

Здравствуйтесь, уважаемые члены государственной аттестационной комиссии. Вашему вниманию представляется выпускная квалификационная работа на тему «**Действия экипажа при угоне воздушного судна**».

Итак, **актуальность** темы исследования обусловлена тем, что активность террористической деятельности во многих регионах мира за последние время резко растет 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.

Целью данной работы является изучение материалов нормативно-правовой базы обеспечения АБ, рассмотрение и оценка действий экипажа в различных ситуациях на конкретных примерах. Выявление и анализ, поставленных в дипломной работе проблем воздушной безопасности, совместное решение которых, поможет повысить уровень безопасности, приблизить к нулю возможность захвата и угона ВС, что соответственно приведет к сохранению человеческих жизней и ВС.

Для достижения поставленной в дипломной работе цели решались следующие **задачи**:

1. изучение нормативно-правовых документов ИКАО/РФ.
2. анализ действий экипажей при захвате ВС террористами (на основе анализируемых примеров).
3. предложения по усовершенствованию действия служб САБ, экипажа, при захвате ВС.

Итак, вопрос об использовании информации о текущем состоянии систем авиационной безопасности для оценки фактического значения уровня риска возникновения конфликтных ситуаций в ГА изучается достаточно давно.

Нельзя сказать, что в настоящее время физические меры обеспечения безопасности бесполезны. Наоборот, чем больше проверок на предмет обеспечения физической безопасности, тем более сложной должна быть подготовка к успешному проведению нападения, и чем сложнее план, тем больше шансов провалить его. Но, если нельзя отрицать эффективность физических мер обеспечения безопасности, то вряд ли можно считать их основными, на которые следует опираться службам обеспечения безопасности в аэропортах. Фактически для того, чтобы начать любое нападение внутри пассажирского самолета и добиться успеха, террористам нужна соответствующая система доставки взрывного устройства при помощи людей. Вот в этом и заключается основное преимущество службы безопасности в аэропортах по сравнению с террористами: человек

ошибается. Нужен только один профессионально подготовленный сотрудник службы безопасности, чтобы заметить пассажира, представляющего опасность и нейтрализовать его, тогда, как террорист должен пройти через все контрольные пункты, все камеры слежения и мимо каждого сотрудника службы безопасности, не вызвав при этом подозрения.

Также система АБ становится в ряде случаев недостаточно эффективной из-за многих причин, одна из которых состоит в том, что принцип контроля Государством деятельности авиакомпаний по критерию обеспечения необходимой авиационной безопасности недостаточно внедрён в практику аэропортов и САБ. При этом государство должно использовать один из рычагов регулирования деятельности в ГА — это контроль АБ и воздействие на авиакомпании по этому критерию с тем, чтобы авиакомпании соблюдали правовые и технические нормы обеспечения авиационной безопасности перевозок. Состояние опасности, возникающей в ГА в результате проявления неправовых действий отдельных пассажиров и террористических актов, должно быть изменено в интересах пассажиров и общества в целом. Практически эта сторона АБ может изучаться и совершенствоваться в рамках теории систем качества и теории рисков по ИКАО.

Таким образом, центральное место в организации международного сотрудничества по противодействию вмешательства в деятельность воздушного транспорта занимает ИКАО, по инициативе которой были заключены основополагающие международные конвенции, а также подписан Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, 1988 г.

Далее отметим, что Токийская, Гаагская и Монреальская конвенции применяются во всех случаях, когда воздушное судно находится в полете над территорией иной страны, чем территория государства регистрации воздушного судна. Их реализация, на мой взгляд, способна уменьшить угрозу вмешательства в деятельность воздушного транспорта.

Как показало изучение действий экипажа на нескольких примерах можно сделать следующие выводы:

- действия экипажа воздушного судна не соответствуют установленным требованиям и правилам;
- в сложившейся ситуации действия экипажа воздушного судна никак не могут повлиять на исключение человеческих жертв;
- «человеческий фактор», который не связан ни с неосторожностью, ни с профессиональной несостоятельностью.

Поэтому важный акцент в работе службы безопасности в авиации следует делать на отборе сотрудников. Халатность, невнимательность и безразличие к своей работе могут стать роковыми, если от тебя зависят судьбы пассажиров воздушного судна.

В свою очередь, данный факт подтвержден при проведении опроса граждан по данной теме квалификационной работы. большинство людей выбрали вариант ответа: «действия экипажа, считаю, единственно верным» – 68 человек или 59% и, вариант «согласусь с требованием угонщиков, не буду пытаться предпринимать каких-либо действий» – 39 человек или 33 процентных пункта. На основании полученных данных, можно сделать вывод, что абсолютное большинство респондентов считают, что экипаж воздушного судна подготовлен к данным случаям и полностью считают действия экипажа при угоне воздушного судна верными.

Проанализировав полученную информацию, предлагаю по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности следующее:

- обеспечение объективности расследования авиационных событий с целью выяснения истинных причин, с привлечением к расследованию всех заинтересованных сторон, и в первую очередь представителей заводов-изготовителей и разработчиков авиатехники;
- проведение ежеквартальных анализов состояния безопасности полетов и авиационной безопасности, с разработкой мероприятий по их предупреждению, а также ежемесячное издание информационных бюллетеней о состоянии безопасности на воздушном транспорте;
- проведение аттестации руководителей служб авиационной безопасности и безопасности полетов;
- разработка конкретных профилактических мероприятий по состоянию воздушных судов;
- сертификация услуг организации гражданской авиации по авиационной безопасности в соответствии с международными нормами ИКАО;
- контроль за соблюдением законодательства действующих норм и правил по обеспечению безопасности полетов;
- контроль за соблюдением требований нормативных документов при проведении авиационных работ;
- введение системы машиночитываемых летных пропусков международного образца, выдаваемых уполномоченным органом;
- разработка технических регламентов в сфере авиационной безопасности с учетом международной обстановки;
- неукоснительное и обязательная проверка (оценка) психологического и физического состояния летного состава ГА с учетом новейших стандартов.

Таким образом, авиационная безопасность не существует сама по себе, она обеспечивается посредством целого ряда средств. Вследствие особого интереса среди террористов к аэропортам их давно оснащают различными устройствами, обеспечивающими безопасность авиапассажиров. Но этот процесс должен быть непрерывным, постоянным, он требует регулярного совершенствования и модернизации.

Таким образом, Цель работы достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.