

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ**

**ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА**

**КАФЕДРА ДИЗАЙНА И ТЕХНОЛОГИИ**

**УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ  
ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
НА АВИАТРАНСПОРТЕ**



**ВЛАДИВОСТОК  
2018 г.**

*Учебное пособие по дисциплине «Организация безопасности на авиатранспорте» составлено на основе материалов учебного пособия дисциплины «Авиационная безопасность» (авиакомпания – ООО «Северный ветер»), в соответствии с требованиями ФГОС ВО по направлению подготовки 43.03.01 Сервис и Порядком организации и осуществления образовательной деятельности по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры (утв. приказом Минобрнауки России от 19 декабря 2013 г. N 1367).*

## Содержание:

<b>1. Ведение</b>	стр.3
<b>2. Терроризм</b>	стр.4
2.1. Понятие о терроризме	стр.4
2.2. Терроризм на воздушном транспорте	стр.4
2.3. Понятие об АБ	стр.8
2.4. Акты незаконного вмешательства в деятельность ГА	стр.10
2.5. Состояние авиационной безопасности гражданской авиации	стр.11
<b>3. Нормативно-правовая база обеспечения АБ</b>	стр.14
3.1. Стандарты и рекомендуемая практика по АБ	стр.14
3.1.1. Международная организация ИКАО, стратегические задачи	стр.14
3.1.2. Конвенции по АБ	стр.16
3.1.3. Приложение 17 к Чикагской конвенции ИКАО	стр.17
3.1.4. Руководство ИКАО по безопасности для защиты ГА от АНВ (Doc 8973)	стр.17
3.1.5. Деятельность ИАТА в области АБ	стр.18
3.2. Нормативная правовая база обеспечения АБ гражданской авиации Российской Федерации	стр.20
3.2.1. Воздушный кодекс РФ	стр.20
3.2.2. «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от АНВ» Постановление № 897 от 30.07.94	стр.22
<b>4. Обеспечение авиационной безопасности аэропорта, авиапредприятия</b>	стр.26
4.1. Система авиационной безопасности аэропорта	стр.26
4.2. Службы АБ аэропорта, Авиакомпаний	стр.26
4.3. Организация внутри объектового и пропускного режима	стр.27
4.4. Охрана ВС	стр.27
4.5. Мероприятия по предотвращению АНВ в деятельность ГА	стр.29
4.5.1. Досмотр пассажиров и их вещей	стр.29
4.5.2. Досмотр багажа	стр.31
4.5.3. Досмотр груза и почты	стр.33
4.5.4. Досмотр ВС и бортовых запасов	стр.33
<b>5. Инструменты совершения АНВ в деятельность ГА</b>	стр.35
5.1. Средства, используемые в диверсионно-террористических целях и их отличительные признаки	стр.35
5.2. Способы несанкционированной доставки на ВС предметов и веществ, запрещенных к перевозке	стр.35
5.3. Методы выявления предметов и веществ, запрещенных к перевозке Группы веществ и предметов, запрещенных к перевозке на ВТ	стр.35

<b>6. Обеспечение безопасности ВС</b>	стр.38
6.1. Оборудование ВС с целью обеспечения авиационной безопасности	стр.38
6.2. Организация разрешенной перевозки оружия, боеприпасов, изъятых на время полета	стр.40
<b>7. Действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с АНВ в деятельность ГА</b>	стр.43
7.1. Урегулирование ЧС	стр.43
7.2. План действий по предупреждению и пресечению АНВ	стр.44
7.3. Руководство действиями при АНВ	стр.44
7.3.1. Действия членов экипажа в чрезвычайных ситуациях, связанных с АНВ	стр.44
7.3.1.1. Меры обеспечения АБ в полете	стр.44
7.3.1.2. Порядок покидания и возвращения на рабочее место одного из членов летного экипажа в полете	стр.45
7.3.1.3. Обеспечение мер авиационной безопасности за рубежом	стр.46
7.3.1.4. Организация и процедура досмотра ВС	стр.46
7.3.1.5. Действия экипажа в случае угрозы взрыва в полете	стр.48
7.3.1.6. Рекомендуемый порядок действий по досмотру ВС в полете	стр.49
7.3.1.7. Действия при обнаружении подозрительного предмета	стр.49
7.3.2. Инструкция 66/И-ДСП	стр.50
7.3.3. Памятка члену экипажа, ведущему переговоры с преступником	стр.60
7.3.4. Поведение заложников при контакте с террористами	стр.63
<b>8. Справочный материал</b>	стр.66
8.1. Действия бортпроводников по стабилизации обстановки в салоне	стр.66
8.2. Нормативно-правовая база для решения нестандартных вопросов во время полета	стр.66
8.2.1. Выдержки из ВК РФ	стр.66
8.2.2. Выдержки из УК РФ	стр.69
8.2.3. Выдержки из АК РФ	стр.70
8.2.4. Памятка СБЭ по действиям и правилам заполнения документации в случае нарушения пассажиром правил поведения на борту ВС	стр.72
8.2.5. Места досмотра на ВС в полете	стр.74
8.2.6. Инструкция о порядке действий при досмотре ВС в полете	стр.77
8.2.7. Памятка экипажу ВС по обеспечению АБ	стр.78
8.2.8. Инструкция о порядке действий при досмотре ВС на земле	стр.82
8.2.9. Памятка экипажу воздушного судна по действиям при покидании и возвращении на рабочее место одного из членов экипажа	стр.84
8.2.10. Схема действий при обнаружении ВУ на ВС	стр.85
<b>Список литературы и публикаций</b>	стр.86

# 1. ВВЕДЕНИЕ

Активность террористической деятельности во многих регионах мира за последние 15 - 20 лет резко возросла и грозит стать глобальной угрозой. Террористические группировки экстремистского толка берут на вооружение методы, свойственные прежде лишь мафиозным структурам. Все чаще террористические акции используются как способ давления на правительства, общество, политических противников. Наглядный пример - трагические события 11 сентября 2001 года в США.

Катастрофа А321 над Синайским полуостровом — крупная авиационная катастрофа, произошедшая в субботу 31 октября 2015 года над центральной частью Синайского полуострова, ставшая одновременно крупнейшей авиакатастрофой в истории Египта и самолётов семейства Airbus A320, крупнейшей авиакатастрофой 2015 года, а также самой массовой гибелью граждан России в авиакатастрофе за всю историю мировой авиации.

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

Несмотря на достижения в создании высокотехнологических технических средств обеспечения авиационной безопасности, человек был и без сомнения останется в обозримом будущем первостепенным фактором, ключевым элементом в обеспечении авиационной безопасности, в борьбе против воздушного терроризма.

Так, результаты деятельности сотрудников САБ, авиационного персонала аэропортов (авиапредприятий, эксплуатантов) и сотрудников организаций, связанных с деятельностью гражданской авиации, непосредственно влияют на состояние авиационной безопасности.

В результате террористических актов только на ВС и в аэровокзалах за последние 20 лет погибло более тысячи человек, был причинен огромный материальный ущерб.

Угроза террористических актов на ВТ серьезно влияет на безопасность, эффективность и регулярность деятельности ГА, ставит под угрозу жизнь пассажиров и членов экипажей ВС.

До 1994 года безопасность ГА обеспечивалась проведением режимных мероприятий с участием сотрудников МВД и финансировалась государством. Предполетный досмотр пассажиров и багажа проводился транспортной милицией и персоналом перевозок.

На фоне сложной политической ситуации в начале 90-х годов уровень АБ снизился. Произошла вспышка ЧП с захватом и угоном ВС. В 1990 году совершено 9 угонов и пресечено 23 попытки АНВ. В 1991 году из 20 попыток захвата и угона ВС, 17 случаев пришлось на Россию. Главная беда в том, что АБ осуществлялась разными ведомствами и финансировалась по остаточному принципу.

Стало очевидным, что задачи и полную ответственность за АБ необходимо возложить на структуры ГА, как это делается во всем мире.

Основополагающим документом в этом направлении явилось «Положение о Федеральной системе обеспечения деятельности ГА от АНВ», утвержденное постановлением Правительства РФ № 897 от 30.07.94.

Документом предусмотрено, чтобы ВС, предназначенные для перевозки пассажиров, оснащались **надежно запираемыми пуленепробиваемыми дверями и перегородками**, изолирующими кабину пилотов от пассажирского салона; **сигнализационными и переговорными устройствами** для связи пилотов с бортпроводниками; **устройствами, исключающими несанкционированный запуск двигателей, запираемыми помещениями** для хранения на время полета у пассажиров предметов и вещей.

Федеральная система защиты ГА от АНВ приравнена к национальной программе безопасности ГА, как того требует ИКАО.

Группа ИАТА подготовила позицию отрасли по вопросам АБ, заключающуюся в том, что прямую ответственность за состояние АБ и ее финансирование несут правительства государств, поскольку угроза авиакомпании является демонстрацией угрозы государству.

## 2. ТЕРРОРИЗМ.

### 2.1. Понятие о терроризме.

Террористическая активность в последнее время резко возросла во многих регионах мира и грозит стать глобальной угрозой. 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 в экономике, вызывают огромный резонанс, дестабилизируют положение в обществе.

В результате терактов только на ВС и аэровокзалах за последние 20 лет погибло более 1000 человек, причинен огромный материальный ущерб. Общее количество таких актов сократилось, но они стали более масштабными. Не уменьшается и количество угонов ВС и захватов в заложники пассажиров и членов экипажей. Эти преступления представляют огромную социальную опасность, поэтому борьба с терроризмом остается одной из главных задач любого государства.

У современного терроризма одна цель – захват политической власти. Создана даже корпорация международного терроризма, основателем которой считается Карлос, в свое время он учился в Университете Патриса Лумумбы в Москве и был сторонником национально-освободительных идей, затем примкнул к террористическому движению.

Слово «**террор**» в переводе с латинского означает «ужас».

«**Терроризм**» - расчетливое использование угрозы применения насилия с целью достижения политических, экономических, идеологических и религиозных целей.

### 2.2. Терроризм на ВТ.

Терроризм 21 века крылат. Он облюбовал одно из самых эффективных способов передвижения – ВТ. Этому служат следующие предпосылки:

- Реальность захвата и угона ВС представляет минимальную опасность для преступников и большую угрозу для жизни пассажиров и экипажа;
- Захват и угон ВС – одно из самых результативных, с точки зрения преступников, средств достижения задуманной цели;
- Выполнить преступные замыслы террорист способен при использовании минимальных сил и средств;
- Один или ограниченное количество террористов могут осуществить захват ВС;
- Реальная возможность использования ВС в качестве оружия уничтожения.

ВС представляет **значительную ценность**, лишиться которой государство не может. Немаловажное значение для террористов имеет побег в государства, предоставляющих им убежище. В случае катастрофы террорист гибнет и остается **анонимным лицом**.

Первый случай захвата ВС был зарегистрирован в 1931 году в Южной Америке. Высокий процент успешных попыток захвата и угона ВС явился результатом попустительского государства, не принявших никаких мер по отношению к лицам, виновным в угоне ВС на их территорию.

#### **Существующие тенденции угрозы АБ.**

- ГА может быть уязвима для нападения, если не принять соответствующие меры:
  - сам характер ГА может позволить преступнику приступить к АНВ, не находясь в непосредственной близости от объекта;
  - действующие группы террористов более организованы и располагают современными средствами для нападения.
- Нападения на ВС ГА – наиболее распространенная и опасная форма терроризма
- Возникла опасность использования ВС в качестве оружия поражения важных объектов на земле.
  - Слабая организация АБ аэропортов и авиакомпаний;
  - Современные ВУ стали более мощными и скрытыми от обнаружения;
  - Увеличиваются случаи проноса на ВС оружия, боеприпасов и т.д. на ВС, в том числе с помощью детей и женщин.

## **Обстоятельства, способствующие захватам ВС:**

- Просчеты в деятельности различных служб аэропортов и авиакомпаний (примерно 60-90% от общего количества АНВ).
- Проникновение преступников в охраняемые зоны аэропортов и на борт ВС по вине сотрудников САБ и других служб.
- Подкуп членов экипажа ВС и сотрудников аэропорта (авиакомпаний).
- Ошибки и просчеты сотрудников САБ, не достаточный уровень подготовки сотрудников групп досмотра (недостаточное ориентирование в ухищренных способах проноса запрещенных предметов на борт ВС, способах маскировки запрещенных веществ и предметов, установления подделки документов, подчистки, травления, дописок, исправлений, замены фотографий, подделки подписей), отступление от утвержденной технологии предполетного досмотра пассажиров, их ручной клади, багажа, грузов и бортпитания (недостаточно эффективное применение существующих методов досмотра), нарушение правил использования технических средств досмотра.

### **Цель террора**

**Изменение политического строя  
Захват власти  
Образование независимого государства  
Удовлетворение экономических требований  
Изменение законодательства  
Уничтожение конкурентов  
Месть**

### **Тактика террористов**

**Взрывы, поджоги, обстрелы в местах скопления людей  
Захват объектов и заложников  
Разрушение объектов  
Организация паники  
Отравление помещений, воды, пищи  
Подкуп персонала  
Ложные сведения, угрозы  
Провокации**

# **ТЕРРОРИЗМ**

### **Причины терроризма**

**Политические  
Идеологические  
Национальные  
Религиозные  
Экономические  
Социальные  
Экологические  
Криминальные  
Личностно-патологические**

### **Экономическая база**

**Наркобизнес  
Продажа оружия  
Игорный бизнес  
Рэкет  
Деятельность легальных и нелегальных структур  
Поддержка состоятельных соотечественников**

### **Средства осуществления террористических актов**

**Оружие**

**Боеприпасы  
ВУ**

**Зажигательные и пиротехнические средства**

**Источники ионизирующего излучения**

**Агрессивные среды и вещества  
Средства радиоэлектронного подавления**

**Отравляющие вещества и токсины**

## **Безопасность полетов**

**Комплексная характеристика ВТ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей, состояние надежности ВС и квалификации персонала, обслуживающего и эксплуатирующего эти ВС**

**БЕЗОПАСНОСТЬ  
ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА**

## **АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

**Состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации**



## **2.3. Понятие об авиационной безопасности в гражданской авиации.**

В мире различают два направления обеспечения безопасности в гражданской авиации: **безопасность полетов** и **авиационная безопасность**.

**Безопасность полетов (БП)** - комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей.

Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов (ВС) - сложная задача, которая решается совместным трудом изготовителей гражданской авиационной техники и эксплуатантов этой техники. При этом на стадии проектирования, изготовления и испытания авиационной техники требования по безопасности полетов закладываются и воплощаются в конструкцию ВС и в 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 воздушных судов и квалификация персонала, обслуживающего и эксплуатирующего эти ВС.

**Авиационная безопасность (АБ)** - комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, т.е. - это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

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

Основная задача системы авиационной безопасности - обеспечение безопасности, регулярности и эффективности деятельности гражданской авиации Российской Федерации.

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности и подразделениями охраны аэропортов и авиакомпаний, а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Таким образом, безопасность полетов обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС путем повышения надежности (совершенствования) авиационной техники и квалификации авиационного персонала, а авиационная безопасность обеспечивает безопасность жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС путем и защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

### **Борьба с терроризмом на воздушном транспорте**

Начиная с 1967 - 1968 годов, когда по Северной и Южной Америке, а затем и по всему миру, прокатилась волна захватов и угонов ВС, диверсий и шантажа, возникла острая проблема - необходимость борьбы с воздушным терроризмом.

В эти годы многие авиационные компании США и других стран, обеспокоенные разгулом воздушного терроризма, стали спешно разрабатывать конкретные мероприятия и программы по борьбе с актами незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ГА.

**К числу таких мероприятий относится:**

- принятие международных конвенций по борьбе с воздушным терроризмом;
- заключение двусторонних государственных соглашений о выдаче и наказании преступников;
- введение национальных законов, предусматривающих самые строгие меры наказания за действия, направленные против безопасности полётов в гражданской авиации;

- введение обязательного 100 % досмотра пассажиров и их ручной клади на всех международных и внутренних линиях;
- создание в авиакомпаниях и аэропортах специальных служб безопасности, оснащенных современной техникой для работы в пассажирском и грузовом потоках и предназначенных для охраны аэропортов и других мероприятий. Мировое сообщество своевременно осознало надвигающуюся на воздушный транспорт опасность и адекватно отреагировало на тенденцию роста случаев воздушного терроризма.

- Создано международное правовое обеспечение борьбы с терроризмом.

- Заключены международные конвенции о преступлениях на воздушном транспорте:

1. Токийская конвенция 1963 г. о преступлениях и некоторых других действиях, совершенные на борту ВС;
2. Гаагская конвенция 1970 г. о борьбе с незаконным захватом ВС;
3. Монреальская конвенция 1971 г. о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации и дополняющий эту конвенцию протокол 1988г. о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию.

В 2001 году ИКАО приняло Декларацию о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения.

Активное осуществление превентивной программы безопасности, на которую только авиакомпании США ежегодно тратят около 150 млн. долларов, дало весьма ощутимые результаты. Если за период с 1968 по 1972 год (5 лет) в США было зарегистрировано свыше 130 случаев попыток захвата и угонов ВС, то в последующие 6 лет (с 1973 по 1978 г.) - 37 таких случаев, что составляет примерно 20 % от АНВ предыдущего периода. Таким образом, был сбит накал воздушного терроризма в США.

К середине 80-х годов многие международные аэропорты оснащаются новейшими техническими средствами контроля и досмотра. Государства выделяют значительные средства на обеспечение отечественной авиационной безопасности.

Так, Израиль на безопасность своего аэропорта «Бен-Гурион», который находится в одной из самых взрывоопасных зон мира, тратит 25 % от общего бюджета, выделяемого на безопасность страны. В настоящее время система авиационной безопасности в аэропорту «Бен-Гурион» считается самой эффективной и надежной.

В последнее десятилетие во всем мире, в том числе и в России, резко возросло количество террористических актов с применением взрывчатых веществ. Гражданская авиация столкнулась с новой проблемой, от решения которой во многом зависит ее судьба.

Слабая защищенность воздушных судов от террористических актов с применением ВВ стала очевидна после того, как в декабре 1988 года был взорван над Локкерби самолет Боинг-747 авиакомпании «РАН АМ». Самодельное взрывное устройство, содержащее пластическое ВВ, было размещено в кассетном магнитофоне и в багаже доставлено на борт. В результате взрыва погибли все пассажиры и экипаж самолета.

Именно это событие послужило толчком для принятия мировым сообществом экстренных мер по разработке и внедрению в гражданскую авиацию более эффективных методов и средств обнаружения взрывных устройств и взрывчатых веществ.

### **Меры обеспечения авиационной безопасности:**

- составление Программ безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта);
- планирование, отработка и координация ответных действий на акты незаконного вмешательства в деятельность ГА;
- подготовка специалистов САБ в области авиационной безопасности; обучение авиаспециалистов мерам авиационной безопасности;
- ограждение аэродромов и объектов авиапредприятий;
- оснащение техническими средствами обеспечения безопасности (технические средства досмотра и охраны);

- охрана аэропорта и жизненно важных объектов;
- организация и поддержание пропускного и внутриобъектового режима аэропортов;
- предполетный осмотр ВС на безопасность;
- досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа, совершенствование технологии досмотра;
- производство специальной досмотровой техники, проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию принципиально новых типов такой техники;
- создание и совершенствование национального законодательства в области АБ страны.

Мировой опыт показывает, что основные меры безопасности должны выполняться на земле, до посадки пассажиров в ВС.

#### **2.4. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.**

**Авиационная безопасность** - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

**Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации** - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации и повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

**В соответствии с классификацией ИКАО акт незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность гражданской авиации это - акт:**

а) насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна;

б) разрушения воздушного судна, находящегося в эксплуатации, или причинения этому воздушному судну повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете;

в) помещения или совершения действий, приводящих к помещению, на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете;

г) разрушения или повреждения аэронавигационного оборудования или вмешательства в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушного судна в полете;

д) сообщения заведомо ложных сведений, создающих угрозу безопасности воздушного судна в полете;

е) незаконного и преднамеренного использования любого устройства, вещества или оружия:

- для совершения акта насилия в отношении лица (лиц) в аэропорту, на борту воздушного судна, который причиняет или может причинить вред здоровью или смерти;

- для разрушения или серьезного повреждения оборудования и сооружений аэропорта, воздушного судна, для нарушения работы служб аэропорта.

ж) любой другой акт, который угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту.

**В соответствии с существующей в Российской Федерации классификацией, все акты незаконного вмешательства условно отнесены к следующим видам:**

- Взрыв ВС или объекта ГА
- Захват (угон) ВС
- Попытка захвата (угона) ВС
- Диверсия

- Нападение (в том числе с захватом заложников)
- Угрозы в адрес ГА
- Блокирование ВС и объектов ГА
- Несанкционированное проникновение в ВС и на объекты ГА
- Другие АНВ (инциденты).

**Инцидент** - случай, имеющий цель незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Например:

- Загорание ВС или объекта ГА;
- Повреждение ВС или объекта ГА;
- Случаи применения оружия, производства выстрелов (в том числе самопроизвольных) в контролируемых зонах аэропорта, в аэровокзалах или в воздушных судах лицами, не имеющими отношения к обеспечению авиационной безопасности данного аэропорта;
- Случаи обнаружения оружия, боеприпасов, ВВ и ВУ у посторонних лиц и пассажиров в контролируемых зонах аэропорта;
- Случаи насилия в отношении лиц, находящихся на борту ВС в полете, и угрожающие безопасности этого ВС.

## **2.5. Состояние авиационной безопасности в гражданской авиации.**

Систему авиационной безопасности ГА России возглавляет Департамент авиационной безопасности и специального обеспечения полетов Минтранса России и отделы АБ в территориальных органах воздушного транспорта.

С 1997 года в аэропортах и авиапредприятиях ГА созданы службы АБ, в составе которых насчитывается более 12 тысяч человек.

На службы АБ возлагается вся полнота ответственности за качество проведения превентивных мер безопасности (досмотр пассажиров, членов экипажей и авиаперсонала, ручной клади, багажа, груза, почты, бортовых запасов ВС, объектов инфраструктуры ГА, контроль за доступом на территорию аэропорта). Первостепенное внимание уделяется предотвращению доступа на ВС запрещенных веществ и объектов, которые могут быть использованы для совершения террористических актов.

В результате работы служб АБ снизилось количество попыток пронести на борт запрещенные к перевозке вещества и предметы.

Тенденция снижения количества выявляемых нарушений объясняется тем, что:

- процедуры предполетного досмотра осуществляет высококвалифицированный состав служб АБ;
- введены дополнительные меры АБ в аэропортах и авиапредприятиях;
- разрешен провоз на ВС оружия, боеприпасов, спецсредств, **сдаваемых на время полета**;
- ведется активная разъяснительная работа среди пассажиров по мерам обеспечения АБ и ответственности за их нарушение;
- потенциальные нарушители вынуждены отказаться от своих планов в результате комплекса проводимых мероприятий.

Службы АБ взаимодействуют с МВД и ФСБ для поддержания должного уровня АБ.

### **Воздушный терроризм в СССР и Российской Федерации**

В СССР первая попытка захвата ВС произошла в 1958 году (25.10.58 - попытка захвата двумя преступниками самолета Ан-2 в аэропорту Новые Кресты (Якутия). Жертв нет.

- За 22 года (с 1958 по 1979 год) произошло 22-е попытки захвата ВС и 6 случаев захвата и угона ВС за границу. Убито 10 человек и ранено 7 человек.

За этот же период в мире зафиксировано свыше 800 случаев попыток захвата и угона ВС, погибло около 1200 и ранено более 900 человек. В США за данный период зафиксировано свыше 200 попыток захвата и угона ВС.

Другие виды актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (угрозы в адрес воздушного транспорта, несанкционированное проникновение в ВС, блокирование ВС, нападения на земле с захватом заложников с целью шантажа и

вымогательства и т.д.) отсутствовали или происходили крайне редко.

• В последующие 10 лет (с 1980 по 1989 год) количество актов незаконного вмешательства увеличивается почти в 10 раз (283 АНВ). Из них: 15 попыток захвата ВС, 5 случаев угона ВС за границу и 263 случая угроз в адрес гражданской авиации.

В мире за этот период зафиксировано свыше 250 попыток захватов и угонов ВС.

Преступные акты воздействия на гражданскую авиацию приобретают постоянный характер. Начиная с 1984г., количество угроз в адрес гражданской авиации увеличивается.

