

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Державної авіаційної служби
України

_____ 2018 року № _____

Авіаційні правила України

«Правила організації системи контролю доступу та внутрішньооб'єктового режиму в суб'єктах авіаційної діяльності та на об'єктах цивільної авіації України»

І. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила розроблені відповідно до вимог Повітряного кодексу України, Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965 - VIII, Додатку 17 «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Док. 8973 ІКАО «Керівництво з

авіаційної безпеки», а також Частини II Док.30 Європейської конференції цивільної авіації (далі – ЄКЦА) «Політика ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки».

2. Ці Авіаційні правила визначають порядок забезпечення безпеки у неконтрольованій зоні, доступу осіб і транспортних засобів, їх перебування у контрольованих та стерильних зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються та критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються суб'єктів авіаційної діяльності, а також здійснення захисту активів суб'єктів авіаційної діяльності України.

3. Ці Авіаційні правила поширюються на усі суб'єкти авіаційної діяльності України, які провадять свою діяльність у галузі цивільної авіації.

4. З метою зменшення ймовірності вчинення актів незаконного втручання, суб'єкти авіаційної діяльності, які забезпечують заходи авіаційної безпеки та усі інші фізичні і юридичні особи незалежно від форми власності та підпорядкування, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації у контрольованій зоні та зонах обмеженого доступу, що охороняються, в межах своїх повноважень запроваджують наступні заходи авіаційної безпеки:

захист неконтрольованої зони;

захист периметру контрольованої зони та зон обмеженого доступу, що охороняються;

фізичний захист будівель та приміщень, у тому числі споруд аеровокзалу;

контроль доступу;

догляд осіб, які не є пасажирами, їх особистих речей та предметів, які проносять такі особи до зони обмеженого доступу, що охороняється та критичних ділянок таких зон;

догляд транспортних засобів, яким надається доступ (право на в'їзд) до контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється;

захист повітряних суден та інших активів суб'єктів авіаційної діяльності.

5. Керівник експлуатанта аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування на основі оцінки ризиків та загроз визначають зони, в яких виконуються життєво важливі роботи для безперервного забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації. Такі зони визначаються як контрольовані зони та зони обмеженого доступу, що охороняються. У зонах обмеженого доступу, що охороняються, також визначаються їх критичні частини. Розташування неконтрольованих, контрольованих зон, зон обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частин позначається на плані-схемі, яка додається до програми авіаційної безпеки відповідного суб'єкта авіаційної діяльності.

6. З метою дотримання вимог щодо контролю доступу, захисту повітряних суден та об'єктів, керівники суб'єктів авіаційної діяльності, які забезпечують заходи авіаційної безпеки, на підставі цих Авіаційних правил розробляють відповідну інструкцію з організації системи контролю доступу, захисту повітряних суден та інших активів суб'єктів авіаційної діяльності.

7. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

аеродром спільного використання – аеродром, що використовується для польотів повітряних суден цивільної та державної авіації;

активи суб'єкта авіаційної діяльності – загальна інфраструктура суб'єкта авіаційної діяльності (аеродром, повітряні судна, системи та обладнання, об'єкти зв'язку, навігації і спостереження, персонал тощо);

контроль доступу – установлений порядок санкціонованого допуску осіб і транспорту в контрольовану зону і зони обмеженого доступу, що охороняються;

контрольована зона – робоча площа авіапідприємства, аеропорту, прилегла до неї територія, а також розташовані поблизу них приміщення, доступ до яких контролюється;

контрольно-пропускний пункт – споруда, будинок або приміщення з відповідним інженерно-технічним обладнанням, що призначене для санкціонованого доступу осіб і транспортних засобів до контрольованої зони або зон обмеженого доступу що охороняється суб'єкта авіаційної діяльності, а також

виходу/виїзду з цих зон;

неконтрольована зона – зона аеропорту та споруди з вільним доступом;

патрульний наряд – один або декілька працівників підрозділу воєнізованої охорони служби авіаційної безпеки аеропорту, які виконують завдання щодо захисту повітряних суден та інших активів суб'єкта авіаційної діяльності шляхом патрулювання на транспортних засобах або в пішому порядку;

пост – все доручене для охорони чатовому, а також місце або ділянка місцевості в межах контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, на якій він виконує свої обов'язки;

перепустка – документ, що видається особам, які працюють в аеропортах, або особам, яким з інших обґрунтованих причин необхідний санкціонований доступ в аеропорт, контрольовану зону, стерильні зони або зони обмеженого доступу, що охороняються. Такий документ дає змогу ідентифікувати особу та встановлені для неї зони доступу. Для подібних цілей видаються і використовуються перепустки на транспортні засоби;

чатовий – озброєний працівник підрозділу воєнізованої охорони служби авіаційної безпеки аеропорту, який виконує завдання щодо захисту дорученого йому поста.

Інші терміни, які використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженій Законом України від 21 березня 2017 року № 1965 - VIII, додатках до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та інших нормативно – правових актах з питань діяльності у галузі цивільної авіації України.

8. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

АБ – авіаційна безпека;

АНВ – акт незаконного втручання;

ВР – вибухова речовина;

ІАС – інженерно-авіаційна служба;

КПП – контрольно-пропускний пункт;

ПС – повітряне судно;

САБ – служба авіаційної безпеки;

ТЗД – технічні засоби догляду;

ЦДС – центральна диспетчерська служба.

II. Захист контрольованих зон

1. З метою перешкоджання несанкціонованому доступу, недопущення проникнення та виявлення спроб несанкціонованого проникнення в контрольовану та зону обмеженого доступу, що охороняється, у аеропорту (на аеродромі) або на визначених об'єктах провайдера аеронавігаційного обслуговування вздовж всього периметру контрольованої зони встановлюється захисна огорожа.

2. Керівник аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування несе відповідальність за облаштування та підтримання у належному стані огорожі контрольованої зони (зони обмеженого доступу, що охороняється, стерильної зони).

3. Кожна юридична особа, що здійснює діяльність в аеропорту (на аеродромі), несе відповідальність за підтримання в робочому стані огорожі периметра аеродрому на ділянці розташування своїх об'єктів згідно із законодавством та договором, укладеним з аеропортом.

4. Захисна огорожа встановлюється на межі неконтрольованої і контрольованої зон аеропорту та на межі контрольованої зони і зони обмеженого доступу, що охороняється.

5. Для додаткового захисту над захисною огорожею під кутом обов'язково встановлюється шар колючого або колючо-ріжучого дроту (дашок).

6. Мінімальна висота захисної огорожі з урахуванням зазначеного шару (дашка) повинна становити не менше, ніж 2 метри 44 сантиметри.

7. Захисна огорожа встановлюється таким чином, щоб вона виключала можливість несанкціонованого проникнення осіб, у тому числі під та над огорожею, була неперервною по всьому периметру контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється.

8. З метою зменшення ймовірності здійснення підкопів, захисна огорожа встановлюється на бетонний фундамент чи вкопується в землю таким чином, щоб максимально ускладнити здійснення підкопу чи створення лазу.

9. З метою інформування осіб стосовно обмеження доступу до контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, вздовж всього периметру захисної огорожі через кожні 50 метрів встановлюються знаки попереджувально-заборонного змісту, розмір шрифту яких повинен бути достатнім для ідентифікації тексту особами. Формат та розміри знаків визначені у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

10. Вибір типу конструкції захисної огорожі, матеріалів та додаткових технічних засобів безпеки, а також межі встановлення захисної огорожі та обладнання здійснюється на підставі оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації таким чином, щоб максимально ускладнити та збільшити час, необхідний порушникам для проникнення.

11. Для спорудження захисної огорожі можуть застосовуватися:
залізобетонні конструкції;

металева сітка та металоконструкції;

колючий або ріжучий дріт;

неметалеві матеріали високої міцності;

комбіновані конструкції тощо.

12. У разі неможливості використання металевої огорожі з будь-яких причин для її будівництва можуть застосовуватися інші спеціальні матеріали або методи, у тому числі ламкі матеріали або «жива огорожа» (колючі чагарники).

13. Захисна огорожа не повинна мати пошкодження та несправності, які дозволяють проникнути у контрольовані зони. Усі виявлені пошкодження та несправності периметру захисної огорожі повинні невідкладно усуватися.

14. Перевірка стану захисної огорожі здійснюється патрульним нарядом САБ суб'єкта авіаційної діяльності постійно протягом доби з визначеною періодичністю та з дотриманням принципу непередбачуваності. Про результати огляду робиться запис у спеціальному журналі.

15. Для підвищення рівня захисту периметру аеропорту (аеродрому) та інших суб'єктів авіаційної діяльності застосовуються додаткові технічні засоби безпеки, зокрема:

сигналізація, що спрацьовує у разі несанкціонованого проникнення через захисну огорожу;

замкнута телевізійна система;

охоронне освітлення захисної огорожі тощо.

16. Захисна огорожа повинна постійно перебувати під наглядом САБ шляхом організації стаціонарних постів, залучення мобільних патрулів (пішохідних або із застосуванням транспортних засобів), використання замкнутої телевізійної системи.

17. Замкнута телевізійна система може встановлюватися приховано або відкрито для посилення стримуючого ефекту заходів АБ.

18. З метою уникнення так званих «сліпих зон» та спрощення нагляду, захисна огорожа встановлюється у максимально можливій прямолінійній конфігурації. Кількість ділянок, де змінюється напрям огорожі, а також стиків, спрямованих назовні, мінімізується.

19. Для забезпечення нагляду та виявлення спроб несанкціонованого проникнення, з обох сторін захисної огорожі створюються смуги шириною три метри, на яких усуваються фізичні перешкоди, рослинність та інші об'єкти, що можуть сприяти приховуванню та проникненню порушників до контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється.

20. Вздовж внутрішньої сторони огорожі (по можливості, і з зовнішньої сторони), прокладається дорога з твердим покриттям для проїзду транспортних засобів під час здійснення патрулювань персоналом САБ.

21. Така дорога обладнується дренажною системою, вздовж неї усуваються фізичні перешкоди, рослинність та інші об'єкти, що можуть сприяти приховуванню порушників. У зимовий період здійснюється прибирання дороги від снігу.

22. У разі наявності мережі підземних службових переходів, каналізаційних колекторів, інженерних та інших тунелів, які перетинають межі контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється, входи та виходи до них, які можуть бути використані для несанкціонованого проникнення, повинні бути надійно закриті, замкнені та заблоковані, а також періодично перевірятись персоналом САБ під час здійснення патрулювань з дотриманням принципу непередбачуваності, та обладнуватися сигналізацією.

