА.

## УМЕТЬ:

- применять нормы, правила и процедуры по АБ на практике;
- применять и использовать необходимые технические средства в целях обеспечения АБ;
- действовать в чрезвычайной обстановке, связанной с актами незаконного вмешательства.

Приказом Федеральной авиационной службы России от 16 октября 1998 г. **№ 310 «О профессиональной подготовке по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации»** определены Нормы подготовки, переподготовки и текущей учебы по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников Гражданской авиации Российской Федерации.

# НОРМЫ

## **подготовки, переподготовки и текущей учебы по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации**

### **I. Специальная профессиональная подготовка и переподготовка сотрудников служб авиационной безопасности гражданской авиации**

Специальная профессиональная подготовка и переподготовка (подтверждение квалификации) сотрудников служб авиационной безопасности проводится в сертифицированных учебных заведениях и образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования гражданской авиации в следующих объемах учебной нагрузки:

- подготовка сотрудников служб авиационной безопасности - 80 - 120 часов;
- переподготовка сотрудников служб авиационной безопасности (подтверждение квалификации) - 40 - 60 часов.

## **II. Начальная подготовка авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации**

Начальная подготовка сотрудников служб авиационной безопасности проводится в учреждениях дополнительного профессионального образования и непосредственно в аэропортах и авиапредприятиях по программе, разработанной Управлением авиационной безопасности ФАС России и введенной в действие Указанием заместителя директора ФАС России от 6.07.98 N 9.15-50 (144 часа: 24 часа - теоретическая подготовка, 120 часов - стажировка).

Начальная подготовка, по авиационной безопасности учащихся учебных заведений осуществляется в учебных заведениях по 18-32 часовым программам.

Начальная подготовка по авиационной безопасности авиационного персонала, не прошедшего обучение в учебных заведениях гражданской авиации, проводится в образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования и непосредственно в аэропортах и авиапредприятиях по программам ФАС России (14-16 часов).

Начальная подготовка по авиационной безопасности работников аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов осуществляется по месту их работы по программам ФАС России (8 часов).



### **III. Текущая учеба авиационного персонала и работников гражданской авиации**

Текущая учеба по авиационной безопасности авиационного персонала и работников гражданской авиации осуществляется по планам руководителей аэропортов, авиапредприятий и эксплуатантов по следующим годовым нормам:

- сотрудники служб авиационной безопасности - 48 часов;
- экипажи воздушных судов (летные и кабинные) по планам разборов полетов в авиаподразделениях - 12 часов;
- авиационный персонал (кроме сотрудников служб авиационной безопасности и экипажей воздушных судов)-12 часов;
- работники аэропортов, авиапредприятий - 6-8 часов.

## **IV. Периодичность повышения (подтверждения) квалификации авиаперсонала в образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования**

Устанавливается следующая периодичность повышения (подтверждения) квалификации по авиационной безопасности:

- для сотрудников служб авиационной безопасности, принятых на работу впервые - в течение первого года работы;
- для руководителей служб авиационной безопасности - 3 года;
- для руководителей и сотрудников групп досмотра - 2 года;
- для преподавателей и инструкторов - 5 лет.

Повышение квалификации по авиационной безопасности других категорий авиационного персонала осуществляется в объеме 8-10 часов на курсах повышения квалификации по основной специальности с установленной для них периодичностью.

- Учебным планом для пилотов и диспетчеров предусмотрено:
- лекций – 24 часов;
- практических занятий – 16 часов;
- отчетностью является – дифф. зачет.

# 1. ПОНЯТИЕ, ЦЕЛЬ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Террористическая активность за последние 15-20 лет резко возросла во многих регионах мира и грозит стать глобальной угрозой. Террористические группировки экстремистского толка берут на вооружение методы, свойственные, прежде всего, мафиозным и криминальным структурам. Все чаще террористические акции используются как способ давления на правительства, общество, политических противников.

Особенно привлекательны для террористов объекты транспорта, как наиболее уязвимые по сравнению с другими. Терракты на транспорте, как правило, сопровождаются большими жертвами, зачастую парализуют деятельность важнейших сфер экономики, вызывают огромный резонанс, дестабилизируют положение в обществе.