• В последующие 5 лет (с 1990 по 1994 год) количество актов незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта по сравнению с прошедшими 32-мя годами (с 1958 по 1989 год) удваивается.

Помимо таких преступлений, как попытки захвата и угона ВС, угрозы в адрес ГА, появляются новые виды преступлений: попытки диверсий, нападения на земле с захватом заложников с целью шантажа и вымогательства, несанкционированное проникновение в ВС, блокирование ВС и объектов ВТ, а также другие инциденты. Характер преступлений становится более организованным и жестоким.

• В последние годы во всем мире количество попыток захватов и угонов ВС стабилизировалось и колеблется в пределах 31-го случая в год.

В России и в странах СНГ количество попыток захватов и угонов ВС неуклонно увеличивается и составляет от 8-и до 10-и случаев в год.

Если в СССР за период с 1958 по 1979 год количество попыток захватов и угонов воздушных судов составляло 3,5% от мирового количества, то в России в последние 6 лет - 32%.

В 1990 году отмечено небывалое за всю историю Аэрофлота количество попыток захвата и угона ВС. Было осуществлено 33 такие акции (24 попытки захвата ВС и 9 случаев угона ВС за границу).

Только в июне месяце:

- 9 июня угнан самолет из Минска в Стокгольм;
- 18 июня угнан самолет из Измаила в Турцию;
- 19 июня угнан самолет из Риги в Хельсинки;
- 24 июня угнан самолет из Таллина в Хельсинки;
- 28 июня попытка угона самолета из Краснодара в Турцию;
- 30 июня угнан самолет из Львова в Стокгольм.

«Плотность» угона самолетов беспрецедентна не только в истории отечественной гражданской авиации, но и в мировой практике.

В нашем государстве в период с 1990 по 2002 год произошло 23 случая захвата (угона) ЗС, что составляет 12% от зафиксированных аналогичных случаев в мире (свыше 180-ти).

КОЛИЧЕСТВЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АНВ	ПЕРИОД ВРЕМЕНИ	
	1987-1992 год	1998-2002 год
ВСЕГО актов незаконного вмешательства (совершенных по периодам в 6 лет), в том числе:	502	929
• захватов и угонов ВС	15	4
• попыток захватов и угонов ВС	42	2
Общее количество преступников	81	15
Количество пострадавших людей, в том числе:		
• убито	11	3
• ранено	22	2

### 3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АБ

К настоящему времени созданы и функционируют следующие международные организации гражданской авиации:

- Международная организация гражданской авиации (ИКАО).  
Европейская комиссия по гражданской авиации (ЕКГА).  
Международная авиатранспортная ассоциация (ИАТА).
- Международная ассоциация гражданских аэропортов (ИКАА).

#### 3.1. Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО по АБ.

##### 3.1.1. Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

**ИКАО (ИКАО)** - одно из специализированных учреждений ООН со штаб-квартирой в Монреале. ИКАО создана 07.12.44 в Чикаго 52-мя государствами, подписавшими конвенцию о международной гражданской авиации. Позднее, 06.06.45 принято Временное соглашение о международной организации гражданской авиации (ПИКАО). Затем, 04.04.47 ПИКАО преобразовано в ИКАО. В настоящее время членами ИКАО являются более 180-ти суверенных государств. Генеральный секретарь ИКАО назначается Советом ИКАО на 3-х летний срок.

ИКАО обеспечивает всемирный форум по вопросам международной гражданской авиации.

**Цели организации** - разработка принципов и методов международной аэронавигации; содействие в развитии международного воздушного транспорта. Региональные отделения: Бангкок, Каир, Дакар, Лима, Мехико, Найроби, Париж.

**Цели региональных отделений** - содействие в создании и внедрении региональных инициативных планов аэронавигации; оказание помощи местным правительствам в области развития гражданской авиации. Региональные группы планирования собираются один раз в год. Они представляют свои рекомендации Совету ИКАО.

**Уставом ИКАО** является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации.

Присоединение государств к Чикагской конвенции 1944 г. влечет за собой автоматическое вступление в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), поскольку уставные положения ИКАО, как специализированного учреждения ООН, являются неотъемлемой составной частью Чикагской конвенции. Не существует другой процедуры вступления в ИКАО, кроме присоединения к Чикагской конвенции.

##### **Структура ИКАО:**

- Высший орган - Ассамблея ИКАО. Собирается один раз в три года.
- В работе Ассамблеи могут принимать участие все страны-члены ИКАО.

**Руководящий орган** - Совет ИКАО, избираемый Ассамблеей на 3-х летний срок и состоит из представителей 33-х государств.

Совет ИКАО:

- Проводит совещания в течение всего года.
- Выполняет рабочую программу, принятую Ассамблеей.
- Принимает международные Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО для последующего включения в качестве приложений к Конвенции.
- Действует в качестве арбитра между странами.
- Расследует проблемы, возникающие в деятельности международной гражданской авиации.

**Членство в Совете** базируется на одном из 3-х принципов:

- Страны наибольшего значения для ГА;
- Страны, вносящие наибольший вклад своими объектами аэронавигации;
- Страны, членство которых обеспечивает глобальное географическое представительство.

## **Постоянная работа ИКАО обеспечивается Советом через его Комитеты и Комиссии:**

- Комиссия аэронавигации (Комитет по перспективным аэронавигационным системам, образован в 1983 г.)
- Комиссия воздушного транспорта.
- Юридический комитет.
- Комитет по кадрам.
- Финансовый комитет.
- Объединенный комитет поддержки аэронавигационных служб.
- Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР).
- Комитет по незаконному вмешательству в деятельность международной ГА и её служб. Отдел авиационной безопасности ИКАО.

Комиссии и Комитеты формируют специализированные группы и рабочие группы из приглашенных экспертов для изучения специальных вопросов и выработки рекомендаций.

## **Стратегические (первоочередные) задачи ИКАО в области авиационной безопасности:**

- Стратегическая задача N 1. - Всеобъемлющий досмотр зарегистрированного багажа;
- Стратегическая задача N 2. - Разработка мер безопасности для обеспечения того, чтобы только разрешенный багаж проносился на борт ВС.
- Стратегическая задача N 3. - Улучшение досмотра пассажиров и ручной клади. Усиление контроля, за перевозкой электронных устройств с батарейным питанием - основной элемент применяемых в аэропортах мер по обеспечению авиационной безопасности и нуждается в постоянном рассмотрении и улучшении.
- Стратегическая задача N 4. - Разработка мер безопасности в отношении груза, почты, бортового питания, курьерских и срочных отправок.
- Стратегическая задача N 5. - Улучшение контроля, за доступом в аэропорты (жесткий, постоянный контроль).

## **Представительство Российской Федерации в ИКАО**

СССР вступил в ИКАО в ноябре 1970 года.

Россия является правопреемником СССР как участник межправительственных соглашений.

По состоянию на 2000 год РФ является участником более 120-ти 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.

### ***3.1.2. Конвенции по авиационной безопасности. Приложения к конвенции ИКАО.***

В различные периоды развития международной авиации мировым сообществом принято девять Конвенций по гражданской авиации, регламентирующих различные вопросы её деятельности:

**1. Варшавская конвенция 1929г.** - Конвенция по унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (подписана в Варшаве 12.10.29. вступила в силу 17.09.33, изменена в Гааге в 1955 г., изменена и дополнена в Гватемале 08.03.71).

**2. Чикагская конвенция 1944г.** - Конвенция о международной гражданской авиации (подписана в Чикаго 07.12.44, вступила в силу в 1947г).

**3. Женевская конвенция 1948г.** - Конвенция о международном признании прав на воздушные суда (подписана в Женеве 19.06.48, ступила в силу 17.09.53).

**4. Римская конвенция 1952г.** - Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (подписана в Риме 07.10.52, вступила в силу 04.02.58, изменена в Монреале 23.09.78).

**5. Гвадалахарская конвенция 1961г.** - Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции по унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемым лицом, не являющимся перевозчиком по договору (подписана в Гвадалахаре 18.09.61 г., вступила в силу 01.05.64).

**6. Токийская конвенция 1963г.** - Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (подписана в Токио 14.09.63, вступила в силу 04.12.69).

**7. Гагская конвенция 1970г.** - Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (подписана в Гааге 16.12.70, вступила в силу 14.10.71).

**8. Монреальская конвенция 1971г.** - Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (подписана в Монреале 23.09.71, вступила в силу 26.01.73).

**9. Монреальские протоколы 1975г.** - Дополнительные протоколы № 1, 2, 3 и 4 об изменении Варшавской конвенции 1929г. (подписаны в Монреале 25.09.75, вступят в силу после ратификации 30 государствами),

**10. Монреальский дополнительный протокол 1988г.** - Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23.09.71 (подписан в Монреале 24.02.88. вступил в силу 06.08.89).

**11. Монреальская конвенция 1991г.** - Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (подписана в Монреале 01.03.91, вступила в силу в 1998г.).

**Чикагская конвенция о международной гражданской авиации** 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.

ИКАО внесла 18 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.

**Приложения к Чикагской конвенции** - посвящены системам связи, метеорологии, нормам летной годности и эксплуатации воздушного судна, защите окружающей среды, обеспечению безопасности полетов и взрывчатым веществам:

Токийская (1963г.), Гагская (1970г.), Монреальская (1971г.), Монреальская (1991г.) конвенции и Дополнительный Монреальский протокол (1988г.) являются признанной универсальной базой борьбы с различными видами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и послужили основой для Приложения 17 к Чикагской конвенции.



### **3.1.3. Приложение 17 к Чикагской конвенции ИКАО. Нормы, правила и процедуры ИКАО по авиационной безопасности.**

Приложение 17 к Чикагской конвенции - «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику для обеспечения безопасности гражданской авиации, предъявляемые ИКАО ко всем странам-участницам.

Приложение 17 принято 22.03.74, применяется с 27.02.75

ИКАО разработано несколько приложений к Чикагской конвенции. Приложения содержат технические данные, которые страны-участницы согласились соблюдать.

Приложение 17 («Безопасность - защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства») содержит требования по охране, предъявляемые ИКАО и применяющиеся ко всем странам-участницам. Три другие Конвенции (Токийская, Гаагская и Монреальская) послужили основой для Приложения 17 «Стандарты и Рекомендуемая практика для организации охраны». В апреле 2002 года вышло седьмое издание Приложения 17 ИКАО.

Эти требования разделены на 2 раздела: «Стандарты» и «Рекомендуемая практика» (САРПС) для программ обеспечения безопасности.

**Стандарт ИКАО (Рекомендуемая практика ИКАО)** - любая инструкция, содержащая физические характеристики, описание конструкции, материала, персонала или процедур, стандартное применение которых считается необходимым для обеспечения безопасности полетов международными рейсами. В соответствии с Чикагской конвенцией подписывающие контракт страны должны соблюдать эти стандарты.

Приложение 17 в основном касается административных и координационных аспектов, требующих того, чтобы каждое государство - член ИКАО учредило свою собственную программу по безопасности гражданской авиации с такими дополнительными мерами безопасности, которые могут быть предложены другими заинтересованными органами.

Возможно, единственной, самой важной процедурой безопасности, предписываемой настоящим приложением, является инспекция/досмотр людей и багажа в международных аэропортах. Ассамблея ИКАО и Совет официально признали особую важность этой процедуры в ряде резолюций.

### **3.1.4. Руководство ИКАО по безопасности для защиты ГА от АНВ (Док.8973).**

В целях оказания помощи государствам в обеспечении безопасности ГА и принятии мер и правил, изложенных в Приложении 17 ИКАО, Ассамблея ИКАО поручила Генеральному секретарю разработать Руководство по безопасности и осуществлять контроль за его исполнением. В Приложении содержатся требования, а в Руководстве – рекомендации относительно методов их выполнения.

### **3.1.5. Деятельность ИАТА в области АБ.**

ИАТА является всемирной отраслевой организацией регулярных авиакомпаний (более 200 членов из 120 государств), что позволяет ИАТА авторитетно говорить о возможностях и проблемах АБ на ВТ.

Основной задачей ИАТА является обеспечение развития авиаперевозок в условиях максимальной безопасности, удобства и эффективности для пассажиров, грузоотправителей и максимальной экономии для авиакомпаний.

Основные функции и деятельность ИАТА по вопросам АБ заключаются в сборе, анализе и распространении информации по АБ с учетом ее конфиденциальности. Предоставление услуг по обеспечению АБ осуществляется путем разработки отраслевой политики и основных рекомендаций.

Функцией и деятельностью ИАТА являются также координация действий перевозчиков с целью сокращения убытков, причиняемых:

а) перевозкой нелегальных наркотиков и других веществ, запрещенных к перевозке законом;

- б) украденными и не сертифицированными деталями самолетов;
- в) кражами багажа, груза, почты;
- г) кражами имущества компаний.

**Восемь рекомендаций ИАТА по АБ в международных аэропортах:  
Государства должны быть уверены в том, что:**

- 1. Разработаны программа обеспечения АБ в аэропортах, учебная программа АБ, план действий в нештатных ситуациях, создана комиссия по АБ, а также силы и средства готовы к действиям против актов незаконного вмешательства (АНВ).**
- 2. Сотрудники службы АБ соответствующим образом подготовлены и оснащены, осуществляют патрулирование и готовы к противодействию вероятным или реальным АНВ.**
- 3. Установлена специальная зона контроля перед посадкой на все самолеты. Пассажиры и их ручная кладь досматриваются перед входом в эту зону. Все другие люди и предметы, попадающие в эту зону, подлежат идентификации и контролю службой АБ.**
- 4. Системы прямой и дискретной связи соединяют точки досмотра пассажиров и другие пункты контроля с центральным постом АБ с тем, чтобы он мог оперативно реагировать на любые подозрительные факты.**
- 5. Режимные зоны (зоны ограниченного доступа) надлежащим образом закрыты и четко обозначены, в целях недопущения проникновения в них посторонних лиц и транспортных средств. Перед входом в такие зоны и на выходе из них ведется постоянная идентификация лиц и предметов.**
- 6. Имеются ограждения, отделяющие места нахождения пассажиров от грузовых, багажных, почтовых складов, диспетчерских служб и пунктов подачи бортипитания. Все эти точки должны быть приспособлены для проведения при необходимости контроля АБ.**
- 7. Места стоянки самолетов постоянно контролируются, патрулируются и хорошо освещены. Все места, откуда посторонние лица могут наблюдать за самолетными стоянками, должны контролироваться службой АБ.**
- 8. При строительстве новых аэропортов и реконструкции старых, в здания закладываются необходимые с точки зрения АБ архитектурные и иные элементы.**

**Дополнительные требования в нормативные правовые и ведомственные документы по авиационной безопасности гражданской авиации Российской Федерации после событий 11 сентября 2001 года.**

- 1. Детальное знание членами экипажей гражданских воздушных судов требований по предотвращению возможности захвата воздушного судна. Взаимодействие и взаимопомощь при возникновении чрезвычайной ситуации на борту во время полета.**
- 2. Организация 100% досмотра багажа пассажиров.**
- 3. Оснащение аэропортов современными техническими средствами досмотра,**
- 4. аппаратурой обнаружения паров взрывчатых веществ, интегрированными системами**
- 5. безопасности и инженерно-техническими средствами охраны.**
- 6. Изъятие из бортовых комплектов кухонного и столового оборудования воздушных судов металлических ножей, вилок, стеклянной и керамической посуды и других предметов, которые могут быть использованы правонарушителями в целях создания угрозы безопасности пассажиров и членов экипажа и захвата воздушного судна.**
- 7. Исключение перевозки в пассажирских салонах гражданских воздушных судов ножей и иных колющих и режущих предметов гражданского назначения, напитков и продуктов в стеклянной и керамической упаковке, бытовых аэрозолей любого типа и других предметов и веществ, которые могут быть использованы правонарушителем в целях создания угрозы безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна.**
- 8. Запрещение проведения регистрации пассажиров и оформление багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, вне специально оборудованных зон регистрации в зданиях аэропортов или городских аэровокзалов.**
- 9. Строгое ограничение массы и габаритов вещей, находящихся при пассажирах в салоне воздушного судна.**

10. Организация опроса пассажиров с целью исключения проникновения на борт воздушного судна лиц, имеющих опасные отклонения в психике, выявления скрытых от сотрудников авиационной безопасности предметов и веществ, запрещенных к перевозке.

11. Исключение из перечня товаров беспощинной торговли в контролируемой зоне аэропорта и на борту воздушного судна, при комплектации бортового питания напитков и продуктов в стеклянной или иной колющейся и бьющейся упаковке, которая может быть использована правонарушителем в целях создания угрозы безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна;

12. Выборочное сопровождение рейсов повышенного риска подготовленными для этих целей сотрудниками.

13. Предотвращение несанкционированного доступа пассажиров к бортовым аварийно-спасательным средствам.

14. Оборудование воздушных судов видеосистемами для оперативного наблюдения за обстановкой в пассажирских салонах.

15. Совершенствование систем (в том числе автоматического действия) оповещения диспетчерских служб о возникновении чрезвычайной ситуации на борту воздушного судна.

### **3.2. Нормативная правовая база обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Российской Федерации**

«Положение о Федеральной системе обеспечения деятельности ГА от АНВ», утвержденное постановлением Правительства РФ № 897 от 30.07.94.

Документом предусмотрено, чтобы ВС, предназначенные для перевозки пассажиров, оснащались **надежно запираемыми пуленепробиваемыми дверями и перегородками**, изолирующими кабину пилотов от пассажирского салона; **сигнализационными и переговорными устройствами** для связи пилотов с бортпроводниками; **устройствами, исключающими несанкционированный запуск двигателей, запираемыми помещениями** для хранения на время полета у пассажиров предметов и веществ.

#### **3.2.1. Воздушный кодекс Российской Федерации.**

Государственной Думой РФ 19.02.97 в третьем чтении приняты, а Советом Федерального Собрания РФ 05.03.97 одобрены два важных Федеральных закона в области авиации: «О государственной политике в области развития авиации» и «Воздушный Кодекс Российской Федерации».

Президент России 19.03.97 подписал Федеральный Закон № 60-ФЗ «Воздушный Кодекс Российской Федерации».

«Воздушный Кодекс Российской Федерации» 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.

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.

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.

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.

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.

## ГЛАВА XII. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

### Статья 83. Авиационная безопасность

1. Авиационная безопасность - **состояние защищенности авиации** от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.
2. **Авиационная безопасность** обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями военизированной охраны аэродромов или аэропортов, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами. Службы авиационной безопасности аэродромов или аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий) являются службами с особыми уставными задачами.
3. **Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации** - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

### Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности

1. Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны **принимать меры по обеспечению авиационной безопасности**.
2. **Авиационная безопасность обеспечивается посредством:**
  - **предотвращения доступа** посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;
  - **охраны воздушных судов** на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц; исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза: предполетного досмотра: реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

3. Службы авиационной безопасности **имеют право задерживать** для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, а также багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам, а в случаях, если жизни или здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, **применять меры** в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей **разрешается ношение и применение служебного оружия** в порядке, установленном федеральными законами.

4. Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

## **Статья 85. Предполетный досмотр**

1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному **предполетному досмотру** подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.
2. Предполетный досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, **проводится в аэропорту или на воздушном судне** уполномоченными лицами служб авиационной безопасности.  
К участию в предполетном досмотре могут привлекаться сотрудники органов внутренних дел на транспорте.  
Проведение предполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.  
При выполнении **международных полетов** воздушных судов предполетный досмотр проводится **после осуществления** пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного, фитосанитарного и иного контроля.
3. При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается **расторгнутым**.
4. Правила проведения предполетного досмотра устанавливаются федеральными авиационными правилами.

### **3.2.2. Положение о федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от АНВ (с изменениями от 22 апреля 1997 г., 6 марта 1998 г.)**

**1.** Федеральная система обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (далее - Федеральная система) разработана в соответствии с Руководством по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действий в отношении гражданской авиации.

**2.** Основной задачей Федеральной системы является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, наземного персонала авиапредприятий, охраны воздушных судов и средств аэропорта путем осуществления мер по защите от актов незаконного вмешательства (авиационная безопасность) в соответствии с Нормами, правилами и процедурами, прилагаемыми к настоящему Положению.

**3.** Меры, предусмотренные Федеральной системой, применяются в отношении гражданских воздушных судов, национальных и иностранных эксплуатантов (авиакомпаний), выполняющих внутренние и международные воздушные перевозки, на территории Российской Федерации, а также в отношении аэропортов, закрепленных за ними территорий и сооружений, расположенных на них.

**4.** На территории иностранных государств в отношении воздушных судов Российской Федерации применяются меры обеспечения защиты деятельности международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, предусмотренные законодательством страны пребывания воздушного судна Российской Федерации.

**5.** Невыполнение или нарушение Норм, правил и процедур по **авиационной безопасности** авиационными предприятиями, аэропортами, эксплуатантами влечет аннулирование лицензий (разрешений), а пассажирами и грузоотправителями - ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации.

**6. Авиационная безопасность** обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

**7.** Разработка и реализация государственной политики в области авиационной безопасности осуществляются Федеральной авиационной службой России.

**8.** Проведение мероприятий по защите деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществляет Федеральная авиационная служба России во взаимодействии с Федеральной службой безопасности Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации, Министерством обороны Российской Федерации, Министерством иностранных дел Российской Федерации и Государственным таможенным комитетом Российской Федерации.

Для координации действий при возникновении чрезвычайных ситуаций, связанных с захватами и угонами воздушных судов или иными актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в Федеральной авиационной службе России создается оперативный штаб.

**9.** Региональные управления Федеральной авиационной службы России несут ответственность за надлежащее исполнение авиационными предприятиями, аэропортами и эксплуатантами воздушного транспорта установленных Норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

Региональное управление воздушного транспорта осуществляет контроль за выполнением авиационными предприятиями, аэропортами и эксплуатантами воздушного транспорта условий сертификации и лицензирования в части авиационной безопасности.

**10.** Авиационные предприятия, аэропорты и эксплуатанты обеспечивают выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

**11.** Для выработки мероприятий, направленных на защиту авиационных предприятий, аэропортов и эксплуатантов от актов незаконного вмешательства, предотвращения и пресечения захватов и угонов воздушных судов, создаются аэропортовые комиссии по авиационной безопасности.

Аэропортовая комиссия по авиационной безопасности состоит из представителей (руководителей) территориальных органов и предприятий министерств и ведомств, взаимодействующих с Федеральной авиационной службой России при проведении мероприятий по защите деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, и возглавляется заместителем руководителя местной администрации.

Для оперативного руководства действиями по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с захватом и угоном воздушных судов или иными актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в аэропортах, где возникла или имеется угроза возникновения таких ситуаций, координации действий подразделений Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации и других заинтересованных министерств и ведомств создаются оперативные штабы, которые возглавляются уполномоченными должностными лицами Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

**12.** Администрации авиационных предприятий и аэропортов обеспечивают необходимые условия для работы оперативных штабов по урегулированию ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, принимают непосредственное участие в соответствии с решениями оперативных штабов в мероприятиях по пресечению таких актов.

В целях обеспечения авиационной безопасности в аэропортах (городских аэровокзалах) и на прилегающих к ним территориях администрация аэропорта (городского аэровокзала) имеет право в зависимости от складывающейся обстановки, угрожающей безопасной деятельности аэропорта (городского аэровокзала), вводить дополнительные меры безопасности (контроль допуска граждан в аэровокзалы, досмотр на входах, контроль за передвижением и стоянками транспортных средств и т.д.).

Администрация авиационного предприятия, аэропорта (городского аэровокзала) осуществляет материально-техническое обеспечение, финансирование мероприятий по авиационной безопасности и несет ответственность за их реализацию.

**13.** Служба авиационной безопасности аэропорта обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

Служба авиационной безопасности эксплуатанта обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур авиационной безопасности своими силами или за счет привлечения для этих целей служб авиационной безопасности аэропортов на договорной основе.

В вопросах защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства службы авиационной безопасности эксплуатантов обязаны выполнять распоряжения служб авиационной безопасности аэропортов, на территории которых базируются воздушные суда эксплуатантов.

При отсутствии договора со службой авиационной безопасности на обслуживание воздушного судна в транзитном аэропорту эксплуатант обязан иметь на борту воздушного судна уполномоченного представителя, ответственного за выполнение Норм, правил и процедур авиационной безопасности.