23. В захисній огорожі периметру аеропорту (аеродрому), на визначених об'єктах провайдера аеронавігаційного обслуговування та інших суб'єктів авіаційної діяльності встановлюються аварійні ворота для забезпечення

безперешкодного доступу аварійних транспортних засобів до місця авіаційної події, як на території суб'єктів авіаційної діяльності, так і за її межами.

Проектування та встановлення воріт повинно забезпечувати цілісність огорожі з визначеними характеристиками, їх закриття та перебування під постійною охороною і наглядом.

24. Для підвищення ефективності здійснення патрулювання і нагляду працівниками САБ, а також стримування потенційних порушників від несанкціонованого проникнення в аеропорти (на аеродроми), на об'єкти провайдера аеронавігаційного обслуговування та інших суб'єктів авіаційної діяльності, встановлюється охоронне освітлення периметру захисної огорожі, її проблемних ділянок, окремих частин контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється.

25. Охоронне освітлення має бути рівномірним та не створювати тіней. Для освітлення кожної ділянки необхідно використовувати принаймні два джерела освітлення на випадок виходу з ладу одного з них.

26. Патрулювання з метою охорони периметру організовується за принципами:

1) керівник аеропорту (аеродрому) за поданням начальника САБ затверджує відповідні маршрути, графіки пересування патруля та перелік об'єктів, що підлягають постійному або тимчасовому візуальному спостереженню;

2) з метою здійснення ефективного патрулювання, персонал САБ забезпечується радіофікованим автотранспортом, портативними радіостанціями, оптичними приладами спостереження, освітлювальними засобами (ліхтарями);

3) залучений до патрулювання персонал САБ зобов'язаний підтримувати постійний зв'язок у зазначений відрізок часу з оперативним центром САБ, або іншим визначеним підрозділом суб'єкта авіаційної діяльності.

27. Суб'єкт авіаційної діяльності, який експлуатує наземні засоби радіотехнічного забезпечення за межами контрольованої зони аеропорту (аеродрому), відповідає за стан доріг до віддалених об'єктів радіонавігації, що перебувають на їх утриманні, які повинні забезпечувати оперативне прибуття групи реагування в разі надходження інформації про спробу проникнення сторонніх осіб до таких об'єктів.

28. Споруди та будівлі, що розміщуються вздовж периметру контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, можуть бути використані в якості частини захисної огорожі за умови, що прохід через них неможливий, обмежений та контролюється персоналом САБ.

29. Будь-яка споруда, яка є частиною периметру контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, повинна мати мінімальну кількість дверей та воріт для проходу осіб та проїзду транспортних засобів.

30. Двері, вікна, ворота та інші місця, які можуть бути використані для несанкціонованого проникнення до контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, повинні бути належним чином захищені фізичними засобами (підсилення конструкції дверей, вікон та воріт, решітки тощо), а також технічними засобами забезпечення безпеки.

31. Зовнішні двері повинні бути монолітними та виготовлені із твердих матеріалів, щільно підігнані і мати надійні кріплення. Для забезпечення додаткового захисту з внутрішньої частини дверей встановлюються механічні засуви.

32. Двері встановлюються таким чином, щоб виключити можливість їх відкриття чи зняття шляхом пошкодження елементів кріплення зі сторони неконтрольованої зони.

33. Вікна, які розташовані в підвальному або першому поверхах та можуть бути використані для несанкціонованого проникнення до контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, повинні бути захищені від несанкціонованого проникнення шляхом використання віконних рам посиленої конструкції, додаткових кріплень та металевих решіток на вікнах.

34. Для додаткового захисту від несанкціонованого проникнення двері та вікна можуть обладнуватися сигналізацією та замкнутою телевізійною системою.

35. Двері та вікна, які можуть відчинятися, але не використовуються, повинні бути зачинені, замкнені та опломбовані номерними стікерами, мастичними печатками або пломбами.

Персонал САБ періодично та з дотриманням принципу непередбачуваності перевіряє стан захисту таких дверей та вікон. Про результати перевірки робиться запис у спеціальному журналі.

36. Ключі від всіх замків вхідних (в'їзних) воріт, дверей (лазів), вікон, підземних переходів, мереж каналізації, тунелів тощо повинні зберігатися у визначеного працівника САБ, на якого покладена відповідальність за їх технічний стан. Видача ключів відповідальним особам суб'єктів авіаційної діяльності, а також передача їх між черговими змінами САБ зазначається в спеціальному журналі.

III. Організація контролю доступу

1. З урахуванням оцінки загроз та ризиків безпеці, яка здійснюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації, керівник аеропорту (аеродрому) спільно з керівниками суб'єктів авіаційної діяльності, виробнича діяльність яких проводиться в аеропорту (на аеродромі), визначає зони, в яких виконуються життєво важливі для безперервного забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації у аеропорту (на аеродромі) роботи. Такі зони визначаються як контрольовані зони та зони обмеженого доступу, що охороняються.

2. У зонах обмеженого доступу, що охороняються, визначаються їх критичні ділянки.

3. З метою запровадження заходів контролю на безпеку, в аеропорту (на аеродромі) чи у провайдера аеронавігаційного обслуговування чітко визначаються межі контрольованої зони, зон обмеженого доступу, що охороняються, та їх критичні ділянки.

4. Межа між неконтрольованою та контрольованою зонами повинна бути у вигляді чітко видимої фізичної перешкоди, яка запобігає несанкціонованому доступу до контрольованої зони осіб, проїзду транспортних засобів та можливого проникненню тварин.

5. Розташування неконтрольованої, контрольованої зони, зон обмеженого доступу, що охороняються і стерильних зон, а також критичних ділянок зон обмеженого доступу, що охороняються, позначається на плані-схемі аеропорту (аеродрому), яка додається до програми авіаційної безпеки аеропорту (аеродрому).

6. Керівник провайдера аеронавігаційного обслуговування визначає та погоджує з уповноваженим органом з питань цивільної авіації перелік критично важливих об'єктів аеронавігаційного обслуговування, що підлягають захисту та на яких запроваджується контроль доступу і контроль на безпеку осіб та транспортних засобів, яким надано право доступу до вказаних об'єктів.

7. Розташування та межі контрольованих зон визначених об'єктів провайдера аеронавігаційного обслуговування позначаються на плані-схемі, яка додається до програми авіаційної безпеки провайдера аеронавігаційного обслуговування.

8. Відомості про зони, що розташовані за межами аеропорту (якщо такі існують), що визначені як контрольовані зони або зони обмеженого доступу, що охороняються, та на яких впроваджується контроль доступу, також вносяться до програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування. До зазначених зон належать:

- вантажні склади зареєстрованих агентів та відомих вантажовідправників;
- визначені приміщення операторів поштового зв'язку, в яких обробляється вантаж та пошта, а також здійснюється контроль на безпеку і догляд вантажу та пошти;

- приміщення суб'єктів авіаційної діяльності (кейтерингових компаній), в яких здійснюється приготування та комплектування бортового харчування;

- приміщення суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють прибирання ПС (клінінгові компанії);

- приміщеннях суб'єктів авіаційної діяльності, які постачають бортприпаси (приналежності);

- склади паливно-мастильних матеріалів;

- об'єкти засобів зв'язку, навігації та спостереження;

- антенні поля;

- інші життєво важливі для безпечної діяльності цивільної авіації об'єкти.

9. Відповідальність за здійснення контролю доступу та дотримання правил перебування у таких зонах покладається на керівників суб'єктів авіаційної діяльності, яким належать вказані об'єкти.

10. На аеродромах спільного використання програма авіаційної безпеки аеропорту та інструкція щодо організації системи контролю доступу, захисту ПС та об'єктів суб'єкта авіаційної діяльності погоджуються з командиром військової частини.

11. Керівник аеропорту (аеродрому) відповідає за доведення до відома всіх юридичних та фізичних осіб, що здійснюють діяльність у аеропорту (на аеродромі) і яким необхідно мати доступ в контрольовану, стерильну зони або зони обмеженого доступу, що охороняються, положень програми авіаційної безпеки аеропорту щодо статусу визначених зон та встановлених вимог стосовно доступу та перебування в них.

12. З метою забезпечення санкціонованого доступу та перебування осіб і транспортних засобів у контрольованих зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються, критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються, в суб'єктах авіаційної діяльності, які забезпечують заходи авіаційної безпеки та в усіх інших фізичних і юридичних осіб незалежно від форми власності та підпорядкування, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації, запроваджується система контролю доступу.

13. В аеропортах (на аеродромах), у яких відкрито пункти пропуску через державний кордон чи яким видано дозвіл на здійснення міжнародних польотів, організація пропускового режиму та порядок доступу до зон прикордонного та митного контролю узгоджуються з органом охорони державного кордону, в зоні відповідальності якого розташовано пункт пропуску, та з відповідним органом Державної фіскальної служби України.

14. Критичні ділянки зон обмеженого доступу, що охороняються, до яких проходять пасажирів після догляду, обладнуються дверима з надійними замками та засобами контролю за всіма точками доступу до таких зон.

15. Контроль за входами та виходами із критичних ділянок зон обмеженого доступу, що охороняється, покладається на старшого зміни підрозділу контролю на безпеку САБ в аеропорту (на аеродромі), а із зон прикордонного контролю в міжнародних аеропортах, у яких такі зони визначаються як стерильні, на старшого зміни пункту пропуску органу охорони державного кордону.

16. З метою своєчасного виявлення порушень порядку доступу та перебування у контрольованих зонах та зонах обмеженого доступу, що охороняються, а також запобігання таким порушенням у подальшому, керівник аеропорту (аеродрому) або іншого суб'єкта авіаційної діяльності запроваджує систему добровільних сповіщень про факти порушень персоналом вимог щодо контролю доступу та порядку перебування у контрольованих зонах та зонах обмеженого доступу, що охороняються.

17. Право доступу осіб до контрольованої зони, зони обмеженого доступу, що охороняється, критичних ділянок зони обмеженого доступу, що охороняється, а також стерильної зони надається за наявності обґрунтованої необхідності виконувати посадові обов'язки в зазначених зонах.

18. Доступ осіб і транспортних засобів, які не мають обґрунтованої необхідності виконувати посадові обов'язки чи роботи в зоні обмеженого доступу, що охороняється, та її окремих частинах, обмежується.