В результате терактов на воздушных судах и в аэровокзалах за последние 20 лет погибло более тысячи человек, причинен огромный материальный ущерб. Общее количество таких актов сократилось, но они стали более значительны по масштабам и количеству человеческих жертв. Эту тенденцию наглядно иллюстрируют террористические акты в США 11 сентября 2001 года. Для России трагическим днем стало 24 августа 2004 года, когда двумя террористками-смертницами с интервалом в несколько минут были взорваны два самолета, вылетевшие из московского аэропорта «Домодедово». Погибли все члены экипажей ВС и пассажиры (90 человек).

Эти преступления представляют повышенную социальную опасность. Они посягают на жизнь и здоровье людей, на собственность, грубейшим образом нарушают международное право, государственный суверенитет, обостряют международные отношения. Поэтому борьба с терроризмом в самых разных его проявлениях остается одной из главных задач любого государства, независимо от его политического устройства.

Для успешного решения вопросов борьбы с терроризмом на воздушном транспорте необходима хорошо продуманная, организованная и действующая правовая база. По мнению ведущих авиационных стран мира и организаций гражданской авиации, правительства всех государств должны рассматривать отечественную авиационную безопасность как важную составную часть национальной безопасности.

С этой целью в государстве разрабатывается система обеспечения авиационной безопасности.

# ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА



Различают два основных направления обеспечения безопасности ГА:

- **безопасность полетов (БП)**
- **авиационная безопасность (АБ)**

**Безопасность полетов** - комплексная характеристика воздушного транспорта и авиаработ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей.

Обеспечение безопасности полетов гражданских ВС - сложная задача, которая решается совместным трудом изготовителей гражданской авиатехники и эксплуатантов этой техники. При этом на стадии проектирования, изготовления и испытания авиатехники, требования по БП закладываются и воплощаются в конструкцию ВС и технологию его изготовления. На этапе эксплуатации эти требования обеспечиваются благодаря соответствующей организации работ, соответствующих служб, эксплуатирующих ВС на земле и в воздухе. Одним словом, *безопасность полетов* - это надежность ВС и квалификация персонала, обслуживающего и эксплуатирующего эти суда.

**Авиационная безопасность (АБ)** - комплекс мер, а также людские материальные ресурсы, предназначенные для защиты ГА от АНВ в деятельность ГА. То есть, это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность области авиации.

Другими словами, *авиационная безопасность* - это отсутствие недопустимого риска, связанного с возможностью нанесения ущерба от АНВ в деятельность в области авиации.

АБ обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб АБ (САБ), охрану аэропортов, ВС и объектов ГА, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади и багажа, почты, грузов и бортзапасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона ВС.

АБ обеспечивается САБ и подразделениями военизированной охраны (ВОХР), аэропортов и авиакомпаний, а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Таким образом, БП обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажа ВС путем повышения надежности (совершенствование) авиатехники и квалификации авиаперсонала, а АБ обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС путем защиты деятельности ГА от АНВ.



## **2. СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА ИКАО ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Основным международным документом в области гражданской авиации является Конвенция о международной гражданской авиации, которая была подписана в Чикаго 7 декабря 1944 года. Чикагская Конвенция вступила в силу 4 апреля 1947 года, когда 30 государств из 52 членов Чикагской Конвенции ратифицировали это соглашение и прислали документы в США, где хранятся ратифицированные документы всех стран –членов ИКАО.

### **ВЫСШИЙ ОРГАН ИКАО - АССАМБЛЕЯ**

Собирается один раз в три года

Могут принимать участие все страны-члены ИКАО

Каждая страна имеет один голос по каждому вопросу

Принцип вето, действующий в ООН, не существует

### **РУКОВОДЯЩИЙ ОРГАН ИКАО – Совет ИКАО**

Избирается Ассамблеей на три года

Состоит из представителей 33-х государств

Проводит совещания в течение всего года

Выполняет рабочую программу, принятую Ассамблеей

Принимает международные Стандарты

и Рекомендуемую практику ИКАО

Действует в качестве арбитра между странами

**Комитеты Секретариат Комиссии**

*Международная организация гражданской авиации (ИКАО, ICAO) - одно из специализированных учреждений ООН со штаб-квартирой в Монреале (Канада). В настоящее время членами ИКАО являются более 180-ти суверенных государств (на 2005 год).*

### **Представительство Российской Федерации в ИКАО**

СССР вступил в ИКАО в ноябре 1970 года. Первым председателем Комиссии СССР по делам ИКАО был назначен Министр гражданской авиации СССР Б.П. Бугаев. Россия является правопреемником СССР как участник межправительственных соглашений.