**14.** Администрация авиационных предприятий аэропортов (городских аэровокзалов) и эксплуатанты гражданской авиации должны иметь программы обеспечения авиационной

безопасности, согласованные с региональными управлениями Федеральной авиационной службы России.

Указанные программы должны содержать комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности как в обычных условиях эксплуатации, так и при возникновении чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства.

**15.** Предприятия, организации и учреждения независимо от ведомственной подчиненности обязаны предоставлять все имеющиеся в их распоряжении средства связи для передачи информации об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, угрозах их совершения, а также иной информации, которая может способствовать урегулированию указанных ситуаций.

В случае совершения актов незаконного вмешательства необходимая информация о воздушном судне, пассажирах и членах экипажа сообщается дипломатическим представительствам государств и администрациям авиационных предприятий (аэропортов), расположенных по маршруту полета воздушного судна. По мере полета и изменения обстановки на борту воздушного судна такая информация периодически дополняется.

Состав информации и порядок ее прохождения устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

В случае, когда иностранное воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства на территории Российской Федерации, об этом немедленно уведомляются соответствующие государства.

Сведения о каждом таком акте представляются Министерством транспорта Российской Федерации в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) в соответствии с установленным этой организацией порядком.

Сведения об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации для средств массовой информации передаются только специально уполномоченными для этого представителями Межведомственной комиссии по авиационной безопасности при Правительстве Российской Федерации и аэропортовых комиссий по авиационной безопасности.

**16.** Международное сотрудничество в сфере обеспечения авиационной безопасности осуществляется в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Сотрудничество с государствами, не являющимися членами этих международных организаций, осуществляется на двусторонней основе.

**17.** Подготовка кадров в области авиационной безопасности обеспечивается Министерством транспорта Российской Федерации через систему учебных заведений гражданской авиации.



## 4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ АБ АЭРОПОРТА, АВИАПРЕДПРИЯТИЯ

### 4.1. Система авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта).

Система авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) включает следующие компоненты:

#### **Превентивные меры:**

- охрана контролируемых зон аэропорта;
- контроль доступа в контролируемые зоны и к воздушным судам;
- досмотр пассажиров и ручной клади;
- обеспечение безопасности багажа, груза, почтовых отправлений и бортовых запасов;
- оборудование и специальные технические средства авиационной безопасности;
- обучение авиаперсонала, сотрудников аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) и организаций, связанных с деятельностью ГА мерам авиационной безопасности.

#### **Действия в чрезвычайных ситуациях:**

- порядок взаимодействия ведомств (органов), участие которых предусмотрено по плану действий в чрезвычайной ситуации;
- ответственность и роль каждого ведомства (органа) в зависимости от типа чрезвычайной ситуации;
- порядок использования сил и средств при ликвидации последствий (предотвращении) чрезвычайной ситуации.

Выше перечисленные составляющие авиационной безопасности теряют эффективность без основной организационной структуры - службы авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта).

Основные составляющие системы авиационной безопасности будут рассмотрены ниже. Остановимся на организационной структуре службы авиационной безопасности, а также системе подготовки авиаперсонала и сотрудников аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) в области авиационной безопасности.

### 4.2. Служба авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта).

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

Служба авиационной безопасности аэропорта обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

В соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Российской Федерации. Положения о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и приказа Министра транспорта РФ от 14.04.94 № 19 для осуществления мер и координации работ по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах (авиапредприятиях) были созданы службы авиационной безопасности.

### 4.3. Организация пропускного и внутриобъектового режима.

**Пропускной режим** – совокупность правил и процедур допуска лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта.

**Внутриобъектовый режим** – совокупность организационно-технических мероприятий и правил, направленных на обеспечение порядка передвижения лиц и транспортных средств в контролируемой зоне авиапредприятия.

Пропуск авиаперсонала в контролируемые зоны аэропорта осуществляется по пропускам, удостоверяющим личность (постоянные, срочные, временные и разовые пропуска).

**Владельцу пропуска запрещается:**

- Находиться в зонах, куда нет допуска;
- Находиться в контролируемых зонах во вне рабочего времени.
- Вносить и использовать кино- фото- аппаратуру;
- Вносить на территорию запрещенные вещества и предметы, в том числе принадлежащие другим лицам;
- Выносить с территории материальные средства без разрешающих документов;
- Нарушать установленные маршруты и скорость;
- Курить в неустановленных местах;
- Въезд на контролируемую территорию на личном транспорте.

**Обеспечение авиационной безопасности воздушных судов и объектов инфраструктуры аэропорта**

Ответственность за безопасность ВС и объектов инфраструктуры аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) должна быть четко определена и понятна всем организациям и ведомствам, отвечающим за безопасность аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта). Такая ответственность и соответствующие процедуры должны быть детально оговорены и включены в Программы обеспечения авиационной безопасности аэропортов и эксплуатантов.

Нельзя считать, что пассажиры являются единственным источником попадания оружия и взрывчатых веществ на борт самолета и на объекты инфраструктуры аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта). Поэтому персонал аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) при допуске в контролируемую зону должен проходить досмотр.

**4.4. Охрана воздушных судов.**

На земле самолет является центром рабочей активности, поэтому следует принимать меры предосторожности для предотвращения несанкционированного доступа к нему. Авиаперсонал и сотрудники САБ обязаны задерживать любых лиц, которые не имеют права находиться на борту ВС или в непосредственной близости от него.

Когда самолеты находятся на стоянке и не обслуживаются, должны быть приняты следующие минимальные меры предосторожности для предотвращения несанкционированного доступа к ним:

- все внешние двери должны быть закрыты;
- все лестницы и погрузочные платформы должны быть убраны;
- все трапы и другое оборудование должны быть убраны и обездвижены.

Ответственность за сохранность ВС во время стоянки на аэродроме несет то должностное лицо (дежурный по стоянке, член экипажа, представитель подразделения охраны службы авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия), подпись которого стоит в бортовом журнале и журнале приема-передачи воздушных судов под охрану или на обслуживание, является последней.

**Воздушное судно находится под ответственностью:**

**Экипажа ВС (пилота)** - После приема ВС от авиамеханика до передачи дежурному по стоянке, авиатехнику, сменному экипажу.

**Дежурного по стоянке** - После приема от экипажа до передачи авиатехнику, диспетчеру СОП, сотруднику САБ

**Диспетчера СОП** - После приема от дежурного по стоянке до окончания разгрузки в сдачи дежурному по стоянке.

**Авиатехника АТБ** - После приема от дежурного по стоянке до окончания техобслуживания и передачи ВС дежурному по стоянке, экипажу ВС, сотруднику САБ.

**САБ (охраны)** - Весь период времени сдачи ВС под охрану.

Охрана ВС и объектов ГА (в соответствии с Наставлением по охране воздушных судов и объектов гражданской авиации, НОВС ГА-93) осуществляется подразделениями охраны службы авиационной безопасности авиапредприятия и персоналом отдельных объектов в порядке самоохраны.

Ответственность за организацию и состояние охраны ВС и объектов возлагается на руководителя авиационного предприятия.

Система охраны авиационного предприятия устанавливается Программой авиационной безопасности аэропорта. Количество и размещение постов охраны согласовывается аэропортовой межведомственной комиссией по авиационной безопасности.

В каждом авиапредприятии ГА (в соответствии с НОВСО ГА-93) с учетом местных условий разрабатывается и объявляется приказом руководителя «Инструкция о порядке размещения, приема-передачи и охраны воздушных судов». В инструкции устанавливаются обязанности, права и ответственность должностных лиц предприятия по обеспечению охраны ВС и объектов ГА.

Воздушные суда гражданской авиации должны постоянно находиться под охраной.

#### **Охрана ВС гражданской авиации осуществляется:**

а) при техническом обслуживании в авиационно-техническом предприятии (базе, подразделении) - персоналом этого предприятия (подразделения);

б) на стоянках аэродрома - дежурными по стоянке или подразделением охраны службы» авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия);

в) при кратковременных стоянках продолжительностью до двух часов и наличии в составе экипажа бортинженера (бортмеханика), а также при вынужденных посадках **вне** аэродрома - членами экипажа по указанию командира воздушного судна;

г) воздушные суда, в составе экипажа которых нет бортинженера (бортмеханика) должны сдаваться под охрану независимо от срока стоянки до очередного вылета;

д) на временных аэродромах и посадочных площадках - охраной заказчика авиационных работ, а при техническом обслуживании - авиатехником в соответствии с требованиями специальной инструкции.

При подготовке к вылету производится досмотр ВС сотрудниками службы авиационной безопасности в целях выявления взрывчатых веществ, оружия и других опасных предметов, а также посторонних лиц на борту воздушного судна.

#### **В целях предотвращения несанкционированного проникновения к ВС и объектам инфраструктуры аэропорта посторонних лиц, необходимо:**

- обязательное ношение пропусков обслуживающим персоналом;
- задержание посторонних лиц, у которых нет оснований находиться на контролируемой территории;
- закрытие на запор и пломбировка ворот, входных дверей, грузовых люков и форточек кабин на ВС. Входные трапы и стремянки должны находиться на безопасном расстоянии и стопориться;
- установка специальных противоугонных запорных устройств на ВС;
- систематическое патрулирование зон размещения ВС и объектов инфраструктуры аэропорта.

#### **4.5. Мероприятия по предотвращению АНВ в деятельность ГА.**

Досмотр проводится с целью предотвращения доставки на ВС или объект инфраструктуры аэропорта взрывных, пожароопасных, ядовитых, радиационных веществ и устройств, оружия и других опасных предметов, и веществ.

Для предотвращения АНВ организуется проведение досмотра:

- аэропорта и всех объектов его инфраструктуры;
- ВС, находящихся на его территории;
- пассажиров и их вещей, багажа, груза, почты и бортовых запасов;
- авиаперсонала, членов экипажей ВС и их вещей;
- транспортных средств и специальной техники.

##### **4.5.1. Досмотр пассажиров и вещей, находящихся при них.**

В аэропортах установлены «стерильные зоны» для пассажиров, прошедших досмотр с целью предотвращения контактов с лицами, не прошедшими такого досмотра.

При досмотре пассажира производится проверка достоверности перевозочных документов и их соответствия личности предъявителя.

#### **Предполетный досмотр пассажиров различных категорий**

##### **Лица, следующие через VIP зал и зал официальных лиц и делегаций**

Пассажиры, обслуживаемые в VIP залах и залах официальных лиц и делегаций, проходят досмотр в пунктах досмотра, оборудованных в этих залах. При отсутствии пунктов досмотра в VIP зале и зале официальных лиц и делегаций, проходят досмотр в одном из пунктов досмотра аэропорта.

##### **Высокопоставленные лица и дипломаты**

Пассажиры с дипломатическим статусом, обладающие дипломатическим иммунитетом, а также фельдъегеря, сопровождающие официальную корреспонденцию, проходят досмотр на общих основаниях в VIP залах и залах официальных делегаций, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Досмотр ручной клади и личного багажа пассажиров с дипломатическим статусом производится только в их присутствии или в присутствии их уполномоченных представителей.

##### **Инвалиды**

Пассажиры - инвалиды (на костылях, в инвалидных креслах, на носилках и т.д.) подлежат досмотру вручную, а сопровождающие их лица проходят досмотр на общих основаниях.

Пассажиры, имеющие аппараты, стимулирующие сердечную деятельность, подвергаются досмотру без применения технических средств.

##### **Пассажиры, находящиеся под стражей**

К ним относятся: пассажиры, находящиеся под стражей или административным контролем, депортируемые лица, которым отказан въезд в страну, конвоируемые заключенные.

Регистрация, посадка вооруженных работников и конвоируемых лиц осуществляется в соответствии с требованиями указаний и инструкций, изданных специально уполномоченным органом ГА России совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами.

В обязательном порядке уведомляется эксплуатант и командир ВС в тех случаях, когда пассажиры должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству, для принятия надлежащих мер безопасности.

Конвоиры заключенных (депортируемых лиц) на борту воздушного судна могут иметь при себе оружие (при наличии разрешительных документов). Информация о наличии таких лиц сообщается командиру воздушного судна.

Регистрация, посадка вооруженных работников и конвоируемых лиц осуществляется в соответствии с требованиями указаний и инструкций, изданных специально уполномоченным органом ГА России совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами.

У личного состава караула (войскового наряда), сопровождающего конвоируемых лиц, оружие, боеприпасы и спецсредства при досмотре не изымаются (за исключением газовых баллончиков и патронов к газовому оружию), о чем информируется командир воздушного судна.

Их досмотр проводится работниками САБ совместно с дежурным по залу.

К перевозке на ВС совместно с другими пассажирами конвоируемые лица могут допускаться только при наличии конвоя.

Конвоируемые перед посадкой в ВС должны быть подвергнуты обыску, у них изымаются спички и другие опасные предметы и вещества, а также колющие и режущие предметы.

Конвоиры обязаны представиться командиру экипажа и поставить его в известность об имеющемся у них оружии, номерах мест, занимаемых конвоируемыми.

Посадка конвоируемых лиц в ВС производится до посадки остальных пассажиров, на места, располагаемые ближе к задней части пассажирского салона, но не рядом с запасным выходом или напротив него.

На крайнее место к проходу между креслами должен садиться конвоир.

Высадка конвоируемых лиц из ВС производится после того, как все пассажиры покинут его.

### **Сотрудники Федеральной службы охраны Российской Федерации**

Предполетный досмотр сотрудников Федеральной службы охраны Российской Федерации (ФСО России), сопровождаемых ими объектов государственной охраны, их ручной клади и багажа **не проводится**.

Разрешается допуск на борт воздушного судна вооруженных сотрудников ФСО России в случае, если у них есть разрешительные документы (удостоверения и командировочные предписания установленного образца). О наличии таких лиц сообщается командиру воздушного судна.

### **Сотрудники службы безопасности на борту воздушного судна**

Сотрудники САБ, исполняющие служебные обязанности на борту воздушного судна, могут иметь при себе оружие (при наличии разрешительных документов). Командир воздушного судна информируется об этом.

### **Процедура доставки и сопровождения пассажиров на борт воздушного судна**

Контроль пассажиров в пути следования от зала ожидания до посадки в воздушное судно, осуществляется сотрудниками службы организации перевозок под контролем сотрудников САБ.

Исключаются все контакты пассажиров, прошедших досмотр и допущенных к посадке в воздушное судно, с пассажирами, не прошедшими досмотр, провожающими, с персоналом аэропорта, авиапредприятия или городского аэровокзала, не занятыми обслуживанием пассажиров данного рейса.

Проверку отметок на авиабилетах о прохождении досмотра пассажирами (в том числе транзитными) у трапа воздушного судна производят дежурные по посадке.

### **Разделение пассажиров**

Вылетающие пассажиры, прошедшие контроль безопасности (предполетный досмотр), не должны смешиваться и контактировать с прибывающими пассажирами и лицами, не обеспечивающими безопасность.

## Соответствие количества пассажиров и их багажа

Должно быть обеспечено полное соответствие (установление) багажа пассажирам. Если пассажир (местный, трансферный или транзитный) зарегистрировался на рейс и его багаж загружен в ВС, должна быть произведена проверка того, что данное лицо действительно находится на борту данного ВС.

Не должно быть допущено попадание на борт воздушного судна и перевозка багажа пассажира, который не следует данным рейсом. В случае, если это лицо не находится на борту данного ВС, его багаж не может перевозиться этим рейсом, кроме случаев, когда он досмотрен и есть уверенность, что он не содержит, каких-либо запрещенных предметов, которые могут поставить под угрозу безопасность ВС.

Авиакомпании могут разрешать провоз багажа пассажиров, которые не находятся на борту воздушного судна, лишь после проведения процедур контроля безопасности в соответствии с установленными стандартами.

Перевозка багажа пассажиров, отсутствующих на борту воздушного судна, если он не прошел контроль на авиационную безопасность в соответствии с установленными стандартами - не разрешается.

В аэропортах и их службах ручная кладь и багаж пассажиров не должны оставаться без присмотра.

### 4.5.2. Досмотр багажа.

Досмотр сопровождаемого багажа производится в обязательном порядке в случаях:

- а) поступления сообщения о наличии или обнаружении у пассажира веществ и предметов, запрещенных к перевозке на пассажирском воздушном транспорте;
- б) поступления сообщения о готовящемся акте незаконного вмешательства;
- в) снятия багажа в связи с неявкой пассажира на посадку;
- г) по запросу других авиапредприятий или иностранных авиакомпаний.

Сдаваемый (зарегистрированный) багаж перед доставкой на борт ВС подлежит проверке и контролю на безопасность досмотру (с использованием рентгеновских установок и других технических средств) или ручному досмотру.

В процессе обработки багажа должно быть обеспечено четкое соблюдение порядка контроля на безопасность.

Зарегистрированный багаж лиц, отобранный для более тщательной проверки, должен вскрываться и его содержимое досматриваться вручную. Кроме того, пустые чемоданы и сумки должны просвечиваться на рентгеновском оборудовании.

Небольшие свертки и коробки, направляемые через стойки регистрации пассажиров, должны перед отправкой просвечиваться на рентгеновском оборудовании или досматриваться вручную.

Если при досмотре сдаваемый багаж вызывает сомнение, пассажиры должны быть опрошены относительно принадлежности, содержимого и сохранности их багажа, а также содержит ли их багаж электроприборы и радиоаппаратуру.

Вопросы задаются с целью дать возможность пассажиру принять участие в обеспечении его собственной безопасности и безопасности ВС, на котором он совершает перелет. Это позволяет определить обстоятельства, при которых взрывное устройство могло быть заложено в его багаж без его уведомления и выделить те предметы багажа или их содержимого, которые необходимо проверить.

Багаж подлежит ручному досмотру, если пассажир заявляет, что у него имеются электроприборы, которые ни разу не включали в сеть, или которые были изменены или отремонтированы после последнего включения.

### Охрана зарегистрированного багажа

Сдаваемый (зарегистрированный) багаж подлежит защите от несанкционированного доступа к нему посторонних лиц и пассажиров от момента регистрации багажа до момента получения его пассажиром в пункте прибытия. Пассажиры не должны иметь доступа к зарегистрированному багажу.

## **Транзитные пассажиры и багаж**

Транзитные пассажиры, высаживающиеся в аэропортах, перед входом в стерильную зону должны проходить контроль безопасности.

Авиакомпания должна убедиться, что все вышедшие на транзитной остановке пассажиры вернулись на борт данного ВС.

В случае, если пассажир не вернулся на борт данного ВС, его сданный багаж и ручная кладь должны быть выгружены из ВС.

Выгруженный багаж не может перевозиться этим рейсом, если он перед обратной погрузкой не пройдет досмотр достаточный, чтобы убедиться, что в нем не содержится запрещенных предметов, которые могут угрожать безопасности ВС.

## **Трансферные пассажиры и багаж**

Трансферные пассажиры перед входом в стерильную зону должны проходить контроль безопасности.

Трансферные пассажиры и багаж должны быть досмотрены и сверены следующим образом:

- сдаваемый багаж должен быть досмотрен;
- пассажиры и ручная кладь должны быть досмотрены;
- пассажиры должны быть сверены с их багажом.

## **«Досылаемый» багаж**

«Досылаемый» багаж (отставший багаж, помеченный биркой «досылка» для доставки к владельцу) должен перевозиться только в том случае, если после определения его как «досылаемого» багажа, он прошел досмотр достаточный, чтобы убедиться, что в нем не содержится запрещенных предметов и веществ, которые могут угрожать безопасности ВС.

### **4.5.3. Досмотр грузов и почты.**

Безопасность грузов и почты обеспечивается проведением предполетного досмотра наряду с этим, выполняется ряд мер безопасности, прежде чем партия груза (почты) будет допущена к погрузке в ВС. Весь груз (почта) должен быть обработан и проверен следующим образом:

- Сопроводительные документы и данные должны быть проверены и подтверждены.
- Внешняя упаковка каждой партии груза (почты) подлежит проверке. В случае, если имеются свидетельства, что партия была вскрыта или другие признаки, вызывающие подозрение, партия груза (почты) отстраняется от погрузки на ВС.
- Досмотр груза (почты) производится с использованием технических средств. После проведения комплекса мер безопасности, партия груза (почты) допускается к погрузке в ВС.

**Дипломатическая почта, консульские вализы**, а также приравненная к ним на основании международных договоров Российской Федерации иная официальная корреспонденция иностранных учреждений и международных организаций **досмотру не подлежит.**

**Официальная корреспонденция**, сопровождаемая сотрудниками фельдъегерской службы, **не досматривается.**

**Специальный багаж**, сопровождаемый сотрудниками Федерального агентства правительственной связи и информации (ФАПСИ), досмотру не подлежит.

#### 4.5.4. Досмотр воздушных судов и бортовых запасов.

В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному **предполетному досмотру** подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта (Воздушный кодекс Российской Федерации Статья 85 п. 1).

При подготовке самолета к вылету службой авиационной безопасности осуществляется предполетный досмотр воздушного судна с целью выявления оружия, взрывчатых веществ и других предметов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства, а также выявления посторонних лиц.

В случаях получения информации об угрозе акта незаконного вмешательства воздушное судно подлежит **дополнительному досмотру** на специально выделенной стоянке (Приложение к Положению «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» Нормы, правила и процедуры по авиационной безопасности, п. 4.).

При получении информации или наличии достаточных оснований подозревать, что одно или несколько ВС могут оказаться объектом АНВ, такие ВС должны подвергаться досмотру в целях обнаружения возможно заложенных в них взрывных (зажигательных устройств) и других опасных предметов и веществ.

Досмотр ВС организуется руководителем службы авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) и выполняется составом специально назначенной группы Досмотра воздушных судов, состоящей из представителей службы авиационной безопасности и хорошо подготовленных специалистов инженерно-авиационной службы. Досмотр ВС производится в соответствии с методическими рекомендациями и перечнями мест осмотра, установленными для каждого типа воздушных судов.

Досмотр ВС, находящегося под ответственностью экипажа, производится в присутствии командира воздушного судна или выделенных им членов экипажа.

Досмотр ВС (при подозрении наличия заложенных в них взрывных устройств) должен производиться на специально выделенной (изолированной) стоянке в безопасной зоне (не менее 400м. От стоянок других ВС, складов ГСМ, трубопроводов, линий электропередач, мест скопления пассажиров и авиаперсонала и т.д). Пассажиры при этом высаживаются, багаж и грузы выгружаются, размещаются отдельно на удалении не менее 100 метров от ВС и досматриваются.

При обнаружении подозрительного предмета его не следует трогать до прибытия специалистов по обезвреживанию взрывных устройств. При этом весь персонал группы досмотра и члены экипажа должны покинуть ВС и находиться на расстоянии не менее 100 метров от него. После того, как подозрительный предмет будет признан безопасным или обезврежен, досмотр должен быть продолжен до полной проверки всех рекомендованных мест досмотра воздушного судна.

Если досмотр оказался безрезультатным, а угроза продолжает существовать, то в этом случае следует оставлять воздушное судно, багаж и груз на специальной изолированной стоянке на период времени, необходимый для полета до пункта назначения данного рейса.

**Предполетный досмотр бортовых запасов** производится в обязательном порядке с целью обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа, авиаперсонала, а также пресечения возможных попыток провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих.) легковоспламеняющихся и других опасных веществ, и предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом.

Основной задачей предполетного досмотра бортовых запасов является своевременное предупреждение и пресечение попыток закладки в контейнеры взрывчатых легковоспламеняющихся, отравляющих веществ и предметов, которые могут быть использованы в качестве орудия угрозы или нападения на экипаж и пассажиров с целью их захвата или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия.



## **5. Инструменты совершения АНВ в деятельность ГА**

### **4.1 Средства, используемые в диверсионно-террористических целях, их отличительные признаки.**

Виды оружия.

Взрывоопасные предметы и вещества.

Предметы и вещества, запрещенные к перевозке.

### **4.2 Методы выявления диверсионно-террористических устройств, опасных предметов и веществ.**

Как правило, эти предметы маскируются под вещи хозяйственного и домашнего обихода, вкладываются в продукты питания.

Преступники используют для маскировки футляры от различных предметов. ВУ может быть смонтировано в корпусе бытового прибора. ВУ может быть доставлено на ВС в игрушках, находящихся в руках детей. Диверсионные устройства и предметы могут быть замаскированы в дорогостоящей посуде, антикварных предметах и художественных изделиях.

Безопасность может быть обеспечена только при полном досмотре и контроле за пассажирами независимо от возраста и багажа.