19. Підставою для доступу та перебування особи у контрольованій зоні та зоні обмеженого доступу, що охороняється, є:

перепустка встановленого зразка (за виключенням випадків вказаних в пункті 20);

дійсні посвідчення члена екіпажу, документ, що посвідчує особу та свідоцтво авіаційного персоналу;

посвідчення державного інспектора уповноваженого органу з питань цивільної авіації;

діючий посадковий талон (у друкованому або електронному вигляді) для особи, яка має статус пасажирів та дійсний документ, що посвідчує особу.

20. Співробітники правоохоронних органів України пропускаються в контрольовану зону та зони обмеженого доступу, що охороняються суб'єкта авіаційної діяльності при пред'явленні працівнику САБ посвідчення встановленого зразка та документа, що підтверджує повноваження такого працівника на право виконання в контрольованій зоні та зоні обмеженого доступу, що охороняється, правоохоронних функцій, які віднесені до його компетенції, з обов'язковим супроводженням посадової особи суб'єкта авіаційної діяльності або працівника САБ.

21. Особи, які пройшли реєстрацію на рейс та мають статус пасажирів, прямують до критичних ділянок зон обмеженого доступу, що охороняються (наприклад, зали очікування вильоту), лише після проходження догляду з пред'явленням під час входу до пункту догляду документа, що посвідчує особу та оформленого в установленому порядку посадкового талона.

22. Члени екіпажів експлуатантів, ПС яких базуються або виконують польоти протягом тривалого періоду із конкретного аеропорту, можуть отримувати постійні перепустки до зони обмеженого доступу, що охороняється, цього аеропорту.

23. Члени екіпажів, які мають постійні перепустки в контрольовану зону аеропорту, в якому перебуває їхнє ПС, прямують до нього через спеціально

визначені КПП або через пункти догляду окремо від пасажирів після пред'явлення перепустки, завдання на політ, генеральної декларації (у разі вильоту за кордон) та обов'язкового проходження догляду.

24. Члени екіпажів, які не мають постійної перепустки до контрольованої зони аеропорту, в якому перебуває їхнє ПС, прямують до нього після пред'явлення завдання на політ, генеральної декларації (у разі вильоту за кордон) та посвідчення члена екіпажу з обов'язковим проходженням догляду та у супроводі уповноваженої особи суб'єкта наземного обслуговування або персоналу САБ в аеропорту. У разі відсутності посвідчення члена екіпажу, надається документ, що посвідчує особу та свідоцтво авіаційного персоналу.

25. Фізична особа – експлуатант ПС замість завдання на політ пред'являє реєстраційне посвідчення ПС.

26. Державні інспектори уповноваженого органу з питань цивільної авіації допускаються в контрольовану, стерильну та зони обмеженого доступу, що охороняються, а також критичні ділянки зони обмеженого доступу, що охороняються суб'єкта авіаційної діяльності на підставі посвідчення державного інспектора уповноваженого органу з питань цивільної авіації, спеціального завдання (наказу) на проведення перевірки та у супроводі призначеного працівника суб'єкта авіаційної діяльності, що підлягає перевірці або працівника САБ в аеропорту.

27. Державні інспектори з авіаційною наглядом за безпекою авіації уповноваженого органу з питань цивільної авіації, функціональні обов'язки яких передбачають здійснення перевірок суб'єктів авіаційної діяльності у конкретному аеропорту, можуть отримувати тимчасові та постійні перепустки до відповідних зон аеропорту.

28. Особи, уповноважені на здійснення перевірок, а також інші посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації, допускаються та перебувають у контрольованій зоні та зоні обмеженого доступу, що охороняється суб'єкта авіаційної діяльності на підставі отриманої одноденної перепустки та спеціального завдання (наказу) на проведення перевірки та у супроводі призначеного працівника суб'єкта авіаційної діяльності, що підлягає перевірці або працівника САБ аеропорту.

29. Відповідальність за здійснення санкціонованого доступу осіб та транспортних засобів до контрольованої зони, зони обмеженого доступу, що охороняється та її критичних ділянок аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування, несе САБ.

30. Транспортні засоби, які постійно залучаються до виконання робіт в контрольованій зоні чи зоні обмеженого доступу, що охороняється аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування, повинні залишатися в таких зонах у спеціально відведених місцях, навіть коли вони не використовуються.

31. Всі транспортні засоби, які працюють у контрольованій зоні, повинні закриватися / блокуватися або перебувати під наглядом, якщо вони не використовуються. Якщо такі транспортні засоби залишаються без нагляду протягом будь-якого проміжку часу, вони повинні ретельно і періодично оглядатися на предмет виявлення прихованих заборонених предметів.

32. З метою виявлення небезпечних предметів і речовин, які можуть бути використані для скоєння АНВ, транспортні засоби, залишені без нагляду, перед початком експлуатації підлягають огляду водієм.

33. Для здійснення контролю доступу на КПП можуть використовуватися електронні перепустки та автоматизовані системи контролю доступу.

34. Уповноважені особи суб'єкта авіаційної діяльності повинні здійснювати регулярні перевірки та тестування автоматизованої системи контролю доступу.

35. Вимоги до автоматизованих електронних систем контролю доступу:

повинна забезпечувати одночасне проходження лише однієї особи;

повинна бути автономною, відключеною від мережі Інтернет та зовнішніх локальних мереж;

повинна бути захищеною від деактивації у разі відключення основного джерела живлення та мати додаткове (аварійне) джерело живлення;

двері (ворота), які контролюються системою, повинні мати надійні автоматичні замки на випадок перебоїв в електропостачанні або інших надзвичайних подій (ситуацій);

повинна бути обладнана пристроєм для механічного розблокування турнікету зі сторони контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, у разі надзвичайної ситуації;

час реакції системи на перепустку не повинен перевищувати 0.5 секунди, а час оновлення для перевірки наступної перепустки – не більше 5 секунд;

зчитувачі даних з перепусток та обладнання системи повинні бути належним чином захищені від злому та несанкціонованого втручання, а також захищені від потрапляння атмосферних опадів;

центр управління системою та база даних повинні бути належним чином захищені, доступ до них обмежується;

повинна мати надійні замки для блокування турнікету у разі невикористання КПП;

обладнується сигналізацією для подачі сигналу тривоги у разі відмови особі у допуску або навмисному порушенні роботи системи;

повинна забезпечувати блокування доступу та запобігати несанкціонованому доступу при спробах використання недійсних або сторонніх перепусток;

повинна забезпечувати блокування доступу особі або транспортному засобу після кількох невдалих спроб отримання доступу (максимально допустима кількість невдалих спроб не повинна перевищувати трьох).

36. Інформація про порушення правил контролю доступу, встановленого порядку перебування у визначених зонах або неналежне використання перепустки негайно передається заступнику керівника з АБ для відповідного реагування та керівнику суб'єкта авіаційної діяльності, у якому працює особа, що порушила встановлені правила.

37. З метою забезпечення ефективності системи контролю доступу та підтримання належного рівня захисту ПС та інших активів суб'єкта авіаційної діяльності, забороняється:

в'їжджати в контрольовану зону суб'єкта авіаційної діяльності на власному транспорті та утримувати його у службових гаражах, ангарах, території та інших приміщеннях в межах контрольованої зони;

експлуатувати транспортні засоби, які не пройшли державну реєстрацію та не перебувають на обліку згідно із законодавством України;

залишатися працівникам без дозволу керівника відповідного структурного підрозділу на території контрольованої зони суб'єкта авіаційної діяльності та його об'єктах після закінчення робочого часу (зміни) або проходити на об'єкти у неробочий час;

захаращувати територію будівельними матеріалами, аеропортовими припасами та іншими предметами, які перешкоджають руху громадян і транспорту, а також можуть сприяти вчиненню АНВ;

використовувати територію суб'єкта авіаційної діяльності або його об'єкти під власні та колективні городи, сіножаті, для випасу тварин;

залишати після закінчення роботи в приміщенні відкритими вікна, у тому числі з металевими ґратами.

IV. Система перепусток

1. Доступ до контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється суб'єкта авіаційної діяльності, повинен контролюватися за допомогою системи перепусток, яка дає змогу ідентифікації особи та спрощення процедур доступу осіб і транспортних засобів на територію суб'єктів авіаційної діяльності.

2. В аеропорту (на аеродромі) та на визначених об'єктах провайдера аеронавігаційного обслуговування запроваджується централізована система видачі перепусток, яка затверджується керівником аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування. Відповідальність за управління такою системою, визначення формату перепусток, організацію виготовлення та прийняття рішення щодо їх видачі покладається на заступника керівника аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування з авіаційної безпеки.

3. Використання інших видів перепусток, крім визначених в пункті 2 цього розділу, забороняється.

4. Для безпосереднього виконання робіт з оформлення, видачі та обліку перепусток в структурі САБ аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування створюється окремий підрозділ – бюро перепусток.

5. Бюро перепусток розміщується у спеціально обладнаному приміщенні (приміщеннях) в неконтрольованій зоні. З метою запобігання несанкціонованому оформленню та використанню перепусток у цьому приміщенні (приміщеннях) запроваджуються додаткові заходи безпеки, зокрема: контроль доступу до приміщення; обладнання вхідних дверей надійними замками та засобами сигналізації; опечатування дверей в неробочий час; забезпечення металевими ящиками (шафами) для зберігання бланків перепусток та іншої документації.

6. Керівник бюро перепусток відповідає за:

- організацію виготовлення бланків перепусток;
- облік, збереження і видачу перепусток;
- здійснення заміни, вилучення та знищення перепусток;
- облік та знищення, у разі необхідності, бланків перепусток;
- проведення інвентаризації усіх діючих і недійсних перепусток;
- проведення відповідних інформувань щодо умов видачі та користування перепустками.

7. Оформлення та видача перепустки здійснюється лише після отримання письмового рішення заступника керівника аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування з авіаційної безпеки про видачу перепусток конкретним особам (транспортним засобам).

8. Персоналом бюро перепусток здійснюється реєстрація та облік всіх заяв щодо видачі перепусток.

9. Доступ до службових приміщень бюро перепусток обмежується і надається лише особам, які здійснюють оформлення та видачу перепусток, а також заступнику керівника аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування з АБ для здійснення відповідного контролю.

10. Всі матеріали та обладнання, яке використовується для оформлення, видачі та обліку перепусток, зберігаються у службових приміщеннях бюро перепусток.

11. На всі матеріали, зокрема бланки перепусток, печатки, штампи та обладнання, що знаходиться в бюро перепусток і використовується для оформлення, видачі та обліку перепусток, складається опис, який зберігається у керівника бюро перепусток.