По состоянию на 2000 год РФ является участником более 120 межправительственных соглашений о воздушных сообщениях. Наше государство является участником семи конвенций:

- Варшавской конвенции 1929 года;
- Чикагской конвенции 1944 года;
- Римской конвенции 1952 года;
- Гвадалахарской конвенции 1961 года;
- Токийской конвенции 1963 года;
- Гаагской конвенции 1970 года;
- Монреальской конвенции 1971 года.

Чикагская конвенция фактически является Уставом ИКАО. Присоединение государства к Чикагской конвенции 1944г. означает вступление в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), поскольку уставные положения ИКАО, как специализированного учреждения ООН, являются неотъемлемой составной частью Чикагской конвенции. Другой процедуры вступления в ИКАО, кроме как присоединение к Чикагской конвенции, не существует.

**В Чикагскую Конвенцию входят:**

**Преамбула.** Вводная часть соглашения.

**Часть I** "Международная навигация". Изложены общие принципы применения конвенции. Содержит положения, регламентирующие воздушную навигацию при регулярном и нерегулярном воздушном сообщении, требования к воздушным судам.

**Часть II** "Международная организация гражданской авиации" - устав ИКАО.

**Часть III** "Международный воздушный транспорт". Изложены вопросы норм международных воздушных перевозок.

**Заключение.** Содержит положение о порядке регистрации в ИКАО, международные соглашения о воздушном сообщении и порядок их заключения между государствами. Вопросы о разрешении споров, возникающих между государствами, порядок принятия приложений к Чикагской Конвенции, внесение в нее изменений и дополнений.

ИКАО принимает большое количество юридических актов, унифицирующих правила полетов, требования к авиационному персоналу, нормам летной годности воздушных судов. Эти документы содержат различные правила и имеют соответствующие названия: "Стандарты", "Рекомендуемая практика", "Процедуры".

**Стандарт** - любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, летным характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признано необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международного воздушного движения, а его соблюдение - обязательным для всех государств - членов ИКАО.

**Рекомендуемая практика** - те же требования, что и в понятие "Стандарт", но их единообразное применение признано желательным, и к соблюдению которых будут стремиться государства - члены ИКАО.

Любое положение, принимающее статус Стандарта или Рекомендуемой практики (Рекомендации), после утверждения его советом ИКАО, государства - члены ИКАО, имеют право не принять тот или иной статус, но при этом они обязаны уведомить об этом Совет ИКАО в месячный срок.

Внедрение Стандартов и Рекомендаций - трудоемко и дорогостояще. Для упрощения решения этой задачи международные Стандарты и Рекомендации оформляются в виде **Приложений** к Чикагской конвенции (аннексов - от английского слова Annex). ИКАО внесла **19 Приложений** к Чикагской конвенции, посвященных различным вопросам эксплуатации воздушных судов и деятельности гражданской авиации. Приложения содержат технические данные (международные стандарты и рекомендуемая практика), которые страны-участницы согласились соблюдать.

Кроме Приложений к Чикагской Конвенции Совет ИКАО принимает **Процедуры аэронавигационных служб** (PANS - Procedures of Air Navigation Service - ПАНС). В них размещен большой материал, не получивший статуса Стандарта или Рекомендации, или часто подверженные изменениям Процедуры. Поэтому применение к ним порядка, установленному для принятия Приложений, считается слишком затруднительным. Эти процедуры, предназначенные для применения на "всемирной" основе, утверждаются Советом ИКАО и рассылаются государствам - членам ИКАО в качестве Рекомендаций.

Во многих случаях документы PANS более пригодны и применимы, чем Стандарты и Рекомендуемая практика, содержащиеся в Приложениях.

Кроме указанных документов ИКАО существуют **руководства** по различным вопросам.

***Руководство ИКАО по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос. 8973).***

*Назначение и основное содержание*

В целях оказания помощи государствам в обеспечении безопасности гражданской авиации и принятии мер и правил, изложенных в Приложении 17, Ассамблея ИКАО 1970 года поручила Генеральному секретарю ИКАО разработать Руководство по безопасности и осуществлять постоянный контроль за этим Руководством, обеспечивая его обновление и изменение через определенные промежутки времени.