**ВИДЫ  
ОРУЖИЯ**

**гражданско  
е**

**служебное**

**боевое**

**Оружие самообороны**

**Огнестрельное  
гладкоствольное и  
нарезное  
короткоствольное**

**Оружие,  
предназначенное для  
решения боевых задач**

**Спортивное оружие**

**Огнестрельное  
гладкоствольное  
длинноствольное  
оружие**

**Охотничье оружие**

**Сигнальное оружие**

**Холодное клинковое  
оружие**

# ВЗРЫВООПАСНЫЕ ПРЕДМЕТЫ И ВЕЩЕСТВА

## ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА

- БРИЗАНТНЫЕ
- МЕТАТЕЛЬНЫЕ
- ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ
- ИНИЦИИРУЮЩИЕ

## СРЕДСТВА ВЗРЫВАНИЯ

- ЗАРЯД ВЗРЫВЧАТОГО  
ВЕЩЕСТВА
- ВЗРЫВАТЕЛИ
- ЗАМЕДЛИТЕЛИ
- ИСТОЧНИКИ ТОКА
- СОЕДИНИТЕЛЬНЫЕ ПРОВОДА
- ПРЕДОХРАНИТЕЛИ

## БОЕПРИПАСЫ

- СНАРЯДЫ
- МИНЫ
- ГРАНАТЫ
- ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ  
СРЕДСТВА

## ЗАЖИГАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

- ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ  
ЖИДКОСТИ
- МЕТАЛЛИЗИРОВАННЫЕ  
ЗАЖИГАТЕЛЬНЫЕ ВЕЩЕСТВА
- САМОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ  
ЗАЖИГАТЕЛЬНЫЕ ВЕЩЕСТВА

## ВЗРЫВНЫЕ УСТРОЙСТВА

- ПО ВРЕМЕНИ  
СРАБАТЫВАНИЯ
- ПО СПОСОБУ ПОДРЫВА
- ПО СПОСОБУ  
ИЗГОТОВЛЕНИЯ
- ПО МЕСТУ ИЗГОТОВЛЕНИЯ

**ГРУППЫ ПРЕДМЕТОВ И  
ВЕЩЕСТВ, ЗАПРЕЩЕННЫХ К  
ПЕРЕВОЗКЕ НА ГРАЖДАНКИХ  
ВС**

**ОГНЕСТРЕЛЬНОЕ, ГАЗОВОЕ, ПНЕВМОТИЧЕСКОЕ, ХОЛОДНОЕ И  
МЕХАНИЧЕСКОЕ ОРУЖИЕ ВСЕХ ВИДОВ**

**ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА, СРЕДСТВА ВЗРЫВАНИЯ И ПРЕДМЕТЫ,  
ИМИ НАЧИНЕННЫЕ**

**СЖАТЫЕ И СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ**

**ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ЖИДКОСТИ**

**ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ТВЕРДЫЕ ВЕЩЕСТВА**

**ЯДОВИТЫЕ И ОТРАВЛЯЮЩИЕ ВЕЩЕСТВА**

**ЕДКИЕ И КОРРОЗИРУЮЩИЕ ВЕЩЕСТВА**

**ДРУГИЕ ОПАСНЫЕ ВЕЩЕСТВА, ПРЕДМЕТЫ И ГРУЗЫ, КОТОРЫЕ  
МОГУТ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ДЛЯ СОВЕРШЕНИЯ АКТА  
НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГА**

**6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ВС**

**6.1. Оборудование воздушных судов с целью обеспечения АБ.**

## **Последствия взрыва заряда взрывчатого вещества на борту воздушного судна в полете**

Вероятность возникновения катастрофической ситуации при взрыве заряда ВВ на борту ВС зависит от размеров вызываемых взрывом разрушений и от степени их влияния на работоспособность систем ВС в целом. В свою очередь размеры разрушений зависят от характеристик взрывного устройства - массы заряда, типа ВВ, наличия оболочки, его местонахождения на борту, а также от взрывостойкости конструктивных элементов, находящихся в зоне взрыва.

Так как ВС слабо защищены от взрыва, большое значение для обеспечения безопасности полета при угрозе взрыва имеет определение на борту ВС места (зоны), куда следует переместить обнаруженное взрывное устройство с целью уменьшения влияния опасных факторов взрыва.

Живучесть ВС зависит от функционирования всех его систем, но в различной степени. В связи с этим отказ разных систем в результате взрыва может привести к различным последствиям.

К наиболее опасным последствиям взрыва заряда ВВ на борту следует отнести:

- Нарушение аэродинамики и потеря управляемости в результате разрушение обшивки фюзеляжа.
- Заклинивание или разрушение системы управления.
- Разрушение элементов топливной системы с последующим воспламенением топлива.
- Разрушение элементов гидросистемы с последующим пожаром.

Все эти разрушения, как правило, приводят к катастрофическим последствиям, поэтому правильный выбор наименее опасной зоны играет решающую роль для успешного завершения полета.

Результаты теоретических и экспериментальных исследований показали, что обшивка фюзеляжа наиболее слабое место в конструкции ВС. Даже при использовании заряда массой более 0,4 кг (в тротиловом эквиваленте) при любом расположении ВУ внутри самолета происходит разрушение обшивки ВС типа Ил-62, Ту-154.

Избыточное давление в герметичной кабине при разрушении обшивки, вызванном взрывом, оказывает дополнительную нагрузку на обшивку. В связи с этим необходимо снизиться до высоты минимального эксплуатационного давления и разгерметизации кабины в случае обнаружения на борту ВС взрывного устройства.

При размещении ВУ в любой зоне экипажу необходимо предварительно удалить из отсека кислородные баллоны (взрывоопасное оборудование, устройства, предметы или вещества) и по возможности обесточить отсек.

Для уменьшения действия опасных факторов взрыва на конструкцию ВС и пассажиров необходимо экранировать ВУ. Как показали исследования, наиболее эффективными для этой цели штатными материалами на борту ВС являются подушки кресел, ковровые покрытия, одеяла. Минимальная толщина экранирующего слоя должна превышать максимальный размер ВУ не менее чем в десять раз. Для исключения возгорания при взрыве экранирующую оболочку необходимо пропитать не воспламеняющейся жидкостью (водой).

### **Применение огнестрельного оружия на борту воздушного судна**

Последствия огнестрельных поражений конструкции ВС при стрельбе из ПМ внутри фюзеляжа зависят от начального направления стрельбы. Пробоина в обшивке фюзеляжа не вызовет серьезных последствий, однако выстрел в зоне двигателей может привести к попаданию пули на вход компрессора, что в свою очередь может вызвать разрушения лопаток и выход двигателя из строя.

Разрушение стекла иллюминатора приведет к разгерметизации ВС, но эта ситуация может привести к серьезным последствиям только при выполнении полета на высоте более 7.000м.

При попадании пули в трубопроводы топливной системы, проходящие в герметичные части фюзеляжа, создается пожароопасная обстановка.

При стрельбе в направлении пола существует угроза поражения элементов гидросистемы самолета. Так как в конструкции гидросистемы предусмотрены обратные клапаны, дублирование, аварийные системы - огнестрельные поражения элементов гидросистемы

самолета не приведут к чрезвычайным ситуациям.

## **Оборудование воздушных судов с целью обеспечения авиационной безопасности**

В соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 14 мая 2003 года № 282:

«В технические задания на разрабатываемые воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45500 кг, или пассажировместимостью более 60 человек должны быть включены технические требования по их оборудованию:

а) надежно запирающимися и отпирающимися с рабочего места каждого пилота пуленепробиваемыми дверями и перегородками, изолирующими пилотскую кабину и пассажирского салона;

б) специальными сигнализационными и переговорными устройствами для связи экипажа и бортпроводников (бортовых операторов);

в) телевизионными системами наблюдения за обстановкой в пассажирских салонах;

г) специально отведенными и обозначенными местами для размещения взрывного устройства (подозрительного предмета) в случае его обнаружения на борту ВС в полете;

д) замаскированными проходами (лазами), обеспечивающими внезапный и одновременный доступ специальной группы в двух или более местах салона;

е) противоугонными устройствами, исключающими несанкционированное открывание входных дверей и эксплуатационных люков, запуск двигателей, выруливание и взлет ВС;

ж) запираемыми помещениями (багажниками) для размещения переданных на время полета пассажирами оружия, боеприпасов и специальных средств.

Предметы, не запрещенные к перевозке в пассажирских ВС, но вызывающие опасения, что они могут быть использованы в качестве орудия нападения, следует изымать у пассажиров и размещать в запираемых помещениях.

На борту ВС следует иметь инструктивные документы:

- Порядок действий экипажа в случае АНВ в полете;
- Перечень мест и методические инструкции по досмотру ВС в полете в целях безопасности;
- Рекомендации по обращению с ВУ в случае обнаружения в полете.

## **Конструктивно - техническое оборудование для предотвращения АНВ на ВС в полете.**

### **Блокирование двери пилотской кабины.**

Необходимым условием безопасности членов экипажа является оборудование надежными запорами двери между кабиной и пассажирским салоном. Необходимо, чтобы во время полета дверь была закрыта. Открытая дверь привлекает внимание потенциальных правонарушителей и побуждает их к проникновению внутрь кабины.

Кабина экипажа подвергается серьезной опасности не только при стрельбе вблизи нее, но и при выстрелах в пассажирском салоне, рикошетах. Угрозу представляют осколки ВУ и обломки, образовавшиеся в процессе взрыва.

Безопасность членов экипажа позволяет обеспечить защита кабины пилотов от пуль, осколков и обломков с помощью щитов, экранов и других приспособлений (из материалов сотовообразной и слоистой структуры).

### **Система скрытой сигнализации.**

Террористы используют разнообразные методы и способы действий, поэтому невозможно предугадать универсальные меры на каждый случай. В любой ситуации у экипажа должна быть возможность наблюдать за пассажирским салоном и вести связь с бортпроводниками их кабины пилотов.

Современные самолеты оборудованы скрытой системой связи, с помощью которой бортпроводники могут, не вызывая подозрений, оповестить экипаж о возникновении опасной ситуации в пассажирском салоне.

При отсутствии скрытой системы связи целесообразно использовать кнопки вызова КВС или систему передачи кодированных фраз. Опыт показывает, что последнее оправдывает себя в случае любой угрозы.

### **Система видеонаблюдения на ВС.**

Система видеонаблюдения на ВС предназначена для установки на пассажирских и транспортных ВС и обеспечивает просмотр членами экипажа изображения обстановки в салонах ВС индивидуальных жидкокристаллических мониторах с помощью миниатюрных скрытых видеокамер возможность внешнего подключения к бортовой системе, просмотр и запись на видеоносителях. Члены экипажей должны быть готовы иметь дело с АНВ или попытками их осуществления.

В целях предотвращения такой угрозы могут предприниматься любые дополнительные меры обеспечения безопасности полетов, вплоть до размещения на ВС сотрудников охраны.

### **Необходимость сопровождения пассажирской кабины.**

Если соображения безопасности полета обуславливают необходимость использования сотрудника САБ на ВС, то досмотр пассажиров и их ручной клади должен производиться с особой тщательностью.

Использование на ВС сотрудников САБ целесообразно рассматривать как один из элементов дополнительного обеспечения безопасности полетов.

## **6.2. Организация разрешенного провоза оружия и боеприпасов, изъятого на время полета.**

Прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на ВС осуществляют уполномоченные сотрудники АБ.

Для перевозки оружия на ВС в изолированном багажном отсеке должен быть размещен запираемый на замок металлический ящик с толщиной стенок не менее 1,2 мм, окрашенный в красный цвет.

На ВС, не имеющих багажных отсеков, оружие перевозится в кабине экипажа в опечатываемых мешках, изготовленных из плотной ткани.

Уполномоченное лицо доставляет оружие на ВС. Член экипажа, ответственный за сохранность и перевозку оружия, осуществляет приемку оружия при заполнении соответствующих документов. Уполномоченное лицо опечатывает ящик с указанием пломб и документов. Ключ от ящика хранится у члена экипажа.

## 7. ДЕЙСТВИЯ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, СВЯЗАННЫХ С АНВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГА

### 7.1. Урегулирование чрезвычайных ситуаций.

На протяжении многих лет мировая статистика постоянно свидетельствует, что наиболее вероятным местом, где происходят акты незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ГА и другие чрезвычайные ситуации, является аэропорт или его окрестности.

На случай любой чрезвычайной ситуации в аэропорту разрабатывается план действий в чрезвычайных ситуациях, предусматривающий быстрое наращивание мер безопасности. Он должен включать порядок координации действий различных аэропортовых служб и подразделений других ведомств, которые должны оказать помощь в случае чрезвычайных ситуаций.

#### План урегулирования чрезвычайных ситуаций

##### Стандарты ИКАО

1. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает **разработку планов** на случай непредвиденных обстоятельств и выделение ресурсов для защиты аэропортов и наземных средств, используемых для целей международной гражданской авиации, от актов незаконного вмешательства. (Приложение 17 к Чикагской конвенции, пункт 3.1.15).

2. План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме разрабатывается для аэродрома **с учетом полетов воздушных судов** и других видов деятельности на аэродроме. (Приложение 14 к Чикагской конвенции, пункт 9.1.1).

3. План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме предусматривает **координацию действий**, предпринимаемых при возникновении чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в его окрестностях. (Приложение 14 к Чикагской конвенции, пункт 9.1.2).

#### Предотвращение и пресечение захвата (угона) воздушных судов и иных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

Предотвращение и пресечение захвата (угона) воздушных судов и иных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации является одной из главных задач предприятий ГА, соответствующих органов и подразделений ФСБ, МВД России других министерств и ведомств, взаимодействующих с Минтрансом России по обеспечению защиты деятельности ГА от АНВ.

Все действия при проведении ответных мер против АНВ должны осуществляться исходя из принципа первостепенности цели сохранения жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и других лиц, оказавшихся в зоне происшествия.

Все аэропорты РФ независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности, должны быть открытыми для приема ВС, подвергшегося АНВ. Такому ВС должен быть обеспечен приоритет в **обслуживании** органами управления воздушным движением, в пользовании средствами связи, светосигнальным оборудованием, взлетно-посадочными полосами и рулежными дорожками аэродрома.

### 7.2. План действий по предупреждению и пресечению АНВ.

В целях организованного и эффективного противодействия актам незаконного вмешательства Межведомственная комиссия по авиационной безопасности правительства Российской Федерации и аэропортовые комиссии по авиационной безопасности организуют планы действий по предотвращению и пресечению незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (план операции "Набат").



### **7.3. Руководство действиями при акте незаконного вмешательства.**

Оперативное руководство действиями по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с захватом и угоном ВС или иными АНВ в деятельность ГА, координацию действий подразделений МВД России, МО России и других взаимодействующих министерств, и ведомств осуществляют оперативные штабы.

Операции по пресечению преступного акта при нахождении захваченного ВС на земле вступает в силу план операции «Набат». Учитываются возможные рекомендации КВС.

При принятии решения на проведение мер безопасности на борту в полете, КВС руководствуется ВК РФ, Положением о Федеральной системе защиты деятельности ГА от АНВ и другими нормативными документами.

#### ***7.3.1. Действия членов экипажа в чрезвычайных ситуациях, связанных с актами незаконного вмешательства***

##### **7.3.1.1. Меры обеспечения авиационной безопасности в полете.**

Защита ВС в полете осуществляется членами экипажа в объеме требований НПП ГА - 85, Памятки экипажу воздушного судна по действиям в чрезвычайной обстановке, утвержденной указанием директора ФАС России от 14.10.1997 N 66/И -ДСП.

а) Командир воздушного судна:

- обеспечивает строгую дисциплину и порядок на ВС;
- контролирует обстановку в салоне ВС через бортпроводников;
- принимает все необходимые меры к лицам, которые своими действиями создают угрозу безопасности полета ВС;
- в случае возникновения чрезвычайной обстановки, путем применения обоснованных мер, обеспечивает безопасность пассажиров, экипажа, воздушного судна и находящегося на борту оборудования до разрешения опасной ситуации.

б) Бортпроводники:

- в течение всего полета наблюдают за поведением пассажиров в салоне и следят за порядком в нем; бдительно относятся ко всему подозрительному или необычному в поведении пассажиров и наличию любых необычных для ВС предметов. О результатах любых таких наблюдений, в т.ч. о заявлениях со стороны каких-либо пассажиров, независимо от того заявления в шуточной или серьезной форме, немедленно докладывают КВС;
- особое внимание обращают на пассажиров, направляющихся к пилотской кабине и меняющих первоначально занятое место на другое;
- проверяют места, оставленные пассажирами, на наличие каких-либо предметов;
- в случаях возникновения ситуаций, которые могут угрожать безопасности полета, немедленно ставят об этом в известность командира ВС и действуют по его указанию.

##### **7.3.1.2. Порядок покидания и возвращения на рабочее место одного из членов летного экипажа в полете.**

Вход в пилотскую кабину разрешается только членам экипажа. Лицам, не связанным с выполнением задания на полет, находиться в кабине экипажа запрещается. Кабинному экипажу и обслуживающему персоналу разрешается входить в кабину экипажа только при служебной необходимости по вызову (разрешению) командира воздушного судна.

При перевозке пассажиров (в том числе и пассажиров, сопровождающих груз) с момента занятия рабочих мест перед полетом и до выключения двигателей после полета дверь кабины экипажа должна быть закрыта на запорное устройство (защелку). Открывать ее можно только с разрешения командира воздушного судна по установленным сигналам с соблюдением мер предосторожностей.

Выходить из кабины экипажа разрешается кратковременно, не более чем одному члену экипажа, а в особой ситуации по решению командира ВС.

В случае необходимости одному из членов экипажа покинуть кабину с разрешения КВС обязан при выходе принять следующие меры предосторожности:

- доложить бригадиру бортпроводников о необходимости выйти из пилотской кабины и получить от него подтверждение, что обстановка в пассажирских салонах позволяет это сделать;
- убедиться через глазок в отсутствии с внешней стороны двери посторонних и подозрительных лиц и получить от бортпроводника, стоящего возле двери пилотской кабины со стороны пассажирского салона визуальный знак на возможность открытия дверей и выхода из кабины;
- другой член летного экипажа в пилотской кабине должен в этот момент осуществлять страховку на случай возникновения нежелательных обстоятельств при выходе:
- после выхода члена летного экипажа дверь пилотской кабины снова закрывается на запорное устройство. При возвращении в пилотскую кабину член экипажа обязан вновь соблюсти изложенные выше меры предосторожности.

Отсутствие члена экипажа на рабочем месте более десяти минут необходимо считать событием, требующим от оставшихся членов экипажа быть в готовности к действиям чрезвычайной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства.

#### **При возникновении чрезвычайной ситуации:**

1. Немедленно предпринять меры по предотвращению проникновения правонарушителей в пилотскую кабину (проверить запоры и фиксирующие устройства).

2. При выходе члена экипажа из пилотской кабины по служебной необходимости (переговоры с правонарушителями, для проведения досмотра ВС) следует убедиться, что это не приведет к проникновению в кабину посторонних лиц. Для этого в обязательном порядке второму члену экипажа необходимо дополнительно страховать дверь и быть готовым отразить попытки посторонних лиц проникнуть в кабину.

3. При выходе в салон быть готовым к отражению попытки правонарушителя проникнуть в пилотскую кабину.

4. При возвращении не допустить проникновение в кабину экипажа правонарушителя.

### **7.3.1.3. Обеспечение мер авиационной безопасности за рубежом.**

Меры обеспечения авиационной безопасности для эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах иностранных государств устанавливаются специальным уполномоченным органом гражданской авиации Российской Федерации в области авиационной безопасности, если это требуется в дополнение к мерам, используемым соответствии с законами страны пребывания.

Закон страны пребывания воздушного судна имеет приоритет при обеспечении авиационной безопасности.

Любые несоответствия между законом страны пребывания воздушного судна и законодательными актами Российской Федерации должны быть немедленно доведены эксплуатантом до специально уполномоченного органа гражданской авиации Российской Федерации в области авиационной безопасности.

При выполнении полетов на территории иностранных государств эксплуатант обязан осуществлять следующие меры авиационной безопасности:

- контролировать доступ к воздушному судну;
- обеспечить, в пределах требований законодательства государства пребывания наличие на каждом пункте регистрации, сдачи зарегистрированного багажа и досмотра пассажиров информации на русском, английском и местном языках о принятых мерах обеспечения авиационной безопасности.

Охрана, прием-передача ВС в заграничных аэропортах обеспечивается выполнением соответствующих требований НТЭРАТ ГА, НПП ГА работниками: представителями авиакомпаний, экипажами и сотрудниками службы авиационной безопасности в соответствии с действующей Программой обеспечения авиационной безопасности нормативными правовыми документами Минтранса России.

При возникновении чрезвычайных ситуаций на территории иностранных государств командир воздушного судна принимает решение, согласовав его (по возможности) с местными полномочными органами по авиационной безопасности и с представительствами Российской Федерации за границей.

### **7.3.1.4. Организация и процедура досмотра воздушного судна.**

**Предполетный досмотр воздушного судна** проводится в целях обнаружения взрывного устройства (ВУ) в случае предполагаемой закладки его на борту воздушного судна (ВС). Таковыми могут быть как явное взрывное устройство, так и подозрительный предмет, выглядящий как книга, ящик, коробка, сумка или конверт.

**Дополнительный досмотр воздушного судна** проводится в случае получения информации об угрозе акта незаконного вмешательства, а также в случаях, когда оно не находилось под постоянной, надежной охраной или контролем за доступом к воздушному судну посторонних лиц. Дополнительный досмотр воздушного судна проводится на специально выделенной изолированной стоянке.

На всех самолетах имеется множество мест (гондолы двигателей, пустые пространства в крыле и т.п.), доступ к которым обычно возможен только техническому составу и представляет трудность для проведения досмотра сотрудниками служб безопасности. Решение о досмотре таких мест принимается в каждом конкретном случае.

Правила большинства стран требуют, чтобы каждая часть самолета, закрепленная винтами или гайками, открывалась квалифицированным авиационным техником, к помощи которого должны обращаться сотрудники службы безопасности при наличии большой степени подозрения (вероятности) о возможном нахождении взрывчатого устройства или наркотика в таком месте.

Кроме этого, могут быть разработаны правила (процедуры досмотра) для досмотра кресел пассажиров, кухонь и других подобных элементов, которые не обязательно составляют конструктивную целостность самолета.

Несмотря на подробное изложение информации по предполетному досмотру ВС, следует помнить, что никакое пособие не может заменить сотрудника службы АБ или члена летного экипажа, эффективно использующего свои знания и интуицию в данной области безопасности и четко выполняющего требования по досмотру.

Для вылетающих рейсов проверка воздушного судна должна включать его досмотр в целях безопасности до начала посадки пассажиров и загрузки на борт груза и багажа.

Во избежание несанкционированного проникновения в обслуживаемое ВС не следует оставлять без присмотра.

Если ВС не обслуживается, необходимо запереть все двери, удалить от него все лестницы и трапы и установить его в контролируемой и хорошо освещенной зоне.

Лица, обслуживающие ВС, должны иметь соответствующие удостоверения личности, удостоверяющие право на доступ, и проходить процедуры контроля на пропускном пункте. О присутствии любого лица, не имеющего такого удостоверения, следует сообщать сотрудникам САБ.

Для обеспечения квалифицированного и оперативного досмотра самолетов эксплуатантам рекомендуется, наряду со справочным материалом, подготовить «Перечень мест предполетного досмотра ВС» и «Перечень мест дополнительного досмотра ВС в целях безопасности» применительно к различным типам и модификациям эксплуатируемых ВС.

Перечни мест досмотра должны быть составлены для каждого типа эксплуатируемых самолетов и для каждой модификации самолетов, чтобы обеспечить своевременное выполнение персоналом, осуществляющим досмотр, всех необходимых процедур.

Досмотр ВС, подвергающихся повышенной опасности, должен проводиться подготовленным и квалифицированным персоналом САБ при содействии членов летного экипажа или сотрудников службы инженерно-технического обеспечения.

Досмотр ВС в пунктах транзита чрезвычайно важен и необходим в ситуациях повышенного риска (опасности), а также, в зависимости от обстоятельств, и для других рейсов.