12. Кожного року (станом на п'яте січня) проводиться комісійна інвентаризація усіх видів діючих перепусток. За результатами інвентаризації складається відповідний акт, який підписується членами комісії та затверджується заступником керівника аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування з АБ.

13. Бланки перепусток та документи, надані заявниками для отримання перепусток, зберігаються у службових приміщеннях бюро перепусток у металевих ящиках (або шафах).

14. Кожна перепустка повинна мати свій номер. Номер на бланку проставляються лише під час оформлення перепустки на конкретну особу або транспортний засіб. Зіпсований під час оформлення бланк перепустки підлягає знищенню.

15. При втраті або викраденні бланків перепусток слід розглянути питання щодо доцільності вилучення даної серії перепусток.

16. Для належного контролю за обігом перепусток та їх обліку, а також з метою своєчасного реагування уповноважених осіб суб'єкта авіаційної діяльності у разі втрати, викрадення або несанкціонованого використання

перепустки, в суб'єкті авіаційної діяльності створюється та належним чином підтримується електронна база перепусток, доступ до якої обмежується.

17. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності, які постійно працюють у контрольованій зоні аеропорту (аеродрому), подають заступнику керівника аеропорту (аеродрому) з АБ обґрунтований список осіб, яким необхідно отримати дозвіл для перебування без супроводження у відповідній зоні аеропорту або аеродрому.

18. Посада, яку обіймає особа або її статус не можуть бути підставою для видачі перепустки.

19. Кожна особа повинна отримувати перепустку особисто для можливості встановлення відповідності фотокартки, підпису та інших особистих характеристик власника (таких, як ідентифікаційний номер), з пред'явленням документа, що посвідчує особу. Отримувач перепустки під особистий підпис у облікових документах бюро перепусток аеропорту повинен бути ознайомлений з умовами її видачі та користування.

20. Перепустки терміново повертаються до бюро перепусток у випадках:

- на вимогу бюро перепусток;
- звільнення особи із займаної посади;
- зміни роботодавця;
- відсутності необхідності доступу особи / транспортного засобу до відповідної зони аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування;
- закінчення терміну дії перепустки;
- вимоги про вилучення перепустки.

Контроль за своєчасним поверненням перепустки до бюро перепусток покладається на керівника бюро перепусток.

21. Для запобігання можливих зловживань при використанні перепусток встановлюється термін їх дії не більше двох років, після чого вони замінюються на перепустки іншого формату. При цьому здійснюється перевірка анкетних даних власників перепусток для підтвердження їх відповідності вимогам з авіаційної безпеки.

22. Обмін перепусток проводиться згідно з графіком, який складає суб'єкт авіаційної діяльності. Залежно від необхідності та з урахуванням кількості перепусток, які підлягають обміну, такий графік може складатися на рік, півроку, квартал або місяць.

23. Особа, яка втратила перепустку, зобов'язана негайно повідомити про це в письмовій формі свого безпосереднього керівника та бюро перепусток аеропорту.

24. Інформація про втрату перепустки та визнання її недійсною невідкладно надається до бюро перепусток аеропорту з метою недопущення її використання та своєчасного блокування в автоматизованих системах контролю доступу.

25. За фактом втрати перепустки керівник суб'єкта авіаційної діяльності проводить службове розслідування та вживає відповідних заходів задля недопущення їх втрат у подальшому.

26. Вся інформація щодо фактів втрати перепусток реєструється і документується в бюро перепусток та вноситься до автоматизованої електронної бази перепусток.

27. Якщо є вагомі підстави вважати, що втрачені перепустки можуть бути використані для скоєння АНВ, керівник аеропорту (аеродрому), провайдера

аеронавігаційного обслуговування приймає рішення про зміну формату перепусток та заміну всіх раніше виданих.

28. Особа, яка отримала перепустку, несе відповідальність за її належне збереження та використання згідно з встановленими правилами, використовує перепустку особисто та лише під час виконання службових обов'язків.

29. Забороняється передавати перепустку іншій особі, а також користуватися перепусткою іншої особи або іншого транспортного засобу для доступу або перебування у контрольованій зоні чи зоні обмеженого доступу, що охороняється.

30. Перепустка до зон прикордонного та митного контролю надається керівником суб'єкта авіаційної діяльності з дозволу відповідних керівників підрозділів Державної прикордонної служби України та Державної фіскальної служби України у аеропорту.

31. Під час перебування у відповідній зоні аеропорту (аеродрому), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності, всі особи повинні носити перепустку на видному місці вище поясу для можливості її перевірки та ідентифікації особи персоналом САБ.

32. В окремих зонах для забезпечення безпеки перепустка повинна розташовуватися у прозорій кишені верхнього одягу.

33. Усі особи, які перебувають у контрольованій зоні або зоні обмеженого доступу, що охороняється аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування, повинні носити перепустки на видному місці. Носіння перепусток на видному місці поверх одягу протягом часу перебування в цих зонах контролюється персоналом САБ в аеропорту або

іншими уповноваженими особами контрольних органів і служб у межах їх компетенцій.

34. Особи та транспортні засоби, які мають право доступу до контрольованих, стерильних зон та зон обмеженого доступу, що охороняються, зобов'язані перебувати тільки у тих зонах і секторах, доступ до яких їм надано.

V. Формат перепусток

1. Перепустки поділяються:

за терміном дії – на постійні, тимчасові та одноденні;

за призначенням – на особисті, транспортні.

2. Інформація щодо зон та секторів, до яких особа або транспортний засіб мають право доступу та перебування у них, зазначається на перепустці шляхом використання літерного, цифрового або кольорового коду.

3. На перепустці чітко визначається інформація, необхідна для ідентифікації власника перепустки. Для полегшення візуальної перевірки формат особистої перепустки повинен дозволяти носити її на видному місці верхнього одягу, а розмір повинен бути 85 міліметрів x 55 міліметрів.

4. При використанні формату перепусток з фотокарткою особи, зображення її обличчя повинно бути максимально можливим крупним планом на контрастному фоні. Фотокартка повинна займати не менше третини перепустки.

5. Формат постійної особистої перепустки повинен передбачати:

захист від підробки шляхом використання ускладненого ексклюзивного фону (фон – це частина лицьової сторони перепустки, за виключенням фотографії) або ексклюзивного візерунку зі складних ліній чи інших

неперервних геометричних фігур, які покривають лицьову частину перепустки, включаючи фотографію;

спрощену ідентифікацію за рахунок використання чіткого загального орнаменту, віддрукованого поверх фону;

можливість ламінування перепустки та нанесення на її поверхню захисних ексклюзивних друкованих знаків, видимих під конкретним кутом, що сприяє захисту від підміни фотографії.

6. Перепустки для доступу осіб до контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється, за терміном дії поділяються на:

постійні – термін дії до 2 років;

тимчасові – термін дії до 30 діб;

одноденні – з терміном дії до закінчення поточної доби або часу роботи особи.

7. На лицьовій стороні особистої постійної перепустки повинна зазначатись інформація, яка зазначена у додатку 2 до цих Авіаційних правил.

8. Тимчасові перепустки видаються особам для виконання службових обов'язків або поставлених завдань в контрольованій зоні або зоні обмеженого доступу, що охороняється, на обмежений термін.

9. Формат та зазначені в тимчасовій перепустці дані повинні відповідати вимогам пункту 7 цього розділу, за виключенням:

бланк тимчасової перепустки повинен мати інший колір;

наявність фотокартки в тимчасовій перепустці є необов'язковою.

10. Особи, які не мають документа, зазначеного у пункті 19 розділу III цих Авіаційних правил, для доступу до контрольованої зони, зони обмеженого доступу, що охороняється і її критичних ділянок аеропорту (аеродрому) або

об'єктів провайдера аеронавігаційного обслуговування, повинні отримати одноденну перепустку.

11. Для отримання одноденної перепустки особа повинна попередньо до візиту подати заяву до бюро перепусток з пред'явленням документа, що посвідчує особу та з викладенням обґрунтованих причин для її доступу і перебування у конкретній зоні аеропорту (аеродрому) або об'єкта провайдера аеронавігаційного обслуговування.

12. Доступ та перебування осіб з тимчасовими та одноденними перепустками у контрольованій зоні, зоні обмеженого доступу, що охороняється та її критичних ділянках аеропорту (аеродрому) або об'єктів провайдера аеронавігаційного обслуговування здійснюється за умови обов'язкового їх супроводження протягом всього часу перебування в цих зонах.

13. Супроводження осіб здійснюється персоналом САБ, працівниками відповідних служб аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування або призначеним працівником іншого суб'єкта авіаційної діяльності, який має чинну постійну перепустку, що надає право доступу та перебування у зонах, до яких надано доступ особам з одноденною перепусткою.

Кількість відвідувачів з одноденною перепусткою, які одночасно можуть супроводжуватися однією особою, визначається програмою авіаційної безпеки аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування.

14. На лицьовій стороні одноденної перепустки повинна зазначатись інформація, яка зазначена у додатку 3 до цих Авіаційних правил.

15. Одноденна перепустка чинна лише протягом поточної доби видачі перепустки (або в межах часу роботи аеропорту) та підлягає обов'язковому поверненню до бюро перепусток по закінченні терміну її дії.

16. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності впроваджують систему заходів щодо впорядкування доступу транспортних засобів до контрольованих зон, зон обмеженого доступу, що охороняються та їх критичних ділянок.

17. Підставою для допуску та перебування транспортного засобу у контрольованій зоні, зоні обмеженого доступу, що охороняється, є перепустка для транспортного засобу (транспортна перепустка).

Транспортний засіб може пересуватися та перебувати лише в тих зонах та секторах, які визначені у транспортній перепустці.

18. Перепустки на транспортні засоби видаються лише за виробничою необхідністю та після надання до бюро перепусток доказових документів про страхування вказаних транспортних засобів щодо відповідальності перед третіми особами (відшкодування третім особам збитків, причинених зазначеними транспортними засобами).

19. Доступ до контрольованих зон, зон обмеженого доступу, що охороняються транспортних засобів, які безпосередньо не задіяні у технологічному процесі обслуговування ПС, пасажирів, членів екіпажу, підрозділів аеропорту та експлуатантів, обмежується.

20. Транспортні перепустки видаються на визначений термін і за терміном дії поділяються на:

постійні – термін дії до 1 року;

тимчасові – термін дії до 30 діб;

одноденні – з терміном дії до закінчення поточної доби (або в межах часу роботи аеропорту протягом доби).

21. Транспортні перепустки видаються на підставі письмової заяви на ім'я заступника керівника аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного

обслуговування з АБ. В заяві зазначаються обґрунтовані підстави для оформлення перепустки на транспортний засіб до відповідної зони.