Первое Руководство ИКАО по обеспечению безопасности («Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства») издано в ноябре 1971 г., и впоследствии изменялось в 1974 г., 1977 г. Оно значительно пересмотрено в 1982 г. (Дос 8973/2), вновь изменено в 1987 г. (Дос 8973/3), в 1989 г. (Дос 8973/4). В связи с принятием поправки 8 к Приложению 17 и безопасности международной гражданской авиации и её служб в 1996 г. ИКАО выпустило пятое издание Руководства (Дос 8973/5), в которое включен обновленный инструктивный материал. В 2003 году подготовлено и опубликовано шестое издание Руководства (Дос 8973/6), в которое включены последние требования по авиационной безопасности, учитывающие изменившиеся виды угроз в отношении гражданской авиации. В 2008 году утверждено 7-е издание Руководства (Дос 8973/7).



Рекомендуемые в Руководстве меры и правила не обязательно должны применяться в той же последовательности, в которой были изложены при формировании и представлении материала. Каждое государство и каждый аэропорт должны устанавливать собственные приоритеты и, с их учетом, выполнять приводимые рекомендации. Цель Руководства заключается в сборе материала, с целью оказать помощь в выполнении положений Приложения 17 ИКАО «Безопасность - защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Руководство следует применять совместно с Приложением 1. В Приложении излагаются требования, а в Руководстве содержатся рекомендации относительно методов их выполнения.

Руководство представляет собой объемный документ, освещающий пути и способы обеспечения авиационной безопасности, применительно к любому государству (т.е. без учета конкретных особенностей каждого государства). Руководство является инструктивным, рекомендательным и справочным материалом (пособием) по большинству вопросов обеспечения авиационной безопасности. Руководство состоит из 3-х частей и добавлений справочного характера по самым различным вопросам обеспечения авиационной безопасности.

## Часть I. Инструктивный материал по стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

В части 1 Руководства разъясняются вопросы:

- организации авиационной безопасности в государстве и в аэропорту;
- координации деятельности различных ведомств по обеспечению АБ;
- планирования и действий в случаях непредвиденных обстоятельств;
- подготовки и обучения по вопросам безопасности;
- принятия превентивных мер безопасности;
- досмотра пассажиров и их ручной клади, багажа, груза, почты, бортовых запасов;
- защиты воздушных судов;
- контролирования доступа лиц в зоны аэропорта;
- проектирования аэропортов;
- руководства ответными действиями на акты незаконного вмешательства;
- международного сотрудничества и обмена информацией.



## Часть II. Документация ИКАО, относящаяся к авиационной безопасности.

В данной части Руководства приведены выдержки из других Приложений к Чикагской конвенции и документов ИКАО, имеющих отношение к обеспечению авиационной безопасности.

## Часть III. Дополнительный инструктивный материал по авиационной безопасности.

В этой части Руководства приведена информация по вопросам:

- подбора и обучения сотрудников служб безопасности;
- техническим средствам и мерам обеспечения авиационной безопасности.

### Добавления.

В добавлениях к Руководству приведены типовые варианты и рекомендуемые формы разработки (составления) различных документов по авиационной безопасности, а также действий по обеспечению авиационной безопасности.

Условия обеспечения безопасности в гражданской авиации изменяются чрезвычайно динамично. Никакую информацию в этой области нельзя считать вечной и её необходимо периодически обновлять. Проблема обеспечения безопасности в части, касающейся незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации и ее служб, постоянно приобретает новые аспекты.

## **Приложения к Чикагской конвенции:**

**Приложение 1. Выдача свидетельств авиационному персоналу.** Выдача свидетельств членам летных экипажей, диспетчерам воздушного движения и специалистам по обслуживанию воздушных судов.

Определяются требования к квалификации, необходимые для получения свидетельств членов экипажа воздушного судна и наземного персонала, а также устанавливает медицинские требования для получения этих свидетельств (командир корабля - до 60 лет, штурман - без ограничений).

**Приложение 2. Правила полетов.** Правила, относящиеся к выполнению визуальных полетов и полетов по приборам.

Определяет общие правила полетов в целях обеспечения их безопасности, правила визуальных полетов (ПВП), правила полетов по приборам (ППП).

**Приложение 3. Метеорологическое обеспечение международной авиации.** Предоставление метеорологического обслуживания при международной авиации и сообщение результатов метеорологических наблюдений с борта воздушного судна.

Определяет требования к метеорологическому обслуживанию международной авиации и органам, обеспечивающим это обслуживание.

**Приложение 4. Аэронавигационные карты.** Технические требования к составлению аэронавигационных карт для использования в международной авиации.

Определяет требования к аэронавигационным картам, необходимым для выполнения международных полетов воздушных судов.

**Приложение 5. Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях.** Система единиц измерения, подлежащая использованию в воздушных и наземных операциях.