Как правило, предполетные меры предосторожности должны включать:

- внешний и внутренний осмотр воздушных судов;
- контроль за техническим обслуживанием и прочими видами обслуживания воздушных судов;
- предотвращение доступа посторонних лиц к ВС;
- досмотр пассажиров и ручной клади;
- контроль за принятием на борт багажа, груза, почты и бортовых запасов;
- меры по обеспечению сохранности руководств по производству полетов и багажа экипажа;
- подтверждение присутствия на борту пассажиров, которым разрешено иметь при себе оружие, а также лиц, находящихся под стражей, и их конвоиров, с информацией об отведенных для них местах;
- рассмотрение процедур связи/сигнализации и ознакомление с любой информацией об угрозе безопасности, относящейся к данному рейсу;
- уточнение командиром ВС порядка действия по руководству сотрудниками охраны я борту и их использованию.

Если подозрительный предмет обнаружен в непосредственной близости от самолета, который может быть поврежден в результате возможного взрыва, необходимо отбуксирован самолет от предмета или переместить предмет от самолета. Выбор одного из этих дач вариантов должен быть сделан старшим должностным лицом (сотрудником) САБ после консультации с экспертом по пиротехнике и после согласования с руководством аэропорта с представителем авиакомпании, которой принадлежит данное ВС.

Если подозрительный предмет (вещество) обнаружен на борту самолета, их не следует трогать. Следует немедленно уведомить начальника (сотрудника) САБ аэропорта, с целью оперативного привлечения специалистов по обезвреживанию взрывных устройств.

С учетом мнения представителя группы обезвреживания ВУ, следует изучить (рассмотреть) возможность буксировки ВС в безопасную зону в целях сведения к минимуму опасности для людей, других ВС, средств и служб аэровокзала.

Одновременно из ВС следует немедленно эвакуировать с помощью персонала, производящего досмотр, всех пассажиров и экипаж и разместить (отвести) их за пределами зоны радиусом не менее 100м от ВС.

#### **7.3.1.5. Действия экипажа в случае угрозы взрыва в полете.**

В случае угрозы взрыва в полете, ответственность за принятые решения лежит на командире экипажа. Действия экипажа будут зависеть от типа самолета, предполагаемом типе взрывателя (с часовым механизмом, барометрический и др.), расположения взрывного устройства на борту, расстояния до ближайшего аэропорта и количества топлива.

У экипажа должны быть инструкции по действиям в случае угрозы взрыва и список мест расположения взрывного устройства с минимальным ущербом от взрыва. Командир экипажа должен владеть всей информацией об угрозе и в случае объявления чрезвычайной ситуации все службы управления воздушным движением (УВД) должны выполнять необходимые меры.

При переговорах по радиосредствам между самолетом и службами УВД необходимо учитывать возможность утечки данных в средства массовой информации.

В случаях, не терпящих отлагательства, командир экипажа может принять решение о срочной посадке на ближайший подходящий аэродром.

Перед посадкой он должен уточнить расположение изолированной стоянки, использование трапов или других способов срочной эвакуации пассажиров.

Сразу же после посадки самолет должен быть поставлен на изолированную стоянку, используя рулежные дорожки, свободные от других ВС.

Если выход из ВС пассажиров по каким-либо причинам может затянуться, КВС может произвести аварийную высадку, по возможности, в местах, не нарушающих нормальной деятельности аэропорта.

После высадки пассажиры должны быть собраны членами экипажа или сотрудникам наземных служб на достаточном (не менее 100 м.) расстоянии от ВС.

Если известно или подозревается, что взрывное устройство имеет барометрический взрыватель, необходимо принять меры по поддержанию в салоне постоянного давления и изменения маршрута для посадки в аэропорту, высота которого над уровнем моря позволяют не сработать взрывателю.

Командир экипажа может запросить у служб УВД изменения высоты полета, *выравнивания* давления внутри и снаружи ВС, что позволит уменьшить ущерб для ВС, если взрывное устройство сработает.

Если позволяет время, проводятся поисковые мероприятия на самолете в воздухе. Эти мероприятия проводят члены экипажа и сотрудники САБ (если имеются на борту). Поиск производится таким образом, чтобы не вызвать паники среди пассажиров.

Если установлено, что взрывное устройство имеет барометрический взрыватель, ВС важно поддерживать высоту полета, пока экипаж ведет поиск. Если никаких подозрительных устройств не обнаружено, пассажиров просят открыть ручную кладь и ожить ее на столики. Экипаж проверяет каждое место, а также карманы на чехлах сидений. Эти меры также проводятся таким образом, чтобы не допустить паники.

Если подозрительный пакет (предмет) обнаружен, то командир экипажа должен:

- немедленно информировать службу УВД и запросить совет у специалистов по взрывным устройствам на земле;
- снизиться на высоту, на которой давление внутри и снаружи ВС одинаково, после чего, поддерживая эту высоту, открыть все иллюминаторы и другие отверстия, чтобы свести к минимуму действие ударной волны в случае возможного взрыва. Ни при каких обстоятельствах давление в кабине пилотов не должно меняться, в том числе для выравнивания уровней давления;
- убедиться, что все люди на борту спокойны и сидят на местах;
- убедиться, чтобы ни в коем случае подозрительный предмет или пакет не открывался и не перемещался.

#### **7.3.1.6. Рекомендуемый порядок действий по досмотру воздушного судна в полете.**

Экипаж ВС, обладающий специальными знаниями о самолете, является самым компетентным персоналом для проведения досмотра (обыска) самолета, поэтому его следует обучить тому, что нужно искать.

Так как взрывные устройства могут быть замаскированы самым различным образом, то, в качестве общей рекомендации, следует искать:

- явное взрывное устройство;
- предмет, соответствующий описанию, содержащемуся в угрозе;
- предмет, который выглядит посторонним в данной обстановке;
- предмет, находящийся на своем месте, но имеющий следы постороннего вмешательства.

В исключительных обстоятельствах можно попытаться найти специалиста среди пассажиров.

Объем и тщательность досмотра должны определяться объемом информации, содержащейся в предупреждении, и возможностью несанкционированного доступа к самолету во время предыдущих стоянок на земле.

Следует использовать соответствующий план досмотра (обыска). В наличии должно иметься и использоваться вспомогательное оборудование (фонарики, зеркала и т.п.).

В случае полной загрузки самолета всегда будут возникать сложности, но каждого пассажира следует попросить опознать принадлежащие ему вещи и их содержимое.

Не следует трогать каких-либо невостребованных или необычных предметов; необходимо организовать их охрану и немедленно оповестить командира ВС. После завершения досмотра (обыска) ВС во время полета, если ничего не было обнаружено, следует снова досмотреть весь самолет после посадки и высадки пассажиров.

#### **7.3.1.7. Действия при обнаружении подозрительного предмета.**

При обращении с подозрительным предметом следует считать его потенциально опасным. Лучше всего оставить его там, где он был найден, произвести посадку в ближайшем аэропорту и запросить помощи у компетентных органов.

В некоторых случаях может возникнуть необходимость принятия каких-либо мер непосредственно в полете; это определяется местонахождением устройства и близостью к нему пассажиров.

Если принято решение о переносе устройства, экипаж должен скорректировать высоту полета так, чтобы внешнее давление равнялось (или приближалось по значению) внутреннему.

Перед переносом следует не только определить место размещения опасного предмета в соответствии с разработанной Инструкцией, но и освободить пути перемещения от пассажиров и других предметов.

Во время переноса необходимо сохранять первоначальное положение предмета, в том числе перед размещением на безопасном месте. В любом случае, принято решение о перемещении подозрительного предмета или нет, необходимо пересадить пассажиров от места размещения предполагаемого ВУ.

## **Наименее опасные места на борту ВС для размещения обнаруженного взрывного устройства:**

- **Для отечественных самолетов** – в центральной части открываемых проемов, которые могут быть разрушены без причинения повреждений конструкционным элементам ВС (районы служебных дверей, аварийных люков, грузовых люков).
- **Для самолетов иностранного производства** – в районе правой служебной двери бортовой кухни, в районе пассажирских дверей, в районе аварийных выходов.

Взрывные устройства - мины «ловушки», срабатывающие при поднятии, переворачивании. Мины «ловушки» натяжного, накольного действия и т. д. Взрывные устройства - «сюрпризы» в почтовых отправлениях, посылках, багаже, ручной клади, бытовых электронных приборах, в урнах, туалетах и т.д.

Средства ближнего боя (ручные гранаты, гранатометы), ракеты, минометы, стрелковое оружие, артиллерия, авиация,

Зажигательные и пиротехнические средства, пороха, бинары, в том числе вещества, самовоспламеняющиеся при вскрытии от соприкосновения с кислородом воздуха (тетраэтилалюминий и др.). Источники (материалы) ионизирующего излучения. Агрессивные среды и вещества.

Средства радиоэлектронного подавления (мегафоны, радиостанции, излучатели и генераторы электромагнитных колебаний). Отравляющие вещества, токсины и т.п. Наиболее предпочтительный вид взрывчатых веществ у террористов - пластиковые бомбы с контактными детонаторами.

### ***7.3.2. Памятка экипажу ВС по действиям в чрезвычайной обстановке.***

(Введена в действие Указанием ФАС России от 14.10.97 № 66/и -ДСП).

Выдержки из Инструкции, нумерация оригинальная.

Основной целью действий командира и членов экипажа воздушного судна в чрезвычайной обстановке является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров и членов экипажа, а также предотвращение и пресечение захвата и угона ВС. Самый большой риск - не быть готовым к ситуациям в чрезвычайной обстановке.

## ***1. Действия экипажа при возникновении в полете угрозы захвата и угона ВС.***

### ***1.1 Действия бортпроводников.***

В течение всего полета ВС бортпроводники при выполнении своих обязанностей должны наблюдать за поведением пассажиров, знать и уметь определять различные формы отклонений в их поведении (признаки нервозности), сосредоточив на таких пассажирах особое внимание.

Следует обращать внимание на пассажиров, которые до вылета воздушного судна пересекаются на другие кресла в салоне, так как потенциальные правонарушители могут скрывать устройство, которое они намереваются использовать впоследствии для совершения правонарушения. В этой связи рекомендуется осматривать места, которые были освобождены такими пассажирами.

Бортпроводники должны также четко реагировать на любые подозрительные или необычные действия пассажиров и на наличие любых необычных предметов, которые могут представлять потенциальную угрозу безопасности. О любых таких случаях, а также об угрожающих заявлениях со стороны пассажиров, независимо от того, высказаны они в шутку или всерьез, необходимо немедленно докладывать командиру воздушного судна.

Если на борту ВС возникла угроза его захвата или получена записка, содержащая требование к экипажу изменить курс полета под угрозой любого характера, бортпроводник обязан:

- немедленно принять меры к предотвращению возможного проникновения правонарушителей в пилотскую кабину;

- используя скрытую систему сигнализации, передать экипажу сигнал «ОПАСНОСТЬ»:

- сообщить по СПУ командиру ВС обстановку в салоне (характер противоправный действий, количество и вооружение правонарушителей, их требования, месторасположение в салоне и внешние приметы);

- от имени командира ВС предпринять попытку убедить правонарушителей, что в целях обеспечения безопасности пассажиров экипаж вынужден выполнить их требования, поэтому нет необходимости входить в пилотскую кабину и нарушать условия труда экипажа, предупреждая о катастрофических последствиях вмешательства в действия экипажа по управлению воздушным судном. Согласиться на передачу записки командиру ВС при условии нахождения правонарушителей на своих местах;

- продолжая выполнение своих обязанностей, усилить наблюдение за пассажирами, требовать беспрекословного выполнения ими правил поведения в полете и указаний командира ВС, предупреждать и пресекать проявление паники среди пассажиров, не допускать стихийных попыток обезвреживания правонарушителей, выявлять среди пассажиров как возможных сообщников правонарушителей, так и лиц, которые в перспективе могут быть на стороне экипажа, уточнять реальность вооружения и приметы правонарушителей. Особое внимание обратить на пассажиров, уклоняющихся выполнять требования «**Застегнуть ремни**», среди которых могут оказаться как сообщники правонарушителя, так и лица, готовые оказать помощь экипажу в обезвреживании правонарушителей:

- отвлекать и сдерживать правонарушителей от насильственных действий по отношению к пассажирам и экипажу, напоминая им о неотвратимости уголовной ответственности, применяемой во всех странах мира;

- использовать имеющиеся возможности для передачи командиру ВС дополнительных данных о действиях и намерениях правонарушителей, обстановке в салоне и другие сведения;

- при входе и выходе из пилотской кабины действовать согласованно с экипажем, проявляя максимум осторожности и осмотрительности, убеждаясь в исключении проникновения в кабину пилотов посторонних лиц;

- во время переговоров одного из членов экипажа с правонарушителями в салоне ВС усилить наблюдение за действиями остальных пассажиров с целью выявления возможных сообщников правонарушителей и предотвращения каких-либо внезапных действий со стороны пассажиров;

- по требованию КВС для дезинформации нарушителей сообщить пассажирам примерную информацию:

***«Дамы и господа! В связи с появившейся необходимостью наш самолет произведет посадку в аэропорту .... Согласие властей на прием и беспрепятственный вылет нашего самолета имеется. После кратковременного пребывания в аэропорту ... наш самолет доставит всех пассажиров по назначению. КВС просит всех сохранять спокойствие».***

- при входе или выходе из пилотской кабины действовать согласованно с экипажем, проявляя максимум осторожности и осмотрительности, убеждаясь в исключении проникновения в кабину ВС посторонних лиц;

- во время переговоров одного из членов экипажа с правонарушителями в салоне ВС усилить наблюдение за действиями остальных пассажиров с целью выявления возможных сообщников правонарушителей и предотвращения каких-либо внезапных действий со стороны пассажиров;

- по заданию командира ВС для дезинформации правонарушителей по радиосвязи салона сообщить пассажирам примерную информацию:



*«Уважаемые пассажиры! В связи с появившейся необходимостью наш самолет произведет посадку в зарубежном аэропорту. Согласие властей на прием и беспрепятственный вылет нашего самолета имеется. После кратковременного пребывания в ... аэропорту наш самолет доставит всех пассажиров по назначению. Командир ВС просит всех сохранять спокойствие»;*

- по возможности убедиться и при необходимости принять меры к разблокированию дверей люков, освободив места, через которые возможно проникновение в салон ВС группы захвата на земле;
- после посадки ВС настойчиво добиваться согласия правонарушителей не препятствовать эвакуации пассажиров, прежде всего детей, женщин, раненых, больных и престарелых;
- передать через эвакуируемых на землю сведения об обстановке на борту и правонарушителях;
- при проведении операции по обезвреживанию правонарушителей в полете или после посадки ВС поддерживать порядок в салоне и успокаивать пассажиров. По возможности оказывать содействие экипажу и группе захвата в обезвреживании правонарушителей;
- по окончании эвакуации пассажиров (по предварительному согласованию с командиром ВС) изыскать возможность покинуть ВС.

### ***1.2 Действия командира ВС.***

Соображения безопасности пассажиров и членов экипажа являются приоритетными при рассмотрении всех вопросов, касающихся акта незаконного вмешательства. Поэтому командир воздушного судна в случае совершения такого акта должен принимать все обоснованные меры для обеспечения безопасности пассажиров, экипажа, воздушного судна и находящегося на борту оборудования до передачи этой ответственности полномочному наземному персоналу.

При получении информации об акте незаконного вмешательства в деятельность экипажа ВС уголовном действии против пассажиров (получение сигнала «**Опасность**» от бортпроводников, угрозы и требования от самих правонарушителей) командиру ВС предлагается руководствоваться следующими рекомендациями:

- немедленно принять меры по предотвращению проникновения правонарушителей в плотскую кабину;
- максимально подробно выяснить (уточнить) обстановку в пассажирских салонах (через смотровой глазок в двери, путем переговоров с бортпроводниками по СПУ);
- убедившись в реальности угрозы захвата ВС или совершения акта незаконного вмешательства, включить сигналы бедствия и доложить диспетчеру УВД данной зоны ответственности о возникшей опасности с указанием своего позывного, координат, курса и высоты полета, остатка топлива, имеющихся сведений о правонарушителях и их вооружении, сообщить общее количество пассажиров, в т.ч. не прошедших досмотр, наличие карты досмотра и фамилию её подписавшего сотрудника службы авиационной безопасности (аэропорта, авиапредприятия). При наблюдаемом отсутствии у правонарушителей реального оружия или взрывного устройства (ВУ) запросить данные о качестве и особенностях предполетного досмотра пассажиров данного рейса:
- по согласованию с диспетчером УВД снизиться до высоты, на которой избыточное давление в салоне ВС равно нулю, поддерживая при этом его как можно дольше (на случай разгерметизации ВС или возможного применения на борту огнестрельного оружия, взрывных устройств, сохранение установившегося давления в салоне не позволяет сработать взрывателю, реагирующему на изменение высоты или атмосферного давления), подать команду на включение световых табло в салоне «Не курить», «Застегнуть ремни»;
- оценив запас топлива, возможности ВС и расстояние до ближайшего (согласованного) аэропорта, по возможности уменьшить скорость подхода и подготовить ВС к заходу и посадке, сведя к минимуму количество маневров. Шасси должно быть выпущено и зафиксировано, так как в

случае взрыва система управления выпуском и уборкой шасси может быть повреждена. При скорости подхода в горизонтальном полете нагрузка на структурные элементы ВС минимальна;

- в зависимости от обстановки, с учетом информации и рекомендаций с земли принять решение о возможных вариантах действий (наметить предварительный план действий), способах пресечения преступной акции, определить задачи членам экипажа, проинструктировав их; постоянно поддерживать радиосвязь с диспетчером УВД, информируя его о ходе полета, обстановке на борту, требованиях и действиях правонарушителей. Все команды с земли командир ВС выполняет с учетом реальной обстановки на борту ВС. Громкость радиообмена должна исключать возможность прослушивания из пассажирского салона;

- в зависимости от обстановки командир ВС принимает решение о переговорах одного из членов экипажа с правонарушителями, заранее (по СПУ) оговорив с ними цель и направленность переговоров, проинструктировав назначенного для переговоров члена экипажа о цели и методах ведения переговоров, уточнить условные сигналы и жесты, обеспечивающие согласованность действий всех членов экипажа;

- при решении вопроса выхода из пилотской кабины одного из членов экипажа, необходимо убедиться в том, что это не приведет к проникновению в кабину посторонних лиц. Для этого рекомендуется второму члену экипажа дополнительно страховать дверь и быть готовым отразить попытки посторонних лиц проникнуть в кабину (принять при этом все меры, обеспечивающие исключение проникновения посторонних лиц в пилотскую кабину).

***Члену экипажа, направленному в салон для переговоров:***

- при выходе в салон быть готовым к отражению попытки правонарушителей проникнуть в пилотскую кабину;

- заявить правонарушителям, что уполномочен вести переговоры от имени командира ВС (направлен командиром ВС для уточнения и определения возможности выполнения их требований);

- выслушав требования правонарушителей, предупредить о неотвратимости наказания за данное правонарушение, объяснить им сложность выполнения их требований по причине недостатка топлива (плохих метеоусловий, отсутствия документов, карт, позывных аэропорта назначения, незнания коридоров, неподготовленности членов экипажа к международным полетам, наличия серьезных неисправностей авиатехники и т.д.). Путем разъяснения уголовно-правовых последствий захвата ВС, использования средств морально-психологического воздействия на волю и сознание правонарушителей попытаться убедить их отказаться от осуществления их замысла или в необходимости произвести промежуточную посадку в российском аэропорту (дозаправка ВС, необходимая подготовка экипажа и т.п.);

- стремиться к максимальному затягиванию переговоров, проявляя выдержку, уравновешенность, находчивость, гибкость и терпение, воздерживаясь от разговоров и действий, раздражающих правонарушителей. Под предлогом необходимости доложить командиру ВС о требованиях и УСЛОВИЯХ, выдвинутых правонарушителями, ведущему переговоры члену экипажа рекомендуется периодически заходить в пилотскую кабину для информирования командира ВС и получения указаний на дальнейшие действия с соблюдением мер предосторожности, исключающих проникновение в пилотскую кабину правонарушителей;

- оценить физические и интеллектуальные данные, психическое состояние и степень агрессивности правонарушителей, способность к визуальной ориентировке, их вооруженность. попытаться выяснить мотивы правонарушения, выявить сообщников, определить возможность их обезвреживания в полете;

- вести наблюдение за общей обстановкой в салоне, действиями правонарушителей, поведением и состоянием бортпроводников и пассажиров. Не допускать попыток пассажиров самостоятельно (стихийно) принимать меры к задержанию или обезвреживанию правонарушителей;

- при возвращении в пилотскую кабину не допускать проникновения в неё

правонарушителей (вход и выход из пилотской кабины должен производиться с предосторожностями, исключающими проникновение в кабину правонарушителей);

- доложить командиру ВС о результатах переговоров, общей обстановке в салоне и свое мнение о возможности обезвреживания правонарушителей в полете;

- по сведениям, полученным в ходе непосредственных переговоров с правонарушителями, экипаж должен определить, реально ли осуществление их преступного замысла, есть ли у них оружие, взрывные (зажигательные) устройства или они имитируют их наличие. Исходя из этого, командир воздушного судна должен избрать наиболее эффективный способ дальнейших действий экипажа по предотвращению угона воздушного судна;

- сведения и данные, полученные в ходе переговоров, принятое решение командир ВС должен немедленно передать диспетчеру зоны УВД. Полученные с "земли" команды, указания и рекомендации необходимо выполнять с учетом реально складывающейся обстановки на борту ВС;

- при необходимости командир ВС по СПУ лично вступает в связь с правонарушителями (главарем преступной группы) и заявляет, что в целях обеспечения безопасности пассажиров требование о перелете за границу будет выполнено, но при условии дозаправки ВС (подготовки экипажа и др.) на одном из аэродромов Российской Федерации;

- для создания у правонарушителей уверенности в «успешном» течении событий, целесообразно сделать по радиосвязи объявление для пассажиров примерно следующего содержания:

***«Уважаемые пассажиры в связи с появившейся необходимостью наш самолет произведет посадку в зарубежном аэропорту. Согласие властей на прием и беспрепятственный вылет нашего самолета имеется. После кратковременного пребывания в Н-ском аэропорту наш самолет доставит всех пассажиров по назначению. Командир ВС просит пассажиров сохранять спокойствие!»;***

- одновременно, ведущий переговоры член экипажа, должен объявить правонарушителям, что самолет изменил курс полета с целью выполнения их требований;

- маневрирование ВС для следования на аэродром посадки необходимо выполнять с расчетом, чтобы преступники как можно дольше не догадывались о принятом решении (использовать особенности рельефа местности, метеоусловий, направление посадки, зашторивание иллюминаторов, якобы по требованию иностранных военных властей, маршрут движения по аэродрому и другие факторы), создавая видимость выполнения требований правонарушителей. Занятая минимальная высота полета должна исключать возможность ориентации правонарушителей по местности;

- все последующие действия экипажа определяются численностью правонарушителей, их поведением, вооруженностью и расположением в ВС;

- в случае установления наличия одного правонарушителя без сообщников и других благоприятных обстоятельств, командир ВС вправе принять решение на его обезвреживание в полете. В этом случае при наличии на борту ВС лиц из правоохранительных органов, пограничных или внутренних войск, таможни, их следует пригласить для оказания помощи при обезвреживании правонарушителя. При обезвреживании правонарушителя члены экипажа должны действовать согласованно, внезапно и решительно;

- если есть возможность и с целью отвлечения внимания правонарушителя, снижения его активности к сопротивлению, допускается выполнение эволюции ВС;

- после обезвреживания правонарушителя его следует обязательно тщательно обыскать, поместив изъятые предметы и подозрительные устройства в наименее опасные места (в зависимости от типа и конструкции ВС). Обезвреженного правонарушителя обязательно пересадить на другое место, предварительно тщательно его осмотрев;

- в случае принятия решения не обезвреживать правонарушителей в полете пресечение правонарушения осуществляется после посадки ВС в соответствии с планом операции «Набат», требованиями и рекомендациями «Земли»;

***В случае внезапного и непредвиденного проникновения правонарушителей в пилотскую кабину и требовании изменить курс полета под угрозой или с применением оружия:***

- командир ВС обязан включить внешнюю систему сигнализации (потайной кнопкой), перевести радиолокационный ответчик в режим «Бедствие» и при возможности передать диспетчеру УВД информацию об обстановке на ВС;
- остальные члены экипажа, по возможности, дублируют включение внешней системы сигнализации и сообщают на «Землю» об опасности, используя имеющиеся возможности и установленный код;
- если экипаж лишен возможности оказать сопротивление правонарушителям, необходимо убедить их не касаться органов управления ВС во избежание катастрофы;
- если правонарушители запрещают радиообмен, следует разъяснить им необходимость радиообмена для избежания столкновения ВС на трассе;

***При необходимости совершить вынужденную посадку вне аэродрома, в аэропорту местных воздушных линий (МВЛ) или на военном аэродроме командир воздушного судна обязан:***

- доложить о принятом решении диспетчеру УВД и, при необходимости, просить помощи в обеспечении полета и посадки на намеченном аэродроме;
- по согласованию с диспетчером УВД затянуть время посадки до прибытия оперативных групп к месту назначения, насколько позволяет запас топлива, состояние авиатехники и обстановка на борту ВС;
- после посадки четко выполнить все команды диспетчера руления, поддерживать непрерывную радиосвязь с пунктом УВД, передавать необходимую информацию, выполнять все указания руководителя операции «Набат», по команде с земли обеспечить работу двигателя. системы кондиционирования или ВСУ для создания шумового эффекта, осуществлять другие действия по обеспечению операции в соответствии с планом «Набат»;
- при возникновении взрыва или пожара на борту ВС организовать немедленную эвакуацию пассажиров из ВС и оказание помощи пострадавшим;
- в исключительных случаях, когда в результате всех принятых мер не удалось устранить угрозы применения оружия и других средств против экипажа и пассажиров, в целях спасения людей и ВС командир ВС выполняет требования правонарушителей, вплоть до полета за пределы России и посадки в аэропорту иностранного государства. Перед вынужденной посадкой на территории иностранного государства уничтожить все секретные документы и систему опознавания.