22. Транспортні перепустки повинні перевірятись персоналом САБ кожного разу при в'їзді транспортного засобу в контрольовану зону, зону обмеженого доступу, що охороняється, та при виїзді з них.

23. Заборонено передавати транспортні перепустки від одного транспортного засобу на інший.

24. При необхідності підвищення рівня безпеки, транспортну перепустку слід видавати безпосередньо перед в'їздом транспортного засобу в контрольовану зону або зону обмеженого доступу, що охороняється, аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування та вилучати при виїзді транспортного засобу із зазначених зон.

25. Транспортна перепустка оформлюється в форматі, який би унеможливив її підробку чи підміну. Зміна формату транспортної перепустки проводиться з періодичністю раз на два роки. За необхідності цей термін може бути змінено.

26. Транспортна перепустка розміщується на видному місці передньої частини транспортного засобу (правий нижній кут лобового скла) так, щоб її було важко зняти та під час в'їзду/виїзду транспортного засобу вона могла бути легко перевірена персоналом САБ.

27. Наявність перепустки на транспортному засобі не дає права особам, які в ньому перебувають, на доступ у відповідну зону. Перед тим, як надати дозвіл транспортному засобу на в'їзд, всі зазначені особи повинні пред'явити для перевірки персоналом САБ особисті перепустки встановленого зразка.

28. Кількість транспортних перепусток, на скільки це можливо, повинна мінімізуватись, щоб уникнути збільшення інтенсивності руху транспортних засобів у контрольованих зонах аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування та в зонах маневрування ПС.

29. Постійні транспортні перепустки видаються на транспортні засоби, яким необхідно мати доступ на постійній основі до контрольованих зон та зон обмеженого доступу, що охороняються.

Для зменшення навантаження на КПП такі транспортні засоби повинні залишатись у контрольованій зоні навіть тоді, коли вони не використовуються.

30. На лицьовій стороні постійної транспортної перепустки зазначається наступна інформація, яка зазначена у додатку 4 до цих Авіаційних правил:

термін дії перепустки (не більше одного року);

зони та їх окремі сектори, допуск до яких надається;

КПП, через які дозволено в'їзд транспортному засобу;

назва організації, що є власником / експлуатантом транспортного засобу;

реєстраційний номер транспортного засобу;

номер перепустки.

31. Для транспортних засобів, яким не потрібне постійне перебування в контрольованих зонах або зонах обмеженого доступу, що охороняються, видаються тимчасові або одноденні перепустки, які за особливостями оформлення можна легко відрізнити від постійних (наприклад, за кольором фону, нанесенням певним чином кольорових смуг тощо).

32. На лицьовій стороні одноденної (тимчасової) транспортної перепустки окрім інформації, зазначеної у пункті 30 цього розділу, вказується посада, прізвище, ім'я та по-батькові особи, яка відповідає за супроводження транспортного засобу, як зазначено у додатку 5 до цих Авіаційних правил.

33. Посадова особа, яка подала заяву на одноденну особисту чи транспортну перепустку, відповідає за достовірність наданих даних та зобов'язана забезпечити своєчасне повернення перепустки її власником до бюро перепусток.

34. Аварійно-рятувальні сили та засоби, які залучаються до виконання аварійно-рятувальних робіт для ліквідації пожеж, аварій, наслідків стихійного лиха, забезпечення аварійної посадки ПС та екстренна (швидка) медична допомога допускаються до контрольованих зон суб'єкта авіаційної діяльності безперешкодно та без оформлення перепустки.

35. Пересування транспортних засобів та працівників аварійно – рятувальних сил і екстренної (швидкої) медичної допомоги у контрольованих зонах суб'єкта авіаційної діяльності здійснюється у супроводі персоналу САБ або іншої визначеної служби в аеропорту (на аеродромі) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування.

36. Про виклик екстренної (швидкої) медичної допомоги, аварійно-рятувальних бригад чи пожежних команд, персонал САБ на КПП аеропорту (аеродрому) інформується старшим керівником.

37. В разі використання автоматизованої системи контролю доступу в суб'єкті авіаційної діяльності персоналу та на транспортні засоби видаються електронні перепустки встановленого зразку, які повинні містити інформацію про його власника та транспортний засіб.

38. Електронна перепустка для транспортного засобу закріплюється лише за одним конкретним транспортним засобом у спосіб, який виключає можливість її використання для пропуску іншого транспортного засобу.

39. Допускається використання електронної перепустки разом із постійною або тимчасовою перепусткою для доступу транспортного засобу в контрольовану зону суб'єкта авіаційної діяльності.

40. З метою недопущення використання електронних перепусток іншими особами або транспортними засобами та несанкціонованого їх доступу до контрольованих зон суб'єкта авіаційної діяльності, заходи контролю доступу здійснюються персоналом САБ шляхом візуальної ідентифікації особи або транспортного засобу на спеціально обладнаних КПП.

41. Зразки всіх видів діючих перепусток та посвідчень повинні бути в комплекті документації кожного КПП аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування.

VI. Інструктаж власників перепусток

1. Особа, яка отримує постійну перепустку, що надає право допуску та перебування у контрольованій зоні чи зоні обмеженого доступу, що охороняється, аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування без супроводження, повинна пройти підготовку з АБ відповідно до програми підготовки з авіаційної безпеки персоналу, яка затверджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. Така підготовка здійснюється у навчальних закладах (центрах) з АБ, які мають сертифікат, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

3. Постійна особиста перепустка до відповідної зони аеропорту (аеродрому), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності видається особі лише після надання до бюро перепусток копії сертифіката про підготовку особи з АБ за відповідним курсом.

4. Крім підготовки у навчальному центрі з АБ, кожна особа, яка отримує особисту перепустку до контрольованої зони чи зони обмеженого доступу, що охороняється, повинна пройти інструктаж з питань забезпечення безпеки в аеропорту (на аеродромі), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності. Проходження вказаного інструктажу є обов'язковою умовою для отримання особистої перепустки.

5. Відповідальність за організацію та якість проведення інструктажу покладається на заступника керівника аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування з АБ.

6. Інструктаж проводиться працівником бюро перепусток безпосередньо перед виданням особистої перепустки.

7. Експлуатант ПС або інший суб'єкт авіаційної діяльності може проводити додатковий інструктаж своїм працівникам з питань АБ.

8. Інструктаж з питань АБ може здійснюватися шляхом проведення аудиторних (лекційних) занять, демонстрації відеоматеріалів або роздачі друкованих матеріалів для їх вивчення. Перевірка засвоєння знань проводиться шляхом тестування.

9. Реєстрація всіх осіб, які пройшли інструктаж з питань АБ здійснюється в облікових документах бюро перепусток аеропорту.

10. В облікових документах бюро перепусток для реєстрації проходження інструктажів з АБ обов'язково зазначається прізвище, ім'я та по-батькові особи, яка пройшла інструктаж, посада та назва організації, в якій вона працює, дати проведення інструктажу та результати письмового тестування у випадку його застосування, а також підпис особи, яка пройшла інструктаж та особи, яка його проводила.

VII. Перевірка анкетних даних

1. Перед наданням особі права доступу до контрольованої зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, та кожного разу при їх обміні, повинна проводитись перевірка його анкетних даних відповідно до вимог чинного законодавства з метою встановлення відсутності:

фактів пред'явлення підозри у вчиненні кримінального правопорушення;
судимості;

психічних захворювань;

наркозалежності;

фактів порушення правил перебування у контрольованій зоні аеропорту, зонах митного чи прикордонного контролю.

2. Перевірка анкетних даних особи проводиться за останні п'ять років його життя. При цьому, особлива увага повинна приділятися достовірності наданої особою інформації щодо проміжків часу, коли вона не здійснювала трудову діяльність.

3. Рішення про відмову у видачі перепустки приймається керівником аеропорту або аеродрому за погодженням з представниками правоохоронних органів - членами аеропортового комітету з авіаційної безпеки та може бути оскаржено у встановленому законодавством порядку.

4. Уповноважені особи, відповідальні за підбір персоналу суб'єкта авіаційної діяльності, повинні переконатися в достовірності наданих кандидату на посаду, яка передбачає право на перебування без супроводження у контрольованій зоні або зоні обмеженого доступу, що охороняється, характеристик з попереднього місця роботи, навчання, місця проживання, а також довідки про стан здоров'я.

5. Якщо перевірити анкетні дані особи неможливо з об'єктивних причин, керівник аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування приймає рішення щодо видачі відповідної перепустки.

6. Перепустка не видається, якщо:

за результатами перевірки анкетних даних встановлено факт пред'явлення особі підозри у вчиненні кримінального правопорушення;

наявна судимість;

в особи є психічні захворювання або наркозалежність;

мав місце факт порушення правил перебування у контрольованій зоні, зонах митного чи прикордонного контролю.

7. Кандидати на посади, які пов'язані із виконанням заходів контролю з метою безпеки, підлягають додатковій перевірці на їх причетність до діяльності терористичних організацій.

8. У особи, яка не пройшла перевірку при обміні перепусток, перепустка визнається недійсною, невідкладно блокується та вилучається.

9. Інформація щодо недійсних перепусток доводиться до відома персоналу САБ, який здійснює контроль доступу на КПП. Список недійсних перепусток повинен зберігатися на кожному КПП.

10. Суб'єкти авіаційної діяльності, які надають запит на отримання перепусток їх працівникам, повинні обґрунтувати необхідність їх надання та долучити відповіді документи про результати перевірки анкетних даних.

11. Суб'єкти авіаційної діяльності повинні здійснити належну перевірку особи до його працевлаштування та переконатися, що вона не становить потенційної загрози безпеці аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування.

12. Іноземці та громадяни України, які певний час проживали за кордоном та мають намір отримати постійну перепустку до контрольованих зон без супроводження, підлягають перевірці на предмет їх притягнення до кримінальної відповідальності в попередній країні проживання.

14. Отримана в результаті перевірки анкетних даних інформація про особу може бути розголошена у встановленому законодавством порядку.

VIII. Контрольно-пропускні пункти

1. Керівник аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування визначає кількість та місця розташування КПП в огорожі контрольованої зони аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування і вживає заходів щодо забезпечення їх надійного захисту.

2. Кількість КПП для пропуску осіб і транспортних засобів у контрольовану зону та зону обмеженого доступу, що охороняється аеропорту (аеродрому) повинна бути мінімальною та забезпечувати належний рівень АБ, ритмічну та безпечну виробничу діяльність суб'єкта авіаційної діяльності, в тому числі в години пікового навантаження.