Определяет размерность единиц, используемых для двухсторонней связи воздушных судов с землей. В этом приложении приводится таблица единиц измерения (3 системы), применяемых в ИКАО.

**Приложение 6. Эксплуатация воздушных судов.** Технические требования, которые при аналогичных условиях эксплуатации повсюду в мире обеспечат уровень безопасности выше предписанного минимума.

Часть I. "Международный коммерческий воздушный транспорт".

Часть II. "Международная авиация общего назначения".

Часть III. "Международные полеты вертолетов".

Определяются минимальные требования к выполнению полетов при регулярном и нерегулярном международном воздушном сообщении, а также по производству любых полетов авиации общего назначения (за исключением выполнения авиационных специальных работ), обязанности командира воздушного судна.

## **Приложение 7. Национальные и регистрационные знаки воздушных судов.**

Технические требования к регистрации и определению принадлежности воздушного судна.

Определяются минимальные требования к маркировке для указания принадлежности и регистрационных знаков воздушных судов, а также порядок регистрации и выдачи свидетельств на воздушные суда.

**Приложение 8. Летная годность воздушных судов.** Выдача удостоверений и проверка воздушных судов в соответствии с единообразными процедурами.

Определяет минимальный уровень летной годности воздушных судов, который необходим для признания государствами - членами ИКАО, сертификатов летной годности других государств, воздушные суда которых выполняют полеты над территорией этих государств или над их территориальными водами.

**Приложение 9. Упрощение формальностей.** Технические требования в отношении беспрепятственного прибытия и вылета воздушных судов, пассажиров, груза и других предметов в международных аэропортах.

Определяет требования в отношении упрощения паспортно - визового и санитарно - карантинного контроля, таможенных формальностей, формальностей при въезде, выезде и транзите пассажиров, а также оформления порядка прибытия и убытия воздушных судов.

**Приложение 10. Авиационная электросвязь.** Стандартизация оборудования и систем связи и правила связи.

Определяет требования к посадочным и трассовым радионавигационным средствам, а также рассматривает системы связи и порядок использования радиочастот.

Том I. "Средства связи":

Часть 1. "Оборудование и системы".

Часть 2. "Распределение радиочастот".

Том II. "Процедуры связи".

**Приложение 11. Обслуживание воздушного движения.** Организация и эксплуатация служб управления воздушным движением, полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

Определяет общие требования к обслуживанию воздушного движения, виды обслуживания воздушного движения, требования к диспетчерскому и полетно-информативному обслуживанию воздушного движения, аварийному оповещению, к делению воздушного пространства на верхнее и нижнее, потребность в средствах связи и каналах, объему метеорологической информации, порядку обозначения воздушных трасс, маршрутов входов и выходов (SID и STAR).

**Приложение 12. Поиск и спасание.** Организация и эксплуатация средств и служб, предназначенных для поиска и спасания.

Устанавливает принципы создания и работы служб поиска и спасания договаривающегося государства, а также организации взаимодействия с аналогичными службами соседних государств, порядок и сигналы, оформление документов, права и обязанности должностных лиц при проведении поиска.

**Приложение 13. Расследование авиационных происшествий.** Единообразие при уведомлении, расследовании и представлении данных об авиационных происшествиях.

Устанавливает общие принципы расследования авиационных происшествий, ответственности и обязанности государств в отношении проведения расследования и предоставления информации об авиационных происшествиях, состав комиссий, их полномочия, порядок составления отчетов о расследовании.

**Приложение 14. Аэродромы.** Технические требования к проектированию и эксплуатации аэродромов и вертодромов.

Содержит Стандарты и Рекомендации, определяющие требования к физическим характеристикам аэродромов и оборудованию, которое должно быть обеспечено на аэродромах, используемых для международного воздушного сообщения.

**Приложение 15. Служба аэронавигационной информации.** Методы сбора и распространения аэронавигационной информации, необходимой при производстве полетов.

Определяет общие требования к аэронавигационной информации, формам ее представления (таким как АИП - AIP Aeronautical Information Publication, НОТАМ и циркуляры) и функциям органов, обеспечивающих ее.

**Приложение 16. Охрана окружающей среды.** Технические требования к сертификации воздушных судов по шуму, контроль за уровнем шума и единицы измерения уровня шумности при планировании использования земельных участков и эмиссия авиационных двигателей.

Том I. "Авиационный шум". Устанавливаются общие требования к максимально допустимому уровню авиационных шумов при сертифицировании воздушных судов по шуму, условия выдачи сертификатов летной годности, излагаются эксплуатационные методы снижения шума.