***2. Действия командира ВС и экипажа при получении сообщения о наличии на борту взрывного (зажигательного) устройства.***

***2.1. В случае, когда ВС с пассажирами на борту находится на земле (на стоянке, выполняет руление):***

- уточнить место для срочной высадки пассажиров и разгрузки багажа и грузов, запросить трап и специальный автомобильный транспорт;
- сообщить членам экипажа ВС об угрозе взрыва (пожара), дать указания о подготовке к срочной высадке пассажиров, об усилении наблюдения за ними, обеспечении спокойствия и порядка на борту;
- по внутренней радиосети ВС сделать объявление типа:  
***«Уважаемые пассажиры, по техническим причинам вылет нашего самолета откладывается. Командир воздушного судна просит выполнять все указания бортпроводников»;***
- после останова двигателей приступить к высадке пассажиров (при отсутствии основных трапов использовать аварийные);

- осуществлять непосредственное руководство действиями бортпроводников и членов экипажа при высадке пассажиров, не допускать с их стороны нарушений установленной очередности выхода к трапам и возникновения беспорядка, исключить возможность оставления пассажирами в салонах принадлежащей им ручной клади;

- по окончании высадки пассажиров выделить одного члена экипажа в помощь прибывшей спасательной группе по устранению угрозы взрыва, с остальными членами экипажа покинуть иное судно;

Последующие действия в отношении ВС, пассажиров, багажа, груза и т.д. принимаются руководством авиапредприятия (аэропорта).

## *2.2 В случае, когда ВС произвело взлет и находится в районе аэродрома:*

- получить рекомендации с земли о дальнейших действиях;
- включить сигнал **«Бедствие»** и запросить подход и внеочередной заход на посадку на аэродроме вылета;
- сообщить членам экипажа ВС и бортпроводникам об угрозе взрыва (пожара), дать им указания по подготовке к посадке и срочной высадке пассажиров;

- подход к аэродрому и заход на посадку производить строго по указанию диспетчера УВД;

- по радиосети салонов сделать объявление типа:

***«Уважаемые пассажиры, по техническим причинам наш самолет возвращается в аэропорт "Н". После кратковременной стоянки полет будет продолжен. Командир воздушного судна просит выполнять все указания бортпроводников»;***

- усилить наблюдение за пассажирами, принять меры к предупреждению беспорядков;

- обо всех изменениях в обстановке на борту ВС немедленно докладывать диспетчеру УВД, четко выполнять полученные указания и рекомендации;

- после посадки действовать в соответствии с подпунктом «2.1» настоящей Памятки;

## *В случае, когда ВС выполняет полет на заданном эшелоне:*

- получить рекомендации с земли о дальнейших действиях;
- включить сигнал **«Бедствие»** и выйти на связь со службой управления воздушным движением зоны ответственности, проинформировав диспетчера УВД о возникшей чрезвычайной ситуации;

- по согласованию с диспетчером УВД занять высоту полета, на которой избыточное давление в салоне ВС равно нулю, поддерживая его при этом как можно дольше (нулевое давление уменьшает воздействие взрыва), разгерметизировать ВС, запросить аварийную посадку в ближайшем аэропорту, подать команду на включение светосигнального табло **«Не курить»**, **«застегнуть ремни»**;

- оценив запас топлива, возможности ВС и расстояние до ближайшего (согласованного) порта, по возможности уменьшить скорость подхода и подготовить ВС к заходу и посадке, свести к минимуму количество маневров. Шасси должно быть выпущено и зафиксировано, так как в случае взрыва система управления выпуском и уборкой шасси может быть повреждена. При ости подхода в горизонтальном полете нагрузка на структурные элементы ВС минимальна;

- сообщить членам экипажа и бортпроводникам об угрозе взрыва (пожара) и принятом решении, дать им указания по подготовке к вынужденной посадке и срочной высадке пассажиров;

- усилить наблюдение за пассажирами, принять меры к предупреждению беспорядков на борту и по радиосети салонов сделать объявление типа:

***«Уважаемые пассажиры, в связи с возникшей необходимостью наш самолет произведет посадку в промежуточном аэропорту. После кратковременной стоянки полет будет продолжен. Командир воздушного судна просит выполнять все указания бортпроводников»;***

- при необходимости силами выделенных членов экипажа провести целевой осмотр воздушного судна в соответствии с контрольным перечнем мест специального осмотра, досмотр ручной клади и личный досмотр пассажиров, о результатах доложить на "землю";
  - подход к аэродрому и заход на посадку производить строго по указанию диспетчера УВД с учетом возможного обхода густонаселенной местности.
- После посадки действовать в соответствии с подпунктом «2.1» настоящей Памятки.

*2.4 В случаях, когда сообщение об угрозе взрыва (пожара) на борт ВС поступило с других диспетчерских пунктов управления воздушным движением (УВД) или от пассажиров, находящихся на борту, командир ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру пункта УВД зоны (района) своего местонахождения и действовать в соответствии с подпунктом «2.3» настоящей Памятки.*

- если место расположения взрывного устройства неизвестно, произвести осмотр ВС в соответствии с перечнем мест специального осмотра, при необходимости произвести досмотр ручной клади и багажа пассажиров, личный досмотр пассажиров. Результат осмотра доложить диспетчеру УВД;
- при обнаружении взрывного (зажигательного) устройства (любого подозрительного предмета, не имеющего владельца) передать диспетчеру УВД его описание, место обнаружения и действовать в соответствии с указаниями специалистов по обезвреживанию взрывного устройства (ВУ);
- не нарушая центровки ВС, пересадить пассажиров на максимально возможное удаление от местонахождения опасного предмета (не менее 4-х рядов кресел), попросив их пристегнуть привязные ремни, привести спинки кресел в вертикальное положение и устроив завал на освободившихся местах из подручных мягких предметов. Если место взрыва находится под салоном, находящиеся сверху кресла должны быть свободными;
- перенести из зоны размещения ВУ портативные кислородные баллоны, емкости со спиртным и медицинские аптечки. Подготовить к использованию средства пожаротушения;
- при возможности произвести срочную посадку, ВУ оставить на месте, предохранить от влаги, накрыв полиэтиленом, и обложить мягкими, мокрыми предметами, поглощающими взрывную волну и уменьшающими опасность возникновения пожара;
- в случае невозможности произвести срочную посадку командир ВС после получения необходимых рекомендаций с земли может принять решение о перемещении обнаруженного ВУ (подозрительного предмета), особенно если его местонахождение представляет реальную опасность для пассажиров и самолета.

Для каждого типа ВС должен быть определен перечень наименее опасных мест размещения ВУ в случае его взрыва.

- определить тип взрывного устройства с целью избежание срабатывания механизма взрыва на подъем и возможности его переноса в наименее опасное место:
  - не касаясь опасного предмета, подвести под него нитку или тонкий твердый картон - если нитка или картон не проходят, предмет оборудован ВУ, срабатывающим на подъем. В этом случае подозрительный предмет переносить нельзя, его необходимо накрыть максимальным количеством поглощающих энергию взрыва увлажненных материалов (люди должны находиться как можно дальше от данного предмета, экипажу следует быть готовым к отказу систем управления ВС, находящихся вблизи возможного места взрыва);
  - если нитка или картон свободно проходят под опасным предметом, его можно перенести в специальное место, где взрыв принесет минимальный ущерб;
  - в случае установления возможности перемещения опасного предмета, не нарушая ориентацию предмета относительно салона ВС, осторожно положив на платформу, как можно быстрее перенести его в наименее опасное место для данного типа ВС (к дверям и люкам);

- подготовить место возможного взрыва соответствующим образом: сделать платформу из мягких материалов до высоты середины двери, поверх положить увлажненный материал толщиной не менее 25 см., на которую сверху положить покрытый полиэтиленом опасный предмет. Зафиксировать данный предмет в установленном месте (липкой лентой ПХЛ-50 -должна находиться на борту ВС) и накрыть его подручными средствами (самолетными чехлами, подушками, одеялами, предметами одежды и т.п.) слоем высотой порядка 25 см. Заполнить все отделение предварительно намоченными материалами (смоченные материалы противостоят нагреванию и уменьшают риск пожара. Заполнение всего отсека такими материалами снижает воздействие взрыва);

### ***При перемещении ВУ (опасного предмета):***

- нельзя его открывать;
- смотреть, не закреплен ли он, к примеру, ниткой или другим способом за детали интерьера салона;
- перемещать осторожно, не меняя ориентацию, в которой ВУ было обнаружено;
- размещать ВУ в той же ориентации в подготовленное место, обложенное вокруг, как указано выше, и по возможности закрепить, исключив его смещение при эволюциях самолета в полете или торможении при посадке;
- по мере возможности, отключить все, не являющиеся важными, линии электропитания в зоне размещения взрывного устройства;
- спинки кресел и столики привести в вертикальное положение, рекомендовать пассажирам пристегнуть ремни и наклонить голову к коленям;
- в случае обнаружения зажигательного устройства действовать в той же последовательности и в соответствии с правилами обеспечения пожарной безопасности, не допуская при тушении легковоспламеняющихся жидкостей применения нештатных средств пожаротушения;
- как можно быстрее произвести посадку ВС и организовать аварийную эвакуацию пассажиров, избегая при этом пользования выходами вблизи места нахождения опасного предмета. По окончании эвакуации экипажу покинуть ВС. Обезвреживание взрывных и зажигательных устройств производится после посадки ВС и эвакуации пассажиров специалистами группы по ликвидации угрозы взрыва;
- в случае, если местонахождение взрывного (зажигательного) устройства обнаружить в полете не удалось, обеспечить экстренную посадку ВС на ближайшем приемлемом аэродроме с последующей срочной эвакуацией пассажиров.

*Предупреждение! При обнаружении взрывного устройства не перерезать и не отключать каких-либо проводов. Любая попытка проникновения внутрь запечатанного взрывного устройства без консультации со специалистами и использования рентгеновского оборудования может привести к взрыву.*

### ***7.3.3. Памятка члену экипажа ВС, ведущему переговоры с преступником.***

#### **1. Цель переговоров:**

- спасти жизни пассажиров и членов экипажа;
- по возможности достичь эффективного и бесконфликтного решения проблемы;
- склонить преступника к отказу от своих намерений;
- улучшить или хотя бы не ухудшить отношения между преступниками и экипажем;
- дать экипажу время и возможность обсудить варианты решений;
- выявить как можно больше необходимых сведений о преступнике;
- создать у преступника ложное чувство победы, достижение им своих требований.

## **2. Следует знать:**

- действующие в настоящее время группы террористов организованы и располагают значительными современными средствами для нападения на ВС - сегодня это одно из самых распространенных и опасных форм терроризма;
- действия любых преступников разнообразны и непредсказуемы - в любой момент они могут прибегнуть к насилию;
- личные переговоры с преступником (лицом к лицу) - самый трудный метод переговоров;
- при ведении переговоров следует знать в чем идти на уступки, а в чем нет;
- точных правил ведения переговоров нет - это гибкий процесс. Важно, чтобы Ваши действия и решения сработали;
- какая бы не была ситуация - решение есть, его нужно найти. Необходимо в полной мере учитывать возможность того, что лицо, совершившее акт незаконного вмешательства на борту ВС в полете, может находиться в неуравновешенном психическом состоянии.

## **3. Члены экипажа должны:**

- воздержаться от ведения ненужных разговоров или принятия действий, которые могут вызвать раздражение упомянутого лица;
- проявлять осторожность, с тем чтобы не вызвать возбуждения у пассажиров или каких-либо действий с их стороны с целью задержать данное лицо, что может создать угрозу безопасности полета. Одной из практических мер ограничения деятельности пассажиров является рекомендация **ЗАСТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ!**
- прекратить обслуживание алкогольными напитками.

Ведение переговоров требует большого искусства и не каждый способен выполнить такую работу. Переговоры следует вести квалифицированно, со знанием дела. Необходимо умело вести линию на достижение договоренности. Знание основ психологии, методов ведения переговоров значительно повышает уровень безопасности жизни пассажиров и членов экипажа ВС.

## **4. Необходимые (желательные) качества для ведения переговоров:**

- отсутствие предрассудков;
- наличие способностей воображения и предвидения, интуиции, реакции, логики мышления и анализа;
- умение общаться, быть авторитетом;
- умение понять и осознать требования преступников;
- умение мысленно поставить себя на место преступника, чтобы прийти к правильному решению, исключая акты насилия.

## **5. Выбор времени для переговоров.**

При захвате ВС преступники обычно возбуждены. Первоначальные попытки контакта с ними могут повлечь в ответ насильственные действия. Дайте им возможность "опомниться", прийти в себя.

Наиболее удачное время для переговоров - время сна, еды, естественных потребностей (снижается уровень нервозности, возрастает разумность, возможность снижения объема их требований - хорошая возможность установить контакт с преступником).

При затягивании переговоров следует учитывать отрицательные его аспекты: после 5-ти часов переговоров возникает усталость, собеседники становятся менее объективными, не рациональными.



## **6. Основные принципы переговоров:**

- создать преступникам принцип эмоциональной стабильности;
- больше слушать, чем говорить;
- узнать приверженность преступников, их вооруженность;
- ничего не предлагать, на уступки требовать что-то важное, тянуть время;
- быть гибким и настойчивым;
- заставлять преступников принимать какие-либо решения, подбрасывая им материал для принятия таких решений.

## **7. Стилль ведения переговоров:**

- Переговоры вести вежливо, с уважением, с участием (ошибки совершаются нетерпеливыми в кризисе людьми).
- Всегда следует быть осторожным, гибким и очень внимательным.
- Никогда не ставьте перед преступником каких-либо требований после какого-либо агрессивного его действия, подождите минут 30.
- Для определения подхода к преступнику, следует определить тип личности преступника, степень его уверенности, состояние психики, причину теракта.
- Тактика переговоров должна быть не жесткой и не мягкой.
- Следует избрать путь принципиальных переговоров, бесконфликтного достижения оптимальных решений в соответствии с истинными ценностями обсуждаемых проблем, создать условия партнерства в решении проблемы (отказаться от бесплодных споров о том, что стороны будут делать). Не ввязываться в спор и дискуссию.
- Сосредоточиться на интересах, а не на позициях. Изучать интересы. Не иметь твердой позиции. Занимаемая твердая позиция может ухудшить положение - ваша личность может быть отождествлена преступником с вашей твердой позицией.
  - Пытаться достичь результата, основанного на нормах, не зависящих от воли сторон. Не вмешивать эмоции в объективную оценку. Настаивать на использовании объективных критериев.
  - Аргументировать и выслушивать аргументы, подчиняться не давлению, а принципу.
  - Учитывать возможности взаимной выгоды.
  - Продумать все возможные действия перед тем, как принимать решения.
  - Выбирать ответ из различных вариантов.
  - Отделить людей от рассматриваемой проблемы.
  - Быть мягким к людям, жестким к проблемам.
  - Освободиться от доверия или недоверия.
  - Не допускать махинаций и позерства.
  - Когда преступник заявляет о взрыве ВС, следует определить состояние его психики: нормальный он или сумасшедший. Нормальный террорист хотя и диктует свои условия, но хочет жить, с ним можно вести переговоры и склонить его отказаться от своих намерений.
  - Террорист не хочет умирать и ищет для себя «почетный» выход из ситуации. Следует убедить его в том, что ему желают помочь: внушить ему мысль, что он несет ответственность за жизнь невинных людей (акцент на слове «невинных»).
  - Во время переговоров желательно чаще повторять фразу: «Когда вы выйдете...» - это убеждает преступников в предоставлении им выбора.
  - При ответах опрашиваемого лица обязательно смотреть ему в глаза, отмечая несоответствие или неуместность его поведения, слов, тональность, тембр и громкость голоса (по группе различных признаков поведения и речи можно определить реальность угрозы преступления или её мнимость).
  - Следует постоянно озадачивать преступника, провоцировать его на принятие различных (выгодных экипажу) решений.

- В случае решения преступника сдаться, следует внушить ему, что это единственное разумное решение, он не должен опасаться за свою жизнь. **Никогда не давайте преступнику алкоголь и наркотики. Преступник может стать более агрессивным, что только ухудшит, усугубит обстановку.**

#### **8. Некоторые категории (типы) преступников:**

- Исчерпывающих признаков преступника нет - важно осознать ситуацию и оценить реакцию этого человека в контексте этой ситуации. Все признаки следует учитывать в совокупности.

- Задавая специальные вопросы и наблюдая за преступником, можно обнаружить определенные признаки поведения и сделать нужный вывод.

**Террорист (уголовник)** - агрессивен, но не возражает на обмен заложников (на автомобиль, деньги и т.д.), у него могут быть какие-то жалобы. Можно затягивать время переговоров.

**Фанатик (борец за идею)** - может быть хорошо подготовлен, отлично оснащен. У него есть цель - он не берет заложников для развлечения. Действия его непредсказуемы. Не следует его недооценивать. Следует как можно быстрее установить тип его характера, психики (неврастеник, психопат и т.д.). Переговоры с ним следует вести осторожно, под постоянным контролем.

**Неврастеник** - рационален, прекрасно понимает истоки и последствия своих поступков (действий), правильно оценивает обстановку, но уровень его дискомфорта очень высок, к нему изнутри приходит чувство гнева. Он не понимает этого - ему надо помочь.

**Психопат** - эгоист, самый вредный человек, маньяк-преступник, у него нет чувства вины, совести, никогда не колеблется, всех ненавидит (даже мать и отца), особенно чувственных людей, нет способности любить, для него нет цены жизни, нравятся пытки, причинять боль. Совершает убийства животных и даже детей, любит пытать людей, расчленяя их. При захвате убивает заложников без предупреждения. Следует его постоянно хвалить (восхвалять его "Я"), чтобы он выглядел в своих глазах героем; следует дать ему возможность похвалиться.

**Недовольные** чем-то люди, желающие всем досадить и **прочие**, случайные нарушители.

#### **Психически больные:**

**Шизофреник** - отсутствие связанных мыслей, предложений. При вопросе не может дать ответ - ему нужна отдушина. Не следует давать ему соскучиться.

**Псих** - неуравновешен, непредсказуем, но может разумно думать - связь с реальностью нарушена, испытывает чувство беспомощности, очень нестабилен, высок внутренний уровень стресса, легко выводим из себя, постоянно находится в состоянии стресса. Цель его иррациональна. С ним нельзя рисковать.

**Параноик** - страдает от мании преследования (иллюзия преследования), все люди его враги. Выбрав дело, они отдаются ему полностью. Можно поднимать их в своих глазах - таким образом можно достичь успеха.

**Неполноценный** - слабоумный, следует за другими, ищет себя, вступая в различные организации. У него нет места в обществе, и он ищет его в банде, совершая преступления, чтобы утвердиться. Трудно принимает решения - примите решение за него. Можно говорить ему, но не уступать. Многие террористы отвечают этой характеристике или категории.

### ***7.3.4. Поведение заложников при контакте с террористами.***

#### ***Захват воздушного судна***

Воздушное судно всегда захватывают дважды: сначала угонщики, затем — спецподразделение. Эти действия одинаково опасны. Главная заповедь — беспрекословно выполнять команды: сначала захватчиков, потом — солдат.

Если у вас нет специальной подготовки, ни в коем случае не пытайтесь проявлять героизм, пока это возможно. Вы имеете дело с преступником, который уже перешагнул определенную границу, и страх еще одного преступления вряд ли его остановит.

Угонщик понимает, что в любой стране приземления ему придется серьезно отвечать (хотя, скорее всего, его вернут назад). Во Франции, Швейцарии, Голландии и ФРГ ему грозят от 10 лет тюрьмы до смертной казни, в Канаде — пожизненное заключение, в США — 20 лет.

Опыт показывает, что заложники больше всего страдают не от физического насилия, а от сильнейшего психологического шока. Именно это в первую очередь следует помнить, оказавшись в «несчастливом» самолете.

Многие специалисты по безопасности справедливо рекомендуют заложнику отвлечься от неприятных мыслей анализом ситуации.

Осмотрите место, где вы находитесь, отметьте пути отступления, укрытия, за которыми можно спрятаться в случае перестрелки. Присмотритесь к людям, захватившим вас. Оцените их психическое состояние, вооружение.

1. Попробуйте по возможности войти с ними в контакт, начать разговор — это удобно сделать, если вы сидите около прохода. Дайте понять, что вы сочувствуете. Как можно больше расскажите о себе, покажите семейную фотографию. Если вам сразу не заткнули рот, это вселяющий надежду знак.

2. Попробуйте даже давать какие-то советы, ведите себя естественно, даже дружески. Во-первых, вы успокоитесь сами и успокоите бандита, во-вторых, психологически ему будет труднее застрелить вас как заложника. Если надежды на контакт, по вашему мнению нет, старайтесь не выделяться в группе заложников, ничем не раздражать бандитов. Не стоит сморкаться и кашлять, громко плакать или выражать свое недовольство. Если вы хотите открыть сумочку, встать или перейти на другое место, спрашивайте разрешение.

Часто в ходе переговоров захватчики освобождают детей, женщин и больных. Если вы попали в это число (иногда благодаря симуляции, убедившей бандита, что вы больны), вы должны максимально помочь оставшимся на борту. Прежде всего тем, что сообщите как можно больше и точнее о том, что происходит в самолете, группе по борьбе с терроризмом.

Это можно сделать, не выходя из самолета: просто разговаривая с соседом. Дело в том, что сотрудники спецподразделения скорее всего установили снаружи подслушивающие устройства и собирают всю информацию.

Вот главная информация: число захватчиков, в какой части самолета они находятся, вооружение, число пассажиров, где они находятся, моральное и физическое состояние террористов, особенности их поведения (агрессия, воздействие наркотиков), кто главный в группе. Часы кормления и отхода ко сну, не было ли замечено минирования помещения.

Но это лишь основные вопросы, и надо помнить, что в экстремальных ситуациях существенными могут оказаться любые подробности: лишней информации здесь не бывает.

Если вам задают вопросы люди, которые поддерживают связь между властями на земле и террористами, старайтесь помочь и им. Дело в том, что это, как правило, сотрудники спецподразделения, переодетые в зависимости от ситуации в ту или иную одежду: летчиков, врачей и т. д.

Если в общении с угонщиками лучше сидеть около прохода, то при появлении группы захвата безопаснее у стены или иллюминатора. Услышав сильные хлопки снаружи, соберитесь: скорее всего, это сработали заряды группы захвата, после которых отделятся люки. Следующие хлопки в салоне, — шашки со слезоточивым газом или световые гранаты.

В процессе проведения операции по обезвреживанию террористов в момент штурма группой захвата ложитесь на пол и оставайтесь в этом положении до конца операции. Не мешайте ее проведению!

В случае применения слезоточивого газа не трите глаза, дышите через мокрый платок, быстро и часто моргайте, вызывая слезы.