3. КПП розташовуються з внутрішнього боку периметрової огорожі контрольованої зони та повинні бути належним чином захищені персоналом САБ.

4. Приміщення КПП повинно забезпечувати безперешкодний огляд персоналом САБ прилеглої до нього території, а також зручний вхід/вихід осіб та в'їзд/виїзд транспортних засобів.

5. У приміщенні КПП повинні бути створені належні умови для цілодобової роботи персоналу САБ упродовж року.

6. Для забезпечення належного функціонування КПП в темний період доби, КПП, прилегла до нього територія та захисна огорожа обладнуються достатнім освітленням.

7. КПП, що використовуються для в'їзду/виїзду транспортних засобів, обладнуються воротами з електромеханічним приводом, повинні відкриватися назовні та облаштовуються бар'єрами для стримання несанкціонованого проїзду транспортних засобів. Конструкція воріт повинна унеможлилювати їх зняття або підняття зі сторони неконтрольованої зони.

8. На КПП встановлюється тривожна сигналізація для своєчасного сповіщення відповідних підрозділів САБ та, у разі необхідності, поліції.

9. КПП обладнуються радіозв'язком, а також телефонним зв'язком із використанням телефонних апаратів з функцією автоматичного визначення номера телефону абонента.

10. На випадок знеструмлення, КПП повинні забезпечуватись резервним електроживленням.

11. КПП, на яких здійснюється догляд транспортних засобів, забезпечуються естакадою (платформою, оглядовим майданчиком) для догляду транспортних засобів зверху. Перед КПП облаштовуються окрема зона для відокремлення транспортних засобів і осіб, які пройшли догляд, від тих, що його не пройшли. Для цього перед зазначеною зоною встановлюється додатковий шлагбаум таким чином, щоб забезпечити одночасний догляд лише одного транспортного засобу.

12. Якщо для регулювання руху транспортних засобів на КПП використовується шлагбаум, то він встановлюється таким чином, щоб особи, які перебувають у транспортному засобі та інші особи не могли уникати процедури догляду.

13. В аеропортах із високою інтенсивністю руху транспортних засобів через КПП прокладаються окремі в'їзні та виїзні шляхи з окремими воротами та шлагбаумами для в'їзду та виїду.

14. КПП обладнується турнікетом для пропуску осіб з фіксувальним пристроєм, який дозволяє проходження одночасно лише однієї особи, стендом із зразками діючих перепусток та посвідчень, а також забезпечується комплектом документації згідно з додатком 6 до цих Авіаційних правил, та металевим ящиком (або шафою) для її зберігання. Перелік документації може доповнюватися з урахуванням специфіки функціонування КПП та роботи аеропорту.

15. КПП, які не працюють цілодобово або тимчасово не використовуються, закриваються та замикаються технічно справними замками. При цьому двері, вікна та ворота КПП додатково опечатуються номерними стрічками (стікерами) або пломбами, пошкодження яких дозволить виявити факт несанкціонованого доступу.

Уповноважені особи САБ періодично, враховуючи принцип непередбачуваності, повинні перевіряти стан захисту КПП, про що робити відповідний запис у спеціальному журналі (додаток 7 до цих Авіаційних правил), який повинен зберігатись у визначеному керівником САБ підрозділі.

16. Всі ключі від замків дверей та воріт КПП, підземних переходів, мереж каналізації, тунелів тощо зберігаються в уповноваженої особи САБ. Видача ключів відповідним особам здійснюється лише під підпис у спеціальному журналі.

17. Для запобігання пронесенню у контрольовану зону суб'єкта авіаційної діяльності зброї або інших предметів та речовин, які можуть бути використані для вчинення АНВ, на КПП обладнуються пункти догляду з комплектом технічних засобів догляду.

18. Процедури догляду осіб та транспортних засобів на КПП регламентуються відповідною технологією, яка розробляється суб'єктом авіаційної діяльності та затверджується його керівником.

IX. Супроводження осіб та транспортних засобів

1. Особа, яка отримала тимчасову або одноденну перепустку, що надає право доступу до контрольованої зони, зони обмеженого доступу, що охороняється та її критичної ділянки, допускається та перебуває в такій зоні лише у супроводі персоналу САБ чи інших служб аеропорту (аеродрому), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності.

2. Персонал САБ чи інших служб аеропорту (аеродрому), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності, який супроводжує особу із тимчасовою або одноденною перепусткою, повинен:

мати чинну постійну перепустку, яка дає право доступу та перебування у відповідній зоні аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування;

мати повноваження від керівництва здійснювати супроводження;

здійснювати постійний нагляд за особою, яка супроводжується, протягом всього часу її перебування у відповідній зоні аеропорту (аеродрому), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності;

контролювати, щоб супроводжувана особа своїми діями не порушувала встановлені вимоги з АБ та не створювала загрозу скоєння АНВ.

3. Керівництво аеропорту (аеродрому) та провайдера аеронавігаційного обслуговування в програмі авіаційної безпеки визначає кількість осіб з тимчасовою або одноденною перепусткою, яку може супроводжувати власник постійної особистої перепустки. Ця кількість може змінюватись, залежно від поточного рівня загрози безпеці цивільної авіації.

4. Члени екіпажу, які не мають постійної перепустки до контрольованої зони аеропорту, в якому перебуває їхнє ПС, прямують до свого ПС у супроводі уповноваженої особи суб'єкта наземного обслуговування або персоналу САБ в аеропорту.

5. Особи, які пройшли реєстрацію на рейс та мають статус пасажирів, прямують до ПС виключно в супроводі уповноваженої особи аеропорту або суб'єкта наземного обслуговування під контролем персоналу САБ.

6. Супроводження транспортних засобів з тимчасовою або одноденною перепусткою здійснюється персоналом САБ, працівниками відповідних служб аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування або призначеним працівником іншого суб'єкта авіаційної діяльності, які мають чинну особисту постійну перепустку, що надає право доступу та перебування у визначених зонах та які пройшли відповідну підготовку і мають право самостійного водіння транспортними засобами у визначених в перепустці зонах.

7. Для пересування транспортних засобів, пішоходів (пасажирів) у контрольованій зоні суб'єкта авіаційної діяльності визначаються маршрути.

8. Пересування транспортних засобів у контрольованій зоні аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування здійснюється у відповідності до схеми, затвердженої їх керівником.

9. Водії транспортних засобів допускаються до керування ними на території аеропорту (аеродрому), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності тільки після проходження відповідного навчання.

10. Транспортні засоби, водії яких не мають відповідного допуску, пересуваються по території суб'єкта авіаційної діяльності лише в супроводі працівника відповідної служби аеропорту (аеродрому), провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності, який пройшов відповідне навчання щодо правил пересування у контрольованій зоні суб'єкта авіаційної діяльності. Контроль за пересуванням цих засобів за визначеними маршрутами покладається на персонал САБ.

11. Переміщення персоналу суб'єкта авіаційної діяльності в контрольованій зоні та зонах обмеженого доступу, що охороняються, здійснюється за визначеними маршрутами, які погоджуються з заступником керівника аеропорту (аеродрому) або провайдера аеронавігаційного обслуговування з авіаційної безпеки, а в разі переміщення через зону митного або прикордонного контролю аеропорту – з відповідними керівниками підрозділів Державної фіскальної служби України та Державної прикордонної служби України, які розташовані в аеропорту.

Х. Захист ПС та об'єктів

1. Суб'єкти авіаційної діяльності вживають належних заходів для захисту ПС та об'єктів від АНВ згідно з вимогами цих Авіаційних правил. Ст. 65 ЗУ «Про програму з АБ.....»

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

3. У разі відсутності у суб'єкта авіаційної діяльності власної САБ, захист його об'єктів здійснюється підрозділом охорони САБ в аеропорту на підставі угоди.

4. Фізична особа – експлуатант ПС несе відповідальність за забезпечення АБ власного ПС.

5. Захист ПС та інших важливих об'єктів аеропорту (аеродрому) здійснюється персоналом підрозділу воєнізованої охорони САБ.

6. У суб'єктах авіаційної діяльності цивільної авіації України обов'язковому і цілодобовому захисту підлягають:

ПС на пероні, стоянках, в ангарах;

бази технічного обслуговування ПС;

склади ПММ;

вантажні склади;

вантаж, пошта, бортові припаси, багаж пасажирів, що пройшов догляд;

об'єкти радіонавігаційного забезпечення, у тому числі місця розташування засобів та об'єктів зв'язку, навігації та спостереження;

інші важливі об'єкти, визначені відповідно до оцінки загроз та ризиків.

7. Захист активів суб'єктів авіаційної діяльності в контрольованій зоні аеропорту здійснюється відповідно до Плану організації захисту ПС та об'єктів, який затверджується керівником аеропорту (аеродрому) та наведений у додатку 8 до цих Авіаційних правил.

8. У випадку необхідності організації поста для захисту ПС та об'єктів, заступник з АБ керівника аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування на підставі вищезазначеного плану розробляє Табелі постів варти та Схему розміщення постів варти і патрулювання, які

затверджуються керівником аеропорту (аеродрому) чи провайдера аеронавігаційного обслуговування та зазначені у додатку 9 до цих Авіаційних правил.

9. Залежно від важливості об'єктів та необхідної тривалості їх охорони, пости поділяються на постійні (охороняються протягом доби) та тимчасові (охороняються протягом визначеної частини доби).

10. Посты можуть бути стаціонарними та мобільними.

11. Обладнання стаціонарних постів варти визначено у додатку 10 до цих Авіаційних правил.

12. У підрозділі охорони САБ створюються групи швидкого реагування (резервні групи), які у разі сигналу тривоги прибувають на місце події і діють залежно від обставин. Для швидкого прибуття цих груп до місця події такі групи забезпечуються транспортними засобами. Час прибуття таких груп на місце події повинен бути мінімальним.

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

14. У разі, якщо ПС не використовується і не обслуговується, його двері та люки повинні бути зачинені, а обладнання для доступу на нього прибрано. У випадку, коли ПС здається під індивідуальну охорону, воно повинне бути опечатане у визначених місцях.

15. У разі якщо ПС, яке знаходиться в аеропорту, не використовується і не обслуговується – воно вважається таким, що перебуває під захистом САБ.