Том II. "Эмиссия авиационных двигателей". Устанавливаются нормы и требования по вопросам авиационного топлива при сертифицировании авиационных двигателей по эмиссии СО и другие необходимые технические условия.

**Приложение 17. Безопасность.** Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Технические требования в области защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Устанавливает Стандарты и Рекомендации в отношении административных и организационных мер пресечения актов незаконного вмешательства.

**Приложение 18. Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху.**

**Приложение 19. Управление безопасностью полетов**



## **В настоящее время существует 4 документа PANS:**

Дос. 4444. "Правила полетов и обслуживания воздушного движения". Рекомендации этого документа дополняют требования Приложений 2 и 11. В них устанавливается порядок ответственности за обслуживание воздушного движения, процедуры, применяемые диспетчерским органом в диспетчерском районе, при заходе на посадку и в зоне аэродрома, а также процедуры, касающиеся координации действий внутри органов обслуживания воздушного движения и между ними.

Дос. 8168. "Производство полетов воздушных судов":

Том 1. "Правила производства полетов". Определяет процедуры и схемы захода на посадку, правила установки высотомеров, другие этапы полетов.

Том 2. "Построение схем визуальных полетов, полетов по приборам". Дается подробное описание важных зон и требования в отношении запаса высоты над препятствиями в зонах аэродромов.

Дос. 8400. "Сокращения и коды ИКАО". Материал этого документа предназначен для использования в международной авиационной связи и в документах аэронавигационной информации.

Дос. 7030. "Дополнительные региональные правила". Материалы этого документа предназначены для всех аэронавигационных регионов. Их используют при составлении инструкций по производству полетов на аэродромах или по той или иной трассе в определенном регионе. Документ содержит процедуры, облегчающие выполнение полетов через Атлантику, Тихий океан и другие регионы Земного шара.



Совет ИКАО всю территорию Земного шара разделил на 9 аэронавигационных районов:

Африки и Индийского океана (AIF).

Юго - Восточной Азии (SEA).

Европейский (EUR).

Североатлантический (NAT).

Североамериканский (NAM).

Южноафриканский (SAM).

Карибского моря (CAR).

Ближнего и Среднего Востока (MID).

Тихоокеанский (PAC).

**Эксплуатационные и технические руководства ИКАО** разъясняют

Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, документы PANS и способствуют их практическому применению. Их можно разделить на несколько групп:

Сборники условных обозначений:

8643 - типов самолетов;

8545 - авиакомпаний;

7910 - местоположения.

Документы о видах и средствах обслуживания:

7101 - каталог аэронавигационных карт;

7155 - метеорологические таблицы для международного воздушного движения;

7383 - аэронавигационная информация, предоставляемая государствами - членами ИКАО.

## Аэронавигационные планы.

Для планомерного оборудования территории регионов в аэронавигационном отношении, Рекомендации ИКАО объединены в Региональные аэронавигационные планы:

AIF - план Африки и Индийского океана.

EUM - план Европейско - Средиземноморского региона.

MID / SEA - план Среднего Востока и Юго - Восточной Азии.

NAM / NAT / PAC - план Северной Америки, Северной Атлантики и Тихого океана.

CAR / SAM - план Карибского моря и Южной Америки.

Если Doc. 7030 "Дополнительные региональные процедуры" (PANS) устанавливает дополнительные процедуры для всех регионов, то аэронавигационные планы касаются только одного конкретного региона.

Региональный аэронавигационный план может предусматривать обеспечение обслуживания за пределами установленных границ региона, если соответствующие средства и службы необходимы для того, чтобы удовлетворить требования международной аэронавигации в пределах этого региона.

## **Руководства:**

Руководство по расследованию летных происшествий. Руководство по поиску и спасанию. Руководство по стандартной атмосфере ИКАО. Руководства по метеорологическому обслуживанию. Руководства службам аэронавигационной информации. Руководства по аэродромам. Руководства по борьбе с птицами. Руководства по рассеиванию туманов. Руководства для воздушных судов, потерявших способность двигаться. Руководства по разметке аэродромов. Руководства по вертолетным полетам. Руководства операторам радиостанций.

Руководства операторам курсовых и глиссадных радиомаяков.

Руководства по эксплуатации кораблей - океанических станций.

Руководства по расчету и построению зон ожидания и так далее.

Руководства по радиотелеграфной связи.

**Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос. 8973)**

### 3. Система государственных норм, правил и процедур по обеспечению авиационной безопасности

Территориальное и географическое положение, а также аэронавигационное обеспечение международных полетов гражданской авиации ставит наше государство в число неоспоримых и стратегических членов мирового авиационного сообщества. Россия не может устраниваться от формирования новой концепции системы авиационной безопасности.

Совершенствование системы отечественной авиационной безопасности и приведение ее к мировым требованиям (нормам, правилам и процедурам) осуществляется на основе единой государственной политики в области защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

# К основным нормативно-правовым документам в области АБ относятся:

## Федеральные законы РФ:

- Воздушный кодекс РФ, гл. 12;
- О борьбе с терроризмом (№ 130-ФЗ);
- Об уголовной ответственности за блокирование транспортных коммуникаций и иные незаконные действия, посягающие на нормальную и безопасную работу транспорта и др.

## Положения:

- О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от АНВ;
- Типовые положения о САБ аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта);
- О пропускном и внутриобъектовом режиме в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях ГА;
- По процедурам сертификации АБ;
- О процедурах обязательной сертификации специальных технических средств обеспечения АБ и др.

## Руководства:

- По производству досмотра пассажиров, членов экипажей, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов;
- Правила производства досмотра гражданских ВС и др.

- **Инструкции:**
- – По предупреждению и пресечению захвата, угона ВС и других АНВ в деятельность ГА;
- – Перечень мест специального осмотра ВС;
- – О порядке перевозки ВС ГА оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета;
- – О взаимодействии САБ и ОВД на ВТ;
- – Памятка экипажу ВС по действиям в чрезвычайной обстановке;
- – Правила поведения пассажиров на борту ВС во время полета и др.

- **Наставления:**
- – По охране ВС и объектов ГА;
- – По содержанию, охране и конвоированию подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений на самолетах и вертолетах и др.

- **Рекомендации, типовые планы, программы:**
- – Программа авиационной безопасности гражданской авиации РФ;
- – Методические рекомендации по минимизации (локализации) поражающего действия взрыва на борту ВС;
- – Программы начальной подготовки сотрудников САБ аэропортов, авиапредприятий, эксплуатантов;
- – О профессиональной подготовке по АБ авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников ГА РФ.

- **Стандарты и Рекомендации ИКАО:**
- – Приложение 17 к Чикагской конвенции «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от АНВ»;
- – Руководство по безопасности для защиты ГА от АНВ;
- – Токийская конвенция 1963 г. «О правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту ВС»;
- – Гаагская конвенция 1970 г. «О борьбе с незаконным захватом ВС»;
- – Монреальская конвенция 1991 г. «О маркировке пластических взрывчатых веществ с целью их обнаружения».

Государственной Думой РФ 19.02.1997 в третьем чтении принят, а Советом Федерального Собрания РФ 05.03.1997 одобрен Федеральный Закон № 60-ФЗ *«Воздушный Кодекс Российской Федерации»*.

Воздушный Кодекс устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации. Государственное регулирование использования воздушного пространства РФ и деятельности в области авиации направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности. Кодекс установил правовые основы системы авиационной безопасности в гражданской авиации Российской Федерации.

Вопросы авиационной безопасности раскрыты в статьях 83, 84 и 85.



## ***Федеральная система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства***

Правительством Российской Федерации 30.07.1994 утверждено Постановление № 897 - «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства».

Система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (авиационная безопасность гражданской авиации) представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действий в отношении гражданской авиации.

Основной задачей системы авиационной безопасности является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, наземного персонала авиапредприятий, охраны воздушных судов и средств аэропорта (авиакомпаний) в соответствии с государственными нормами, правилами и процедурами, применяемыми в отношении гражданских воздушных судов, национальных и иностранных эксплуатантов (авиакомпаний), выполняющих внутренние и международные воздушные перевозки на территории Российской Федерации.

Совершенствование системы отечественной авиационной безопасности и приведение её к мировым требованиям (нормам, правилам и процедурам) осуществляется на основе единой государственной политики в области защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

В связи с активизацией международного терроризма, использованием им современных достижений науки и техники, а также изменяющимся характером угрозы гражданской авиации, вопросы авиационной безопасности стали приоритетными в деятельности, как международных организаций гражданской авиации, так и ведущих авиационных стран мира. По мнению ведущих авиационных стран мира и организаций гражданской авиации, правительства всех государств должны рассматривать отечественную авиационную безопасность как важную составную часть национальной безопасности и обеспечивать достаточное финансирование. Территориальное и географическое положение, а также аэронавигационное обеспечение международных полетов гражданской авиации, ставит Россию в число неоспоримых и стратегических членов мирового авиационного сообщества. Россия не может устраниваться от формирования новой концепции системы авиационной безопасности.