Покидать самолет следует только после соответствующей команды сотрудников спецподразделения. При освобождении как можно быстрее выходите, вещи оставляйте в салоне, поскольку может быть взрыв или пожар.

Выйдя наружу, выполняйте команды группы захвата, чтобы не стать случайной жертвой в перестрелке, не бегите и направляйте пассажиров в безопасном направлении до достижения расстояния, на котором при действиях при захвате ВС и их последствиях, пассажирам не будет нанесен физический ущерб.

## 8. СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ.

### 8.1. Действия бортпроводников по стабилизации обстановки в пассажирском салоне самолета.

Если во время полета на ВС пассажир нарушает правила поведения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, или создает экипажу неудобства в работе по обслуживанию, оскорбляет словом или делом бортпроводников и других пассажиров, ведет себя буйно и не выполняет требований экипажа, **необходимо:**

- В корректной форме предупредить пассажира о возможной административной и уголовной ответственности за нарушение правил поведения на борту ВС и правил авиационной безопасности;
- Разговорами на отвлеченные темы успокоить пассажира, по возможности пойти на некоторые уступки, вести разговор терпеливо и вежливо, **не применяя мер физического воздействия** и не предпринимая никаких действий и поступков, вызывающих агрессию и озлобленность;
- Упокоить соседних пассажиров и исключить их возможное участие в инциденте (оскорбление словами или попытки утихомирить силой).
- При дальнейшем развитии неблагоприятной ситуации старший бортпроводник пытается урегулировать обстановку. Если его действия не имеют ожидаемого результата, старший бортпроводник сначала устно предупреждает пассажира о возможных последствиях, а затем до нарушающего общественный порядок пассажира доводится письменное предупреждение.

Если попытки успокоить или уговорить пассажира не дают результатов, а его поведение представляет угрозу безопасности других пассажиров, членов экипажа и самолета, то с разрешения КВС допускается применение подручных средств для усмирения пассажира (медицинский жгут, брючный ремень).

При подлете ВС к аэропорту назначения КВС по радиосвязи сообщает о наличии на борту буйного пассажира и о необходимости встречи рейса сотрудниками милиции (аэропортовой полиции в зарубежных аэропортах).

Старший бортпроводник подготавливает «Заявление о нарушении общественного порядка и Правил поведения пассажиров на борту.» и вместе со свидетельскими показаниями двух бортпроводников и пассажиров передает его у трапа ВС прибывшим сотрудникам правоохранительных органов, оставляя у себя копии заявлений о нарушении общественного порядка и свидетельские показания.

### 8.2. Нормативно-правовая база для решения нестандартных вопросов во время полета.

#### 8.2.1. Выдержки из ВК-97.

##### *Статья 56. Экипаж воздушного судна*

1. Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.

2. Состав экипажа воздушного судна определенного типа устанавливается в соответствии с требованиями к летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

4. В состав летного экипажа гражданского воздушного судна Российской Федерации могут входить только граждане Российской Федерации, если иное не предусмотрено федеральным законом.

#### ***Статья 57. Командир воздушного судна***

1. Командиром воздушного судна является лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

2. Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

#### ***Статья 58. Права командира воздушного судна***

1. Командир воздушного судна имеет право:

- принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов:

- в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам:

- принимать решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки. При отсутствии соответствующих служб авиационной безопасности командир воздушного судна имеет право проводить предполетный досмотр лиц и объектов, указанных в статье 85 настоящего Кодекса;

- принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

2. В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания воздушных судов.

#### ***Статья 59. Действия экипажа воздушного судна в случае бедствия***

Если воздушное судно терпит или потерпело бедствие, командир воздушного судна и другие члены экипажа воздушного судна обязаны принять все возможные меры по сохранению жизни и здоровья, находящихся на борту воздушного судна людей, а также по обеспечению сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

#### ***Статья 60. Оказание помощи судам и людям, находящимся в опасности***

Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна, морского судна или судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей,

обязан оказать помощь, если это не сопряжено с опасностью для вверенных ему воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами).

#### **Статья 84.** Обеспечение авиационной безопасности.

1. Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

2. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;

охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц; исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза: предполетного досмотра: реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

3. Службы авиационной безопасности имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, а также багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам, а в случаях, если жизни или здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, применять меры в соответствии с законодательством Российской Федерации. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия в порядке, установленном федеральными законами.

4. Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

#### **Статья 85.** Предполетный досмотр

В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.

Предполетный досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности. К участию в предполетном досмотре могут привлекаться сотрудники органов внутренних дел на транспорте. Проведение предполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. При выполнении международных полетов воздушных судов предполетный досмотр проводится после осуществления пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного, фитосанитарного и иного контроля.

При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

Правила проведения предполетного досмотра устанавливаются федеральными авиационными правилами.

## **8.2.2. Выдержки из Уголовного кодекса РФ.**

### **Ст. 115.** Умышленное причинение легкого вреда здоровью.

Умышленное причинение вреда здоровью наказывается штрафом до 40 тыс. руб. или в размере заработной платы осужденного за период до 3-х месяцев, либо исправительными работами на срок до 1 года.

То же, совершенное из хулиганских побуждений – исправительными работами на срок до 1 года, либо арестом на срок до 6 месяцев.

### **Ст. 116** Побои.

Нанесение побоев, но не повлекших последствий наказывается штрафом до 40 тыс. руб. или в размере заработной платы осужденного за период до 3-х месяцев, либо исправительными работами на срок до 1 года.

То же, совершенное из хулиганских побуждений – исправительными работами на срок до 1 года, либо арестом на срок до 2 лет

### **Ст.119.** Угроза убийством или причинение тяжкого вреда здоровью.

Угроза убийством или причинение тяжкого вреда здоровью наказывается ограничением свободы сроком до 2 лет

### **Ст. 130.** Оскорбление.

Оскорбление наказывается штрафом до 80 тыс. руб. или в размере заработной платы осужденного за период до 3-х месяцев, либо исправительными работами на срок до 2 лет.

Оскорбление, прозвучавшее в публичном выступлении – штраф до 80 тысяч рублей, либо лишение свободы до 2 лет.

### **Ст. 158.** Кража.

Кража наказывается штрафом до 80 тыс. руб. или в размере заработной платы осужденного за период до 3-х месяцев, либо исправительными работами на срок до 2 лет.

### **Ст. 205.** Терроризм.

Терроризм наказывается лишением свободы на срок до 12 лет.

То же, совершенное группой лиц или с применением огнестрельного оружия – сроком до 20 лет.

Вовлечение или иное содействие терроризму наказывается сроком лишения свободы до 8 лет.

То же с использованием служебного положения – до 15 лет.

### **Ст. 206.** Захват заложника.

Захват заложника наказывается сроком до 10 лет

То же при усугубляющих обстоятельствах – до 15 лет.

### **Ст. 207.** Заведомо ложное сообщение об акте терроризма.

Заведомо ложное сообщение об акте терроризма наказывается сроком до 3 лет.

### **Ст. 211.** Угон ВС.

Угон ВС наказывается лишением свободы сроком до 8 лет.

То же при отягчающих обстоятельствах – до 7 лет.

### **Ст. 214.** Вандализм.

Вандализм может быть наказан сроком лишения свободы до 3 месяцев.



**Ст. 218.** Нарушение правил хранения, учета, перевозки и использования ВВ.

Нарушение правил хранения, учета, перевозки и использования ВВ наказывается лишением свободы сроком до 5 лет.

**Ст. 263.** Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации ВТ.

Наказание – ограничение свободы сроком до 3 лет.

То же, повлекшее по неосторожности смерть человека – до 5 лет.

То же, повлекшее по неосторожности смерть 2 или более людей – до 7 лет.

**Ст. 267.** Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения.

Штраф до 300 тыс. руб. либо лишение свободы до 4 лет.

То же, повлекшее по неосторожности смерть человека – до 8 лет.

То же, повлекшее по неосторожности смерть 2 или более людей – до 10 лет.

**Ст. 268.** Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта

Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта наказывается лишением свободы на срок до 2 лет.

То же, повлекшее по неосторожности смерть человека – до 5 лет.

То же, повлекшее по неосторожности смерть 2 или более людей – до 7 лет.

**Ст. 271.** Нарушение правил международных полетов.

Нарушение правил международных полетов наказывается штрафом до 500 тыс.руб , либо ограничением свободы на срок до 2 лет.

**Ст. 281.** Диверсия.

Диверсия наказывается на срок лишения свободы до 15 лет.

То же, совершенное организованной группой – до 20 лет.

**Ст. 318.** Применение насилия в отношении представителей власти.

Наказание – ограничение свободы сроком до 5 лет.

Применение насилия по отношению к представителям власти – до 10 лет.

**Ст. 319.** Оскорбление представителя власти.

Оскорбление представителя власти наказывается штрафом до 40 тыс. руб. или в размере заработной платы осужденного за период до 3-х месяцев, либо исправительными работами на срок до 1 года.

**8.2.3. Выдержки из Кодекса РФ об административных правонарушениях от 30.12.01 № 195 – ФЗ.**

**Ст. 11.3** Действия, угрожающие безопасности полетов.

Размещение в районе аэродрома знаков и устройств, сходных с принятыми для опознавания влечет за собой наложение административного штрафа до 5 мин. размеров оплаты труда.

Невыполнение правил размещения ночных и дневных маркировочных знаков до 10 мин. размеров оплаты труда.

Повреждение аэродромного оборудования - до 10 мин. размеров оплаты труда.

**Ст. 11.5.** Нарушение правил эксплуатации ВС.

Нарушение правил эксплуатации ВС – штраф до 10 мин. размеров оплаты труда, на должностных лиц - до 20 мин. размеров оплаты труда, на юридических лиц – до 200 мин. размеров оплаты труда.

**Ст. 11.16.** Нарушение правил пожарной безопасности на ... или воздушном транспорте.  
Нарушение правил– штраф до 20 мин. размеров оплаты труда.

**Ст. 11.17.** Нарушение правил поведения граждан на ... воздушном ... транспорте.  
Нарушение правил влечет за собой предупреждение или наложение административного штрафа до 1 мин. размера оплаты труда.  
Невыполнение распоряжений КВС – до 1 мин. размера оплаты труда.

**Ст. 11.19.** Нарушение правил провоза ручной клади, багажа, груза.  
Провоз ручной клади сверх установленных норм без уплаты штраф до 20 мин. размеров оплаты труда.  
Провоз в ручной клади веществ и предметов, запрещенных к перевозке - штраф до 3 мин. размеров оплаты труда.  
Провоз без оплаты домашних животных и птиц влечет за собой предупреждение или наложение административного штрафа до 1/2 мин. размера оплаты труда.

### 8.2.4. ПАМЯТКА ДЛЯ СБЭ

по действиям и правилам заполнения документации  
в случае нарушения пассажирами правил поведения на борту ВС

№	Меры	Действия Бригадира	Правила заполнения Задания на полет	Документы к заданию на полет
1	<b>УСТНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ</b>	При общении с пассажиром - констатирует факт нарушения пассажиром правил поведения; - рекомендует пассажиру ознакомиться с правилами поведения на борту ВС (папка в кабине пилотов); - читает информацию по СГУ (дополнительная) - докладывает КВС.	Заполняются: - № места, класс обслуживания - Содержание нарушения - Принятые меры: <b>устное предупреждение.</b>	
2	<b>ПИСЬМЕННОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ</b>	- констатирует повторное нарушение пассажиром правил поведения; - заполняет письменное предупреждение; - подписывает письменное предупреждение у КВС; - вручает письменное предупреждение пассажиру;	- Ф.И.О.пассажира - № места, класс обслуживания - Содержание нарушения - Принятые меры: <b>устное предупреждение</b> <b>письменное предупреждение</b>	- <b>1ая часть рапорта</b> о нарушении на борту ВС правил поведения <b>-рапорт</b> на имя руководителя о факте нарушения и принятых мерах
3	<b>ПЕРЕДАЧА в правоохранительные органы</b>	По докладу КВС и принятию им соответствующего решения - заполняет заявление о нарушении общественного порядка Правил перевозки пассажиров на борту ВС; - по прибытии в аэропорт назначения передает пассажира и заполненные документы представителям правоохранительных органов или сотрудникам службы безопасности.	Заполняются: - Ф.И.О. пассажира (можно узнать у сотрудников милиции) - № места, класс обслуживания - Содержание нарушения - Принятые меры: <b>Устное предупреждение</b> <b>письменное предупреждение</b> <b>-ние.</b> <b>передача в правоохранительные органы</b>	- <b>рапорт</b> на имя руководителя о факте нарушения и принятых к нарушителю мерах

### **В случае курения на борту ВС:**

Дамы и господа! Прошу внимания!

Экипаж обнаружил в ... (*переднем, среднем, хвостовом*) туалете табачный дым. Напоминаем вам, что все рейсы авиакомпании «---» объявлены некурящими.

Информируем вас о том, что в соответствии со статьей 107 Воздушного Кодекса Российской Федерации нарушение пассажиром правил поведения на борту, создающее угрозу безопасности полета, а также невыполнение распоряжений командира воздушного судна авиакомпания вправе применить следующие санкции:

- аннулирование договора о перевозке без компенсации его стоимости;
- передача такого пассажира в правоохранительные органы.

Благодарю за внимание.

Ladies and Gentlemen! May I have your attention please.

Tobacco smoke has been detected in the ... (*front, middle, rear*) lavatory.

We remind you that all «---» flights are non-smoking.

We inform you that any kind of rule-breaking on board endangering the flight safety as well as wilful neglect of Captain's instructions falls under the article 107 of the Russian Federation Air laws regulations.

In this case the airline will enforce the following penalty:

- annulment of the carriage contract without balancing of any loss;

the rule-braker will be given in charge.

Thank you.

### **В случае неподчинения требованиям экипажа о соблюдении правил авиакомпании:**

Дамы и господа! Прошу внимания!

Информируем вас о том, что в соответствии со статьей 107 Воздушного Кодекса Российской Федерации нарушение пассажиром правил поведения на борту, создающее угрозу безопасности полета, а также невыполнение распоряжений командира воздушного судна авиакомпания вправе применить следующие санкции:

- аннулирование договора о перевозке без компенсации его стоимости;
- передача такого пассажира в правоохранительные органы.

Благодарю за внимание.

Ladies and Gentlemen! May I have your attention please.

We inform you that any kind of rule-breaking on board endangering the flight safety as well as wilful neglect of Captain's instructions falls under the article 107 of the Russian Federation Air laws regulations.

In this case the airline will enforce the following penalty:

- annulment of the carriage contract without balancing of any loss;
- the rule-braker will be given in charge.

Thank you.

### 8.2.5. Места досмотра в пилотской кабине

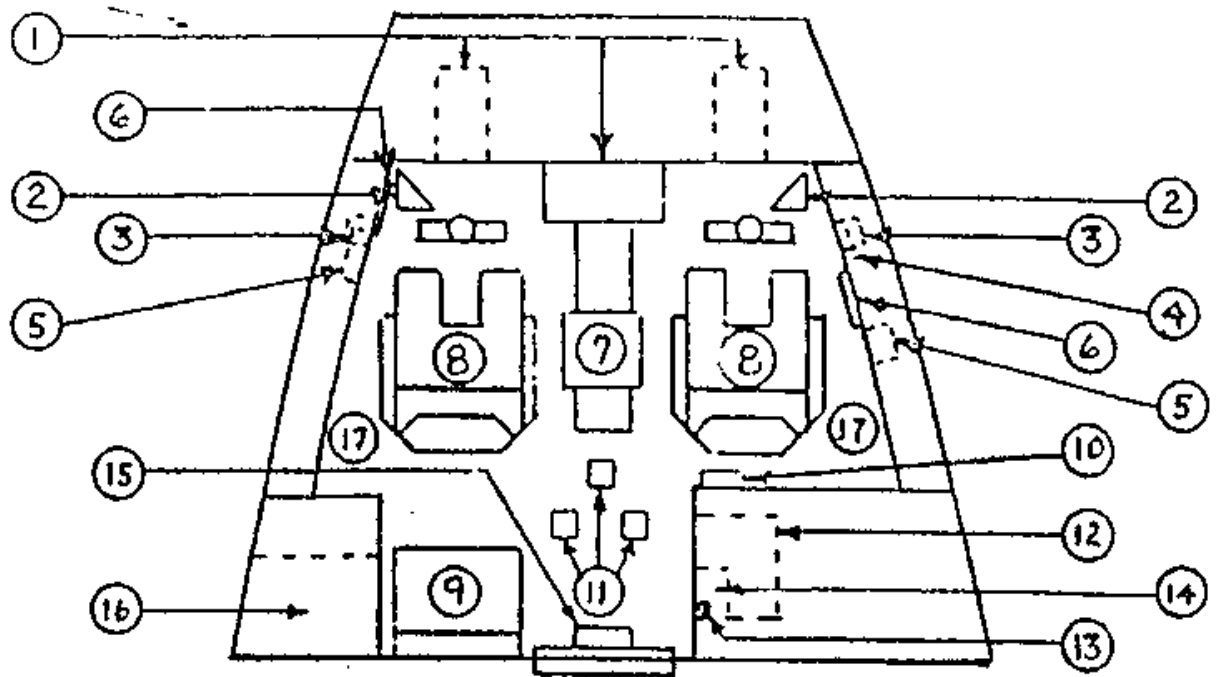


Рисунок 5. Кабина ВС (вид сверху).

1. Ниша педалей управления.
2. Напольная система отопления.
3. Ниша контрольной панели.
4. Горизонтальная панель.
5. Бокс кислородной маски.
6. Карман для документов.
7. Пьедестал панели управления.
8. Кресло пилота.
9. Откидное сидение.
10. Карман для документов.
11. Решетка вентиляции.
12. Нише гардероба.
13. Кнопка блокирования двери.
14. Боковая панель.
15. Глазок двери и центральный замок.
16. Ниша гардероба.

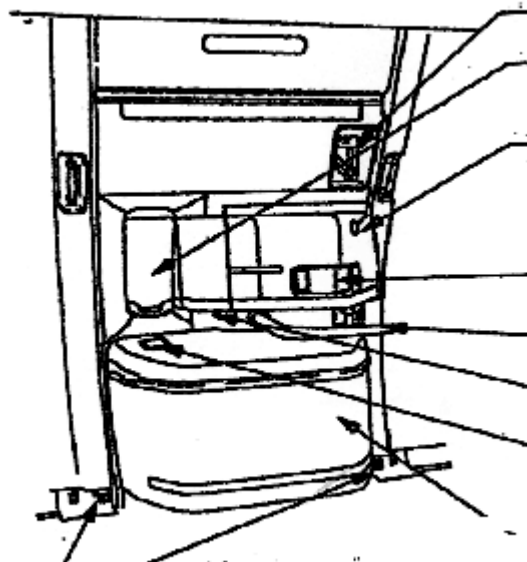


Рисунок 6. Места досмотра двери пассажиров (отмечены стрелкой).

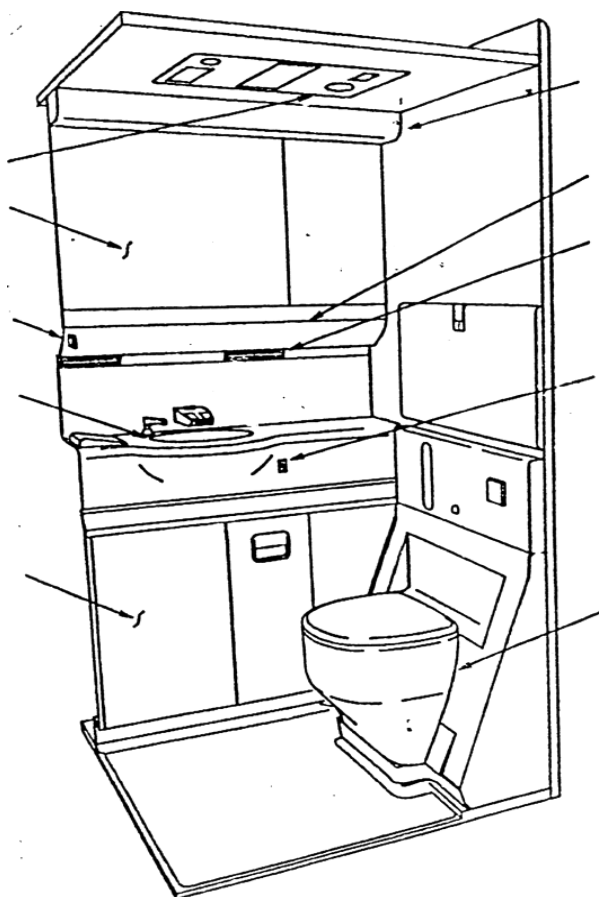
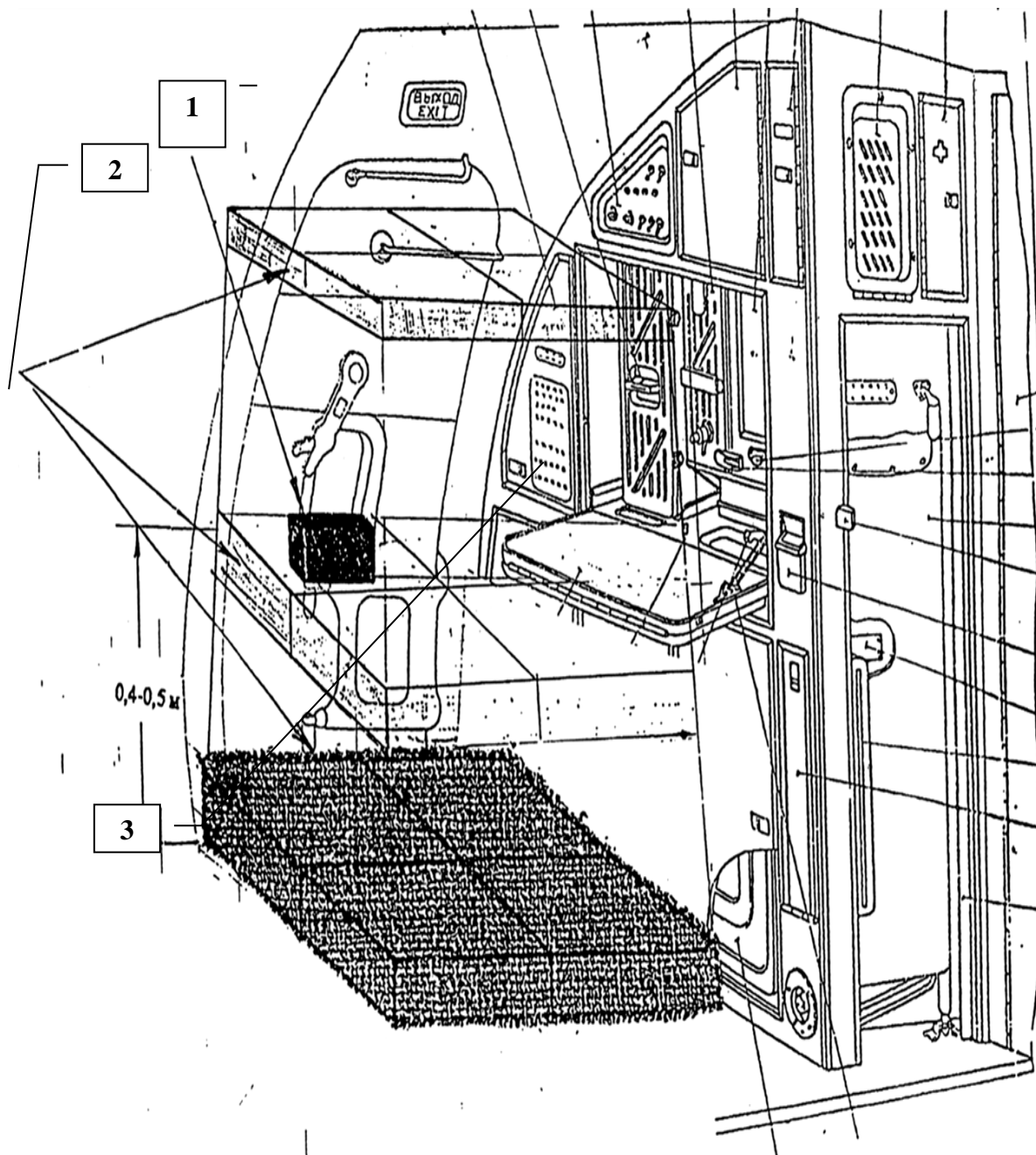


Рисунок 7. Места досмотра в туалетной кабине (отмечено стрелками)



**Рисунок 8. Место расположения взрывного устройства на задней правой двери.**  
**1. Взрывное устройство.**  
**2. Взрывогасящие маты, смоченные водой.**  
**3. Служебная дверь.**

### **8.2.6. Инструкция о порядке действий при досмотре ВС в полете.**

1. В случае необходимости, досмотр самолета в полете осуществляется членами экипажа ВС.