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

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

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

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

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

21. Керівник суб'єкта авіаційної діяльності силами підрозділу воєнізованої охорони САБ організовує піше або моторизоване патрулювання вздовж периметра контрольованої зони суб'єкта, в зонах обмеженого доступу,

що охороняються та у критичних ділянках таких зон з метою здійснення контролю за:

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

носінням персоналом діючих перепусток на видному місці;

наявністю відповідних діючих перепусток на транспортних засобах під час їх перебування у контрольованій зоні та зонах обмеженого доступу, що охороняються;

зареєстрованим багажем, вантажем та поштою, бортовими припасами, матеріалами та поштою авіаперевізника, які зберігаються у критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються перед їх завантаженням на борт ПС, а також для своєчасного реагування у разі виникнення кризових ситуацій.

22. Частота та засоби здійснення патрулювання та спостереження повинні ґрунтуватися на оцінці ризику, беручи до уваги наступні аспекти:

розмір аеропорту, включаючи кількість та види польотів;

план аеропорту, особливо взаємозв'язок між зонами, які встановлені в аеропорту;

можливості та обмеження застосування засобів здійснення спостереження та патрулювання.

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

24. Патрулювання та спостереження проводиться таким чином, щоб унеможливити встановити закономірність їх виконання.

25. Під час здійснення спостереження, на вибірковій основі перевіряється термін дії усіх видів перепусток.

26. Патрулювання та спостереження здійснюється відповідно до Графіка патрулювання та спостереження, який розробляється керівником підрозділу охорони САБ окремо на кожний тиждень.

27. В аеропортах (на аеродромах) перони, усі види стоянок ПС та уразливі зони повинні забезпечуватися охоронним освітленням.

28. Охоронне освітлення повинне забезпечуватися резервним (аварійним) енергоживленням. Повинна бути забезпечена наявність та використання автономних джерел енергопостачання, переносних освітлювальних приладів (ліхтарів), які повинні зберігатися у вартовому приміщенні САБ.

29. ПС, які перебувають на стоянках аеропорту (аеродрому), повинні бути захищені від несанкціонованого доступу. Належний захист досягається шляхом:
забезпечення можливості негайних відповідних дій при намаганні будь-якими особами здійснити несанкціонований доступ на борт ПС;

закриття зовнішніх дверей (під час перебування ПС у критичній ділянці зони обмеженого доступу, що охороняється, зовнішні двері вважаються зачиненими коли до них неможливий будь-який доступ з землі, а трапи і драбини віддалені від ПС на достатню відстань);

використання електронних пристроїв, які дозволяють негайно виявляти несанкціонований доступ;

використання електронної системи контролю доступу на всіх дверях, що виходять (ведуть) до пасажирського посадочного авіамосту, через який можливий доступ до відчинених дверей ПС. У цьому випадку такий контроль доступу надається тільки тим особам, які пройшли відповідне навчання, що дає право здійснення контролю доступу до пасажирського посадочного авіамосту, двері якого обладнані електронною системою контролю доступу. Під час використання дверей такі особи повинні переконатися у неможливості несанкціонованого доступу до ПС будь-якої особи;

розміщення ПС у місцях, що знаходяться на безпечній відстані від огороження периметру аеропорту та у добре освітлених місцях.

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

31. Якщо зовнішні двері ПС зачинені і повітряне судно не знаходиться у критичній ділянці зони обмеженого доступу, що охороняється, застосовується один з наступних заходів:

віддалення трапу і драбини від ПС (за умови, якщо відсутній доступ до дверей ПС із землі);

опечатування зовнішніх дверей та люків, до яких можливий доступ з землі;

закриття зовнішніх дверей на замок;

тримання зовнішніх дверей під наглядом.

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

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

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

35. У разі опечатування зовнішніх дверей ПС:

пломби (печатки) повинні мати здатність захищати від несанкціонованого розкриття, бути індивідуально пронумерованими та контролюватися;

експлуатанти повинні забезпечити, щоб номери пломб (печаток) реєструвалися та їх перелік зберігався в офісі або представництві авіакомпанії

протягом 24 годин або протягом тривалості усього польоту (в залежності, що довше);

перед відкриттям дверей ПС, пломби (печатки) та їх номери підлягають перевірці на предмет їх пошкодження. У разі виявлення ознак пошкодження, перед здійсненням посадки пасажирів або завантаженням ПС відповідні зони (відсіки) ПС підлягають догляду з метою безпеки.

36. У разі опечатування зовнішніх дверей ПС та переміщення його у критичну ділянку зони обмеженого доступу, що охороняється, опечатування зовнішніх дверей ПС здійснюється згідно з вимогами п. 35 цього розділу.

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

38. Відповідно до програми безпеки аеропорту (аеродрому) суб'єктом авіаційної діяльності, на якого покладені обов'язки охорони, розробляється інструкція щодо взаємодії підрозділу воєнізованої охорони САБ зі службами суб'єкта авіаційної діяльності, який експлуатує наземні засоби радіотехнічного забезпечення, у тому числі на об'єктах, що охороняються технічними засобами охорони.

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

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

41. З метою підвищення рівня захисту об'єктів радіонавігаційного забезпечення, у тому числі місць розташування засобів та об'єктів зв'язку, навігації та спостереження, керівники суб'єктів авіаційної діяльності повинні використовувати інженерно-технічні засоби охорони, огороження та, при наявності, вартових собак.

42. Охорона і захист об'єктів радіонавігаційного забезпечення, засобів і служб провайдера радіонавігаційного обслуговування, розташованих в межах контрольованої зони аеропорту (аеродрому), здійснюється тільки персоналом САБ аеропорту (аеродрому).

Захист таких об'єктів поза межами контрольованої зони аеропорту (аеродрому) може здійснюватися визначеним персоналом САБ суб'єкта авіаційної діяльності, працівниками національної поліції або суб'єктами охоронної діяльності, які мають ліцензію на провадження такої діяльності та пройшли відповідне навчання з АБ.

43. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності, їх заступники з АБ та начальники підрозділів воєнізованої охорони САБ повинні запроваджувати заходи для підвищення рівня забезпечення АБ об'єктів аеропортів (інших суб'єктів авіаційної діяльності) та охорони ПС.

Це досягається:

шляхом облаштування загальної огорожі об'єктів, розташованих на суміжних територіях, ділянках;

шляхом використання технічних засобів, службових собак, забезпечення надійного зв'язку, прожекторним освітленням та засобами спостереження;

шляхом організації окремої патрульної служби, піших патрулів підрозділів охорони САБ, а також додаткових патрулів на спеціально обладнаних і радіофікованих транспортних засобах, раціонального використання чисельності охорони та керування нею у зв'язку з ускладненням обставин, порою року та періодом доби;

шляхом проведення роботи, спрямованої на підтримку системи контролю доступу;

підвищенням рівня організованості та спеціальної підготовки персоналу підрозділів воєнізованої охорони САБ;

постійним контролем за станом охорони та роботою підрозділів воєнізованої охорони САБ.

44. Керівник аеропорту (аеродрому) повинен:

здійснювати через відповідних посадових осіб керівництво і систематичний контроль за захистом ПС;

розробляти заходи щодо посилення пропускнуго режиму з метою унеможливлення проникнення сторонніх осіб на борт ПС, перон та стоянки ПС, підвищення пильності персоналу та недопущення АНВ;

контролювати роботу з підбору та підготовки персоналу підрозділів воєнізованої охорони САБ;

отримувати інформацію від керівників експлуатантів та інших суб'єктів авіаційної діяльності стосовно стану захисту і охорони ПС та особливо важливих об'єктів, вживати заходи щодо їх посилення;

вживати заходів щодо огороження аеропортів, аеродромів та об'єктів, освітлення стоянок ПС та об'єктів, забезпечення їх засобами зв'язку і сигналізації;

забезпечувати застосування технічних засобів посилення охорони.

45. Заступник керівника аеропорту (аеродрому) з АБ повинен:

систематично контролювати службову діяльність підрозділів воєнізованої охорони САБ та вживати заходи щодо її покращення;

особисто (щомісяця) перевіряти виконання вимог нормативно – правових актів з АБ уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо організації захисту ПС та об'єктів, підтримання системи контролю доступу та доводити результати перевірки (особливо недоліки та заходи щодо їх усунення) до відома

керівника суб'єкта авіаційної діяльності, а також до керівників експлуатантів, які діють на території аеропорту (аеродрому);

контролювати виконання заходів щодо огороження аеропорту (аеродрому) та об'єктів, освітлення стоянок ПС та об'єктів, забезпечення їх засобами зв'язку і сигналізації.

XI. Проведення оглядів та доглядів ПС

1. З метою виявлення, запобігання пронесення або розміщення на борту ПС зброї, ВР і пристроїв, інших предметів, що можуть використовуватись для здійснення АНВ, суб'єктами авіаційної діяльності впроваджуються стандартні процедури огляду та догляду ПС як в звичайних умовах, так і в умовах підвищеного ризику та кризових ситуаціях.

2. Доцільність та процедури проведення огляду, догляду ПС з метою безпеки визначаються на підставі результатів оцінки рівня загрози та ризиків, яку проводить уповноважений орган з питань цивільної авіації, та здійснюються з урахуванням безпекового статусу ПС.

3. Експлуатант проводить перевірку (огляд, догляд) ПС за участю підготовлених фахівців. Для їх виконання експлуатант розробляє відповідні інструкції та схеми, які затверджуються керівником експлуатанта.

4. Експлуатант забезпечує наявність на борту кожного ПС контрольного переліку схем, які повинні використовуватись під час огляду та догляду з метою безпеки. До контрольного переліку схем додається технологія (стандартні експлуатаційні процедури), що визначає порядок дій у випадку виявлення вибухового пристрою або підозрілого об'єкта, та інформація про найбільш безпечне місце для розташування виявленого можливого вибухового пристрою на борту ПС під час польоту.

5. На ПС, що перебуває в польоті, догляд пасажира при необхідності може бути здійснено за рішенням командира ПС незалежно від його згоди. ПС вважається таким, що перебуває в польоті, з часу зачинення всіх його зовнішніх дверей після завантаження до часу відкриття будь-яких з них для розвантаження.

6. Безпосередньо відповідальним за організацію забезпечення заходів безпеки ПС є заступник експлуатанта з АБ, який:

розробляє та подає на затвердження керівнику експлуатанта інструкцію щодо забезпечення безпеки ПС з урахуванням специфіки його діяльності відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

впроваджує та організовує виконання стандартизованого підходу щодо забезпечення контролю доступу до ПС;

впроваджує та забезпечує належне виконання оглядів, доглядів ПС та їх документальне оформлення;

здійснює постійну оцінку рівня загроз та ризиків з метою забезпечення безпеки ПС;

організовує та проводить підготовку персоналу щодо порядку проведення огляду та догляду, правил, стандартів та процедур з урахуванням специфіки конкретного типу ПС, а також володіння ними практичними навичками діяти у разі виявлення заборонених до перевезення предметів та речовин.