*Авиационная безопасность гражданской авиации России осуществляется на основе следующих основных принципов:*

- создания системы мер авиационной безопасности, обеспечивающих защиту отечественной гражданской авиации и адекватно реагирующей на угрозы нормальной деятельности воздушного транспорта, как в России, так и в мире;
- соответствия нормативной правовой базы функционирования системы авиационной безопасности решаемым задачам, в зависимости от их сложности. Приведения в соответствие с Воздушным кодексом РФ действующих нормативных правовых и организационно-распорядительных документов ГА и других министерств и ведомств РФ по вопросам обеспечения АБ;
- создания и внедрения современных технических средств обеспечения авиационной безопасности, а также использования их зарубежных аналогов;
- внедрения в отечественную систему авиационной безопасности Стандартов и Рекомендуемой практики международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области авиационной безопасности;
- сертификации аэропортов (авиапредприятий, эксплуатантов) по вопросам авиационной безопасности;
- экспертизы строящихся и реконструируемых проектов международных секторов (терминалов) в аэропортах России, в соответствии с требованиями ИКАО;
- обеспечения интеграции отечественной авиационной безопасности в мировую систему авиационной безопасности.

Система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (авиационная безопасность гражданской авиации) представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действий в отношении гражданской авиации.

Совершенствование системы отечественной авиационной безопасности и соответствие её мировым требованиям (нормам, правилам и процедурам) осуществляется на основе единой государственной политики в области защиты деятельности гражданской авиации.

Отличительной чертой системы авиационной безопасности в России является более жесткие требования к соблюдению мер авиационной безопасности на внутренних и международных перевозках.

Требования по авиационной безопасности и порядок их выполнения должны устанавливаться федеральными авиационными правилами. До настоящего момента такие федеральные авиационные правила не приняты. Подготовлен проект закона «О защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства».

После трагических событий 11 сентября 2001 года Министерством транспорта Российской Федерации проведен всесторонний анализ состояния авиационной безопасности ГА и осуществлена оценка новых угроз терроризма на воздушном транспорте:

- использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения;
- нападения, совершаемые самоубийцами в воздухе;
- нападения, с возможным применением химических и биологических веществ, радиоактивных материалов и ракетного оружия.

По информации из компетентных источников, известны случаи попыток применения для этих целей воздушных судов авиации общего назначения.

По данным проверок органов государственного контроля и надзора в 2002 году вскрыта деятельность субъектов АОН в 63 регионах России, установлено функционирование 432 субъектов, использующих 1049 различных летательных аппаратов. Проверки выявили факты использования летательных аппаратов авиации общего назначения на коммерческой основе, самодельных летательных аппаратов сомнительного производства. Установлено 226 владельцев (53% от общего числа субъектов), которые не состоят в общественных авиационных организациях и не подлежат контролю со стороны авиационных властей.

Такая обстановка в авиации общего назначения сложилась не только в нашей стране, но и за рубежом. Нормативных документов в области авиационной безопасности, применительно к авиации общего назначения, ни в одном из государств нет. На совещаниях групп экспертов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в сентябре 2002 года и январе 2003 года рассматривались вопросы, касающиеся требований безопасности авиации общего назначения. Эти требования носят общий характер и требуют доработки. Департаменту авиационной безопасности и специального обеспечения полетов Минтранса России было поручено разработать федеральные авиационные правила "Требования по авиационной безопасности к эксплуатантам авиации общего назначения", которые были утверждены Приказом Минтранса России от 27 марта 2003 года № 29.

Требованиями определены основные мероприятия по предупреждению актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность эксплуатанта АОН.

Один из разделов Требований посвящен правам и обязанностям командира воздушного судна АОН. В соответствии с Требованиями, командир воздушного судна АОН обязан пройти соответствующую подготовку по авиационной безопасности (рекомендуется в авиационных учебных центрах).

Командир воздушного судна имеет право отдавать распоряжения, любому находящемуся на борту воздушного судна лицу, в части, касающейся обеспечения мер авиационной безопасности, и требовать их исполнения. А также применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажа воздушного судна, безопасности полета и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна.

**ВОПРОСЫ?**