2. Любой, не принадлежащий пассажирам и вызывающий подозрение предмет, следует считать потенциально опасным.

3. При обнаружении подозрительного предмета, вызывающего опасение за состояние безопасности НЕОБХОДИМО:

- Оповестить орган УВД и запросить рекомендации специалистов по ВУ.

- Удалить пассажиров от места нахождения подозрительного предмета на безопасное расстояние (не менее 4-х рядов кресел).

- При невозможности переноса подозрительного устройства, его необходимо накрыть увлажненными мягкими материалами (одеялами) толщиной не менее 25 см., поглощающими энергию взрыва.

- Принимая решение о переносе устройства, экипаж должен, по возможности, занять такую высоту полета, при которой давление внутри самолета приближалось бы к атмосферному давлению за его бортом. По возможности уменьшить скорость, выпустить механизацию и шасси для снижения нагрузки на конструкции планера в случае взрыва.

- По возможности, отключить любое энергопитание на участках рядом с устройством или по пути предполагаемого переноса. Перед переносом определить место для размещения устройства и обеспечить освобождение пути от пассажиров и предметов.

- Во время переноса необходимо сохранять первоначальное положение и ориентацию предмета относительно ВС; это положение необходимо сохранить и при установке предмета на новом месте.

- После переноса устройства, его необходимо как можно надежнее закрепить и обложить слоем влажного материала, толщиной не менее 25 см., для уменьшения возможных повреждений от воздействия ударной волны.

- Следует избегать чрезмерного использования воды.

- Заход на посадку выполнить по кратчайшему маршруту. После посадки зарулить на изолированную стоянку, используя рулежные дорожки, свободные от других ВС.

- При эвакуации пассажиров следует избегать использования выходов, расположенных вблизи места размещения ВУ.

4. Если во время полета экипаж ВС получил информацию об угрозе взрыва, провел досмотр ВС и не обнаружил ВУ, то повторный досмотр ВС проводится после его посадки, заруливания на изолированную стоянку и эвакуации пассажиров.

### **8.2.7. Памятка экипажу ВС по обеспечению авиационной безопасности.**

#### **1. Комплектация ВС с целью обеспечения авиационной безопасности экипажа и пассажиров.**

Воздушные суда, предназначенные для перевозки пассажиров, должны быть оборудованы:

- надежно запирающимися пуленепробиваемыми дверями, изолирующими пилотскую кабину от пассажирского салона (кабины сопровождения);

- специальными сигнализационными и переговорными устройствами для связи между экипажем и бортоператором (бортпроводником);

- специально отведенными и обозначенными местами для размещения взрывного устройства в случае обнаружения их на борту ВС в полете;

- противоугонными устройствами, исключающими несанкционированный запуск двигателей, выруливание и взлет ВС;

- запирающимися помещениями (багажником) для хранения изъятых на время полета у пассажиров предметов и веществ;

- быть укомплектованы инструктивными документами (о порядке действий экипажа в случае захвата или угона ВС, о производстве экипажам досмотра ВС в полете, о порядке обращения со взрывными устройствами в случае их обнаружения на борту ВС).



## **2. Обязательные мероприятия, проводимые по предупреждению актов незаконного вмешательства.**

Перед каждым вылетом, КВС вместе со старшим технической бригады, обязаны напомнить членам летного экипажа о необходимости:

- проверки своих личных вещей;
- распределить обязанности между членами экипажа и технической бригады при загрузке ВС для контроля соответствия мест багажа и груза, за сохранностью его пломбировки и целостности упаковки, а также для контроля выполнения требований обеспечения авиационной безопасности;
- о необходимости проверки целостности оттисков всех пломб и осмотре мест снаружи ВС, куда могут быть скрытно помещены взрывные или зажигательные устройства;
- об осуществлении постоянного контроля за лицами, участвующими в погрузке, недопущении их несанкционированного проникновения в кабину экипажа;
- о недопущении нахождения в процессе загрузки ВС посторонних лиц, как в грузовой кабине, так и вблизи самолета;
- об ответственности членов летно-технического экипажа за предполетный осмотр самолета, а также за прием и хранение предметов, переданных пассажирами на время полета;
- о контроле открытия технических люков и входных дверей с целью предотвращения проникновения туда посторонних лиц;
- проверить состояние внутреннего переговорного устройства;
- проверить исправность средств сигнализации и вызова экипажа старшим инженером технической бригады;
- проверить исправность запоров пилотской кабины (если они имеются);
- проверить наличие на борту ВС посторонних предметов;
- проверить исправность бортовой аппаратуры для передачи сигналов опасности.

При посадке пассажиров, член экипажа ответственный за посадку, ведет наблюдение за поведением пассажиров и докладывает КВС о всех случаях, вызвавших подозрение. КВС информирует руководителя аэропорта с целью принятия соответствующих мер.

С борта ВС, в обязательном порядке, снимается багаж и ручная кладь пассажиров или сопровождающих груз, не явившихся на посадку.

Ответственный за получение бортовых запасов (бортоператор) проверяет контейнер с целью обнаружения и изъятия посторонних предметов.

*Предметы и вещи, разрешенные к перевозке в салоне ВС, которые, однако, могут быть использованы в качестве орудия нападения или для сокрытия опасных веществ и предметов, должны на период полетов изыматься у пассажира и помещаться в специальные запираемые помещения, металлические шкафы (ящики) имеющиеся на борту ВС.*

Старший инженер технической бригады (бригадир, член технического экипажа, бортоператор, бортпроводник) должен постоянно находиться в кабине сопровождающих и следит за порядком в ней.

Особое внимание необходимо обращать на пассажиров, направляющихся к пилотской кабине (на типах самолетов, где это возможно) и меняющих первоначально занятое место на другое.

Обязательно необходимо проверить место, покинутое пассажиром, на наличие каких-либо предметов, оставленных им при смене места.

*В случае возникновения ситуации, которая может угрожать безопасности полета, немедленно ставить в известность КВС и действовать по его указаниям.*

Вход в пилотскую кабину разрешается только членам экипажа. Входная дверь в пилотскую кабину должна быть постоянно закрыта на запорное устройство, и открываться только по условному сигналу члена экипажа или бортоператора. Прежде, чем открыть дверь, необходимо через смотровой глазок убедиться, что за членом экипажа, бортпроводником никто из пассажиров не следует. Член экипажа может выйти из пилотской кабины только при полной уверенности, что его выход не приведет к проникновению в кабину посторонних лиц.

### ***3. Действия экипажа по прилёту в промежуточный или конечный аэропорт.***

Ответственные за перевозку пассажиров или сопровождающих груз (бортоператоры или старшие инженеры технического экипажа) следят за тем, чтобы пассажиры, закончившие полет, не оставили в кабине сопровождающих ручную кладь или другие посторонние предметы.

Ответственные за перевозку пассажиров, контролируют также совпадение числа вылетевших этим рейсом пассажиров и сошедших в аэропорту назначения.

Бортпроводники (бортоператоры) следят за полной выгрузкой груза, адресованного в данный аэропорт. После выгрузки груза они проверяют багажные помещения (грузовую кабину) на отсутствие посторонних лиц и предметов и закрывают грузовые люки. Оставленные (забытые) или невостребованные пассажирами предметы передаются на хранение в аэропорт.

После выгрузки груза в промежуточных аэропортах открытой остается только входная дверь, остальные должны быть закрыты.

При кратковременной стоянке охрана самолета осуществляется членами экипажа.

При длительной стоянке, когда экипаж покидает самолет, сдача его под охрану осуществляется в установленном порядке.

### ***4. Порядок досмотра ВС.***

Обстоятельства, складывающиеся в аэропорту или регионе, могут обуславливать проведение кроме регулярных предполетных досмотров ВС, также дополнительный досмотр ВС с целью обнаружения диверсионных устройств или веществ, внедренных для проведения теракта. Проведение дополнительного досмотра требуется также в том случае, когда имеется информация, что ВС является объектом диверсии.

Порядок действий при проведении досмотра ВС на земле и в полете с указанием мест досмотра подробно изложен в соответствующих инструкциях по типам ВС и находится в брифинговой папке экипажа.

По завершению проверки следует удостовериться в том, что все, открывающиеся для этой цели двери, крыши, панели были, затем закрыты.

При обнаружении во время досмотра предмета неизвестного происхождения к нему не следует прикасаться или воздействовать на него. Следует немедленно установить контакт с соответствующей службами аэропорта по обезвреживанию взрывных устройств и выполнять их указания до ликвидации угрозы.

Каждый отсек или участок ВС, осмотр которого завершен, целесообразно отметить цветным мелом или самоклеющейся пленкой для исключения повторного осмотра.

### ***5. Общие положения по досмотру пассажиров, членов экипажей, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов.***

Досмотр осуществляется уполномоченными на это специалистами службы авиационной безопасности аэропорта.

Основной задачей досмотра является своевременное предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт воздушного судна лиц, вынашивающих террористические намерения.

Досмотр производится на всех внутренних и международных рейсах, выполняемых воздушными судами авиапредприятий, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности.

*Досмотр пассажиров чартерных рейсов осуществляется на общих основаниях.*

*В промежуточных аэропортах транзитные пассажиры досмотру не подлежат, если после выхода из воздушного судна они до посадки находились в стерильной зоне.*

Досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа проводится после регистрации билетов, а в аэропортах, обслуживающих международные рейсы - после прохождения пассажирами таможенного и пограничного контроля.

Досмотр ручной клади и багажа, находящегося при пассажире, производится только в его присутствии. В случаях, не терпящих отлагательства, досмотр багажа может быть произведен в отсутствие пассажира.

При досмотре грузов применяются все имеющиеся способы для выявления веществ и предметов, запрещенных к перевозке на гражданских воздушных судах. Используются технические средства досмотра, служебные собаки, выдержка грузов до погрузки в воздушное судно на время от нескольких часов до нескольких суток и другие.

Досмотр почтовых отправлений осуществляется с использованием технических средств досмотра без их вскрытия.

Контейнеры с бортовыми запасами досматриваются и пломбируются специалистами службы авиационной безопасности авиакомпании или аэропорта (по договору).

#### ***6. Перечень опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке в салонах гражданских воздушных судов.***

##### **Огнестрельное, газовое, пневматическое, холодное и механическое оружие всех видов:**

- пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошоковые устройства и их имитаторы;
- арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, кортики, стилеты, ножи:

##### **Взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные:**

- пороха всякие, в любой упаковке и в любом количестве;
- патроны боевые (в т.ч. малокалиберные);
- патроны к газовому оружию;
- капсули (пистоны) охотничьи;
- пиротехнические средства (сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, по
- садочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды (железнодорожные) и прочее),
- тротил, динамит, тол, аммонал и другие взрывчатые вещества;
- капсули-детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители,
- детонирующий и огнепроводящий шнур и т.д.

##### **Сжатые и сжиженные газы:**

- газы для бытового пользования (бутан-пропан) и другие газы;
- газовые баллончики с наполнением нервнопаралитического и слезоточивого воздействия.

##### **Легковоспламеняющиеся жидкости:**

- ацетон;
- бензин;
- пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов;
- метанол;
- метил ацетат (метиловый эфир);
- сероуглерод;
- эфиры;
- этилцеллозоль;
- все другие легковоспламеняющиеся жидкости.

**Воспламеняющиеся твердые вещества:**

- вещества, которые от действия на них воды выделяют тепло и горючие газы, что может вызвать самовоспламенение и пожар: калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфорный и др.
- фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ;
- перекиси органические;
- нитроцеллюлоза коллоидная в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25% воды или растворителя.

**Ядовитые и отравляющие вещества:**

- любые ядовитые, сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару;
- бруцин;
- никотин;
- стрихнин;
- тетрагидрофуруриловый спирт;
- антифриз;
- тормозная жидкость;
- этиленгликоль;
- ртуть;
- все соли синильной кислоты и цианистые препараты;
- циклон, цианплав, мышьяковистый ангидрид и все другие сильнодействующие ядовитые и отравляющие вещества.

**Едкие и корродирующие вещества:**

- сильные и неорганические кислоты: соляная, серная, азотная и другие;
- фтористоводородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и корродирующие вещества.

*К перевозке запрещены другие опасные вещества, предметы и грузы, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства.*

**8.2.8. Инструкция о порядке проведения досмотра воздушного судна на земле.**

1. Досмотр ВС проводится до посадки пассажиров, погрузки груза, багажа, почты, бортового питания. Если пассажиры находятся на стоянке, они должны быть под постоянным наблюдением сотрудников САБ.

2. Право доступа к месту стоянки и на самолет во время досмотра имеет только персонал аэропорта, авиапредприятия или эксплуатанта для выполнения служебных обязанностей по техническому обслуживанию и эксплуатации данного ВС.

3. При выполнении международного рейса на ВС допускаются представители органов пограничного и таможенного контроля.

Перечисленный выше персонал (представители) должен иметь пропуска установленного образца.

4. Передвижное оборудование для наземного обслуживания ВС и любые другие транспортные средства, имеющие право доступа к месту стоянки во время досмотра должны иметь на видном месте соответствующий пропуск, подтверждающий их право находиться на стоянке ВС.

5. Досмотр осуществляется в соответствии с «Перечнем мест досмотра ВС в целях безопасности», отработанным и утвержденным для данного типа ВС и его модификаций.

Для удобства пользования эти Перечни целесообразно выполнить в виде складывающихся карточек размером 10 на 15 см, которые должны входить в комплект полетной документации, предназначенной для членов экипажа.

Указанные выше Перечни и другие справочные материалы (Приложения 1,2) могут применяться в аэропорту, где досмотр осуществляется сотрудниками, незнакомыми с данным типом ВС и его модификациями.

6. Для обеспечения доступа ко всем подлежащим проверке отсекам необходимо открывать все входные двери, люки, каналы отбора и перепуска воздуха, крышки, съемные панели для обслуживания и доступа к оборудованию и т.д.

7. Досматриваться должны все помещения (отсеки) ВС, двери (панели, люки), которых можно открыть.

Следует тщательно осмотреть места установки оборудования, внутри которого, за ним или под ним (в более труднодоступных местах) может быть помещено взрывное устройство (ВУ), а также могут укрываться посторонние лица.

8. Поиск взрывных устройств должен проводиться с соблюдением мер предосторожности и с использованием подсветки и поворотных зеркал в неосвещенных и труднодоступных местах.

9. Если дверь, отсек или прибор надлежащим образом опечатаны и отсутствуют признаки попыток их вскрытия, решение по их досмотру принимается в зависимости от обстановки.

10. Досмотр ВС целесообразно начинать от середины до носа самолета и от середины до его хвоста, разделив самолет на две части и ограничив каждую зону местами возможного доступа пассажиров и членов экипажа.

11. Процедуру осмотра каждого участка целесообразно начинать с уровня пола, затем обследовать стены и потолок, осматривая при этом места, легко доступные для пассажиров и, обращая особое внимание на те предметы (книги, бытовые приборы), которые находятся в местах, не предназначенных для них.

Осматриваются также зоны и предметы, вызывающие наименьшее подозрение.

12. Во избежание дублирования, все проверенные участки (отсеки) необходимо маркировать лентой или мелом по схеме технологической карты досмотра.

13. При обнаружении подозрительного предмета НЕОБХОДИМО:

- Не касаться предмета и не воздействовать на него каким-либо образом.

- Немедленно вызвать специалистов по ВУ.

- При обнаружении подозрительных предметов на стоянке ВС, самолет следует отбуксировать в безопасное место или удалить (переместить) подозрительный предмет от ВС.

Решение по варианту действий должно быть принято сотрудником САБ по согласованию с экспертом-пиротехником (сапером).

Сотрудники, производившие досмотр ВС, члены экипажа и обслуживающий персонал должны переместиться на расстояние не ближе 100м. от самолета.

- Пожарные расчеты, специалисты других служб, привлекаемые к ликвидации последствий взрыва, должны находиться на безопасном расстоянии в полной готовности к действиям до момента подачи сигнала «Отбой» специалистами по ВУ.

14. После того, как подозрительный предмет будет признан безопасным или обезврежен, досмотр ВС должен быть продолжен (завершен).

15. При обнаружении на борту ВС постороннего лица, необходимо задержать его в установленном порядке, немедленно вызвать сотрудников ЛОВД или представителей органов пограничного контроля (при обнаружении постороннего лица на ВС, совершающем международный рейс) для передачи им задержанного.

16. После проведения сотрудниками САБ досмотра ВС, специалисты службы инженерно-технического обеспечения должны убедиться, что все двери, люки и панели закрыты, все снятые, сдвинутые и переставленные предметы и оборудование установлены на свои места.

17. При поступлении информации об угрозе взрыва ВС проводится его повторный досмотр.

### **8.2.9. Памятка экипажу воздушного судна по действиям при покидании и возвращении на рабочее место одного из членов экипажа.**

(Разработана в соответствии с требованиями Распоряжения Первого заместителя Министра транспорта РФ № НА-391-Р (ДСП) от 31.10.2001г.).

1. При перевозке пассажиров с момента занятия экипажем рабочих мест перед полетом и до выключения двигателей после полета дверь кабины экипажа должна быть закрыта на запорное устройство. Открывать ее можно только с разрешения командира ВС по установленным сигналам, с соблюдением мер предосторожности.

2. Лицам, не связанным с выполнением задания на полет, находиться в кабине экипажа **ЗАПРЕЩАЕТСЯ!** Обслуживающему персоналу разрешается входить в кабину экипажа только при служебной необходимости по вызову (разрешению) командира ВС.

3. Командир ВС на протяжении всего полета обязан находиться на своем рабочем месте. Кратковременно оставлять рабочее место ему разрешается при благоприятных условиях полета. В этом случае воздушным судном управляет второй пилот, а остальные члены экипажа должны находиться на своих рабочих местах.

4. Отсутствие на рабочем месте одного из членов летного экипажа более десяти минут считать событием, требующим от оставшихся членов экипажа быть в готовности к действиям в чрезвычайной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства.

5. Командиру ВС при получении доклада экипажа о готовности к выполнению полета должен согласовать визуальные, звуковые и условные сигналы взаимодействия между членами экипажа на время полета.

6. При решении вопроса выхода из пилотской кабины **командира ВС, второго пилота** необходимо убедиться в том, что это не приведет к проникновению в кабину посторонних лиц.

Для этого рекомендуется:

а) вызвать старшего бортпроводника для подтверждения отсутствия перед дверью в пилотскую кабину посторонних лиц;

б) убедившись через дверной «глазок» или систему видеонаблюдения, по визуальным сигналам старшего бортпроводника в отсутствии посторонних лиц, открыв дверь, выпустить одного из членов летного экипажа, дополнительно страховать дверь и быть готовым отразить попытки посторонних лиц проникнуть в пилотскую кабину.

7. Возвращение в пилотскую кабину одного из членов кабинного экипажа осуществляется с предварительным запросом разрешения у командира ВС и страховкой старшим бортпроводником в соответствии с рекомендациями, изложенными в п.6 б.

8. Старший бортпроводник входить и выходить из кабины экипажа при служебной необходимости по вызову (разрешению) командира ВС с дополнительными мерами предосторожности. Если Старший бортпроводник занят, то он сообщает КВС, какой номер бортпроводника осуществляет страховку за него.

8.2.10. Схема действий бортпроводников при обнаружении ВУ во время полета

ВУ	обнаружить	б\п
ВУ	оповестить экипаж	СБЭ
Пассажиры, находящиеся рядом с ВУ	пересадить	б\п
Распоряжения экипажа о перемещении ВУ	получить	СБЭ

*Действия бортпроводников при необходимости перемещения ВУ*

Пассажиры, находящиеся рядом с зоной размещения ВУ	пересадить	б\п
Селектор двери 4R – в положение «Disarmed»	перевести	б\п
Кислородные баллоны и огнетушители из зоны размещения ВУ	убрать	б\п
Поглощающий материал	собрать	б\п
Поглощающий материал на высоту до середины двери 4R	сложить	б\п
Огнезрывоупорные одеяла	собрать	б\п
Инструкция пассажирам о безопасной позе и мерах предосторожности	выполнить	б\п

*Перемещение ВУ*

Перед тем, как поднять ВУ: проверить, не закреплено ли ВУ к поверхности - с помощью плоского предмета	выполнить	СБЭ
Перенести ВУ к двери 4R	выполнить	СБЭ
Поместить ВУ на слой поглощающего материала у двери 4R	выполнить	СБЭ
ВУ закрепить клейкой лентой	выполнить	СБЭ
Пластиковые пакеты для защиты от влаги	накрыть ВУ	СБЭ
Огнезрывоупорные одеяла	накрыть ВУ	СБЭ
Пледы	намочить водой	б\п
Несколько слоев мокрых пледов	накрыть ВУ	СБЭ
Поглощающий материал до потолка	сложить	б\п
Размещение пассажиров и бортпроводников минимум на 5 м	проверить	СБЭ

*Перед посадкой*

Информация экипажа о возможности эвакуации	получить	СБЭ
--	----------	-----

*Действия бортпроводников без перемещения ВУ*

ВУ закрепить клейкой лентой	выполнить	СБЭ
Кислородные баллоны и огнетушители, находящиеся рядом с ВУ	убрать	б\п
Поглощающий материал	накрыть ВУ	СБЭ
Пластиковые пакеты для защиты от влаги	накрыть ВУ	СБЭ
Огнезрывоупорные одеяла	накрыть ВУ	СБЭ
Пледы	намочить водой	б\п
Несколько слоев мокрых пледов	накрыть ВУ	СБЭ
Поглощающий материал	накрыть ВУ	СБЭ
Размещение пассажиров и бортпроводников минимум на 5 м	проверить	СБЭ

*Перед посадкой*

Информация экипажа о возможности эвакуации	получить	СБЭ
--	----------	-----

## Список литературы и публикаций

### Международные правовые акты и документы

1. Приложение № 17 к Чикагской конвенции ИКАО. «Безопасность – защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства».
2. Конвенция о международной гражданской авиации. Чикаго, 1944. (ICAO Doc.7300)
3. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту ВС. Токио, 1963. (ICAO Doc.8364)
4. Конвенция о борьбе с незаконным захватом ВС. Гаага, 1970. (ICAO Doc 8920)
5. Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности ГА. Монреаль, 1971 (ICAO Doc 8966)
6. Конвенция о борьбе с захватом заложников. (Нью-Йорк, 1979)
7. Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. (ICAO Doc 8973)

### Нормативные документы РФ

1. Кодекс РСФСР об административных нарушениях № 196 – ФЗ от 30.12.01
2. «О федеральной фельдъегерской связи» Закон № 4730-1 от 01.04.93
3. Уголовный кодекс РФ № 63 – ФЗ от 13.06.96
4. «О борьбе с терроризмом» № 130 – ФЗ от 25.07.98
5. ВК РФ № 60 – ФЗ от 19.03.97
6. «Положение о Федеральной системе защиты деятельности ГА от АНВ» (постановление правительства РФ № 897 от 30.07.94)
7. «Нормы, правила и процедуры по авиационной безопасности» № 897 от 30.07.94

### Ведомственные нормативные документы

1. «О дополнительных мерах по повышению безопасности полетов в ГА РФ» Приказ Мин Транса РФ от 14.04.94.
2. «Положение о Департаменте АБ и специального обеспечения полетов Министерства транспорта РФ» Распоряжение № НА – 249 – р от 22.07.01
3. «Инструкция о мерах по предупреждению и пресечению захвата и угона ВС и иных АНВ в деятельность ГА» Приказ от 10.01.95
4. «О совершенствовании досмотра гражданских ВС» Приказ ФАС № 238 от 29.07.98
5. «Памятка экипажу ВС по действиям в чрезвычайной обстановке» № 66/и – ДСП от 14.10.97
6. «О применении металлических ящиков для перевозки оружия на гражданских ВС» № 36/и от 24.04.97
7. «О предполетном досмотре всех без исключения пассажиров» № 47/и от 26.06.9

### Внутренние документы Авиакомпаний «---»

1. РПП
2. Руководство по организации работы СБП