ХІІ. Огляд ПС з метою безпеки

1. Огляд ПС з метою безпеки здійснюється екіпажем під час підготовки ПС до польоту та після завершення польоту і включає огляд внутрішніх приміщень ПС, до яких пасажири мали доступ та багажного відсіку з метою виявлення підозрілих предметів, зброї, ВР або інших небезпечних пристроїв, виробів або речовин, що можуть використовуватись для здійснення АНВ.

2. Проведення огляду є обов'язковим для всіх ПС, що внесені до сертифікату експлуатанта, незалежно від форми власності.

3. Проведення огляду проводиться за маршрутом, який визначено у відповідних інструкціях та схемах, які затверджуються керівником експлуатанта.

4. Огляд ПС проводиться екіпажем безпосередньо перед польотом, якщо між рейсами ПС не перебувало під постійним контролем та на час проведення огляду відсутня інформація щодо загроз відносно даного ПС.

5. Під час проведення огляду не передбачається відкриття технологічних люків ПС, а лише перевіряється цілісність стікерів, пломб, печаток у визначених місцях, наявність ознак відкриття чи спроби відкриття дверей, люків, запасних виходів тощо. При цьому, особлива увага приділяється виявленню предметів, що можуть являти загрозу в місцях вільного доступу.

6. Огляд ПС проводиться тільки після того, як його покинуть всі працівники допоміжних служб (постачальники бортових припасів, прибиральники салонів та ін.).

7. Експлуатанти повинні вживати заходів щодо запобігання можливості залишення пасажирами чи іншими особами на борту ПС або навколо ПС будь-яких предметів і речей. З цією метою здійснюється післяпольотний огляд в обов'язі передпольотного огляду.

При здійсненні транзитного польоту та під час стоянок в проміжних аеропортах, ПС підлягає обов'язковому огляду після висадки, або прийомом на борт пасажирів, багажу та вантажу.

8. На злітно-посадкових майданчиках огляд проводить командир ПС або призначений ним член екіпажу.

9. Особи, призначені відповідальними за проведення огляду, доповідають по його результатам командирі ПС, та оформлюють чек – лист з огляду ПС.

Зразок чек-листа з огляду для пасажирського ПС наведений у додатку 11 до цих Авіаційних правил.

Експлуатантами ПС можуть бути внесені доповнення до наведеного у додатку 11 до цих Авіаційних правил зразку чек-листа з огляду для пасажирського ПС з урахуванням додаткових вимог уповноважених органів цивільної авіації інших країн, до яких виконуються польоти, та типу ПС, що ними експлуатуються.

10. ПС після огляду повинні знаходитись під постійним контролем екіпажу або працівників ІАС до моменту закриття всіх зовнішніх дверей.

11. Експлуатант на підставі типового переліку місць огляду ПС розробляє для кожного типу ПС, що знаходиться в експлуатації, інструктивні матеріали з переліком місць ПС, які підлягають перед польотному/після польотному огляду з визначенням найбільш безпечних місць для розташування можливого вибухового пристрою. Типовий перелік місць огляду ПС наведений у додатку 12 до цих Авіаційних правил.

У разі виявлення ознак розміщення на борту ПС заборонених предметів, огляд припиняється і на вимогу командира ПС призначається догляд ПС.

ХІІІ. Догляд ПС з метою безпеки

1. Проведення догляду ПС з метою безпеки полягає у ретельному внутрішньому і зовнішньому огляді ПС з метою виявлення підозрілих предметів, зброї чи інших небезпечних пристроїв, предметів або речовин, які можуть бути використані для здійснення АНВ.

2. Догляд ПС з метою безпеки проводиться у відповідності до інструктивних матеріалів експлуатантів, які визначають перелік місць конкретного типу ПС, що підлягають догляду і регламентується відповідною інструкцією (стандартними експлуатаційними процедурами).

3. ПС підлягає догляду з метою безпеки з урахуванням оцінки загроз та ризиків, якщо:

перед вильотом отримано інформацію про знаходження на борту ПС небезпечних предметів і речовин;

є підстави вважати про доступ до ПС не уповноважених на те осіб;

ПС прибуло до критичної ділянки зони обмеженого доступу, що охороняється, з країни, де заходи безпеки не визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації, як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ;

ПС прибуло з частини ділянки, яка не є критичною в зоні обмеженого доступу, що охороняється;

ПС, яке знаходилось в частині, яка не є критичною ділянкою зони обмеженого доступу, що охороняється, було переміщене до критичної ділянки зони обмеженого доступу, що охороняється;

ПС прибуває з країни, де заходи безпеки визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації, як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ, але знаходилось у транзитній зоні країни, де заходи безпеки не визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації, як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ;

при прийомі ПС від підрозділу воєнізованої охорони або ІАС експлуатанта були виявлені порушення цілісності стікерів, печаток, пломб тощо;

під час огляду були виявлені ознаки спроби проникнення в ПС або в його окремі відсіки;

є вимога командира ПС.

4. ПС може бути звільнено від догляду, якщо воно прибуває до критичної частини зони обмеженого доступу, що охороняється, після проведення по відношенню до цього ПС заходів безпеки, які визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ.

5. Методи проведення догляду ПС:

ручна перевірка всіх зон;

візуальна перевірка всіх зон, як альтернативний метод перевірки пустих зон;

перевірка з використанням службових собак, які навчені виявляти вибухові пристрої, як додатковий метод;

перевірка з використанням детекторів ВР, як додатковий метод.

6. Зони ПС, які підлягають перевірці:

багажні верхні полиці;

туалети;

кухні, гардеробні та інші відсіки для зберігання речей екіпажу, кармани сидінь, спинки сидінь і самі сидіння;

зони під сидіннями, між сидіннями та між сидіннями та обшивкою фюзеляжу;

кабіна льотного екіпажу, якщо вона не перебувала під наглядом;

багажні відсіки;

предмети, що знаходяться в багажних відсіках;

всі панелі із замками випуску, що швидко відкриваються, та панелі з вільним доступом пасажирів;

ніші шасі, сервісні панелі та люки ПС;

не менше 10% відділень для зберігання рятувальних жилетів.

У разі виявлення пошкодження цілісності стікерів, пломб, печаток тощо, відповідний відсік або панель відкривається та доглядається з метою виявлення сторонніх предметів. Після догляду відсіки та панелі закриваються та опечатуються.

7. Чек-лист з догляду ПС, яке вилітає, повинен бути заповнений та зберігатися у представника експлуатанта або представника суб'єкта наземного обслуговування (копія у командира ПС) протягом всього польоту або 24 годин,

залежно від того, що триває довше. Зразок чек-листа з догляду ПС наведений у додатку 13 до цих Авіаційних правил.

8. Догляд ПС в аеропорту базування може проводитися членами екіпажу, або персоналом ІАС експлуатанта з підстав вказаних в пункті 3 цього розділу, або на запит командира ПС.

9. В аеропортах проміжних посадок догляд проводиться членами екіпажу ПС за маршрутом, визначеним Керівництвом з льотної експлуатації щодо вимог інструкції, розробленої експлуатантом та переліком місць передпольотного догляду.

10. У разі, якщо транзитні пасажирів залишаються на борту ПС, здійснюються наступні заходи з метою безпеки:

ідентифікація ручної поклажі;

догляд туалетів та інших зон, куди мали доступ пасажирів;

зняття з борту ПС ручної поклажі, належність якої не встановлено.

11. У разі, якщо транзитні пасажирів залишають борт ПС під час стоянки, здійснюються такі заходи з метою безпеки:

вся ручна поклажа та особисті речі виносяться пасажирів з борту ПС;

при залишенні ручної поклажі або особистих речей на борту ПС, здійснюється їх ідентифікація щодо належності конкретному пасажирів;

здійснюється зняття з борту ПС всієї ручної поклажі та особистих речей, належність якої встановити неможливо;

здійснюється догляд туалетів та інших зон, до яких мали доступ пасажирів;

після повторної посадки транзитних пасажирів на борт ПС здійснюється ідентифікація ручної поклажі та особистих речей щодо їх належності конкретному пасажирів.

Посадка на борт ПС пасажирів, що відлітають, здійснюється лише після виконання вищезазначених процедур.

12. У разі, якщо окремі транзитні пасажирів залишаються на борту, а інші залишили борт ПС, потрібно виконати заходи, зазначені у пунктах 10 та 11 цього розділу.

У будь-якому випадку проведення заходів звірки належності пасажирів їх ручної поклажі є обов'язковим.

13. Експлуатант забезпечує наявність на кожному ПС схеми з контрольним переліком місць передпольотного догляду з визначенням місць найбільш ймовірного розташування в них вибухового пристрою.

Контрольний перелік місць ПС, що підлягають догляду, наведений у додатку 14 до цих Авіаційних правил.

14. Про результати догляду ПС члени екіпажу доповідають командирі ПС, який підписує заповнений чек-лист з проведення догляду і передає його уповноваженій особі експлуатанта (або суб'єкту наземного обслуговування) для зберігання протягом 24 годин або протягом виконання польоту (залежно від того, що триває довше).

15. У разі отримання перед вильотом інформації про знаходження на борту ПС небезпечних предметів і речовин, таке ПС повинне бути розвантажене (у тому числі багаж), а пасажирів та члени екіпажу з ручною поклажею повинні бути висаджені. Завантаження і продовження польоту такого ПС може бути дозволено лише після догляду з метою безпеки ПС, пасажирів, їхньої ручної поклажі, багажу, вантажу, бортових запасів і припасів та складення відповідного акту.

16. У разі виявлення підозрілих предметів, що можуть становити загрозу безпеці пасажирів та членів екіпажу, забороняється їх торкатись та переміщувати, догляд припиняється і, на вимогу командира ПС, призначається спеціальний догляд ПС.

XIV. Навчання персоналу, який відповідає за проведення оглядів, доглядів

1. Члени екіпажу повинні проходити спеціальну підготовку на основі програми АБ експлуатанта з вивченням наступних питань:

контроль доступу до ПС;

правила огляду та догляду на землі та в польоті;

розпізнавання вогнепальної зброї, вибухових пристроїв та безпечне поводження з ними;

дії екіпажу у відповідь на випадок АНВ;

порядок дій в надзвичайних обставинах.

2. Персонал, який бере участь у огляді та догляді ПС повинен допускатися до виконання вказаних заходів тільки після проходження підготовки та отримання відповідних сертифікатів, які видаються сертифікованими навчальними центрами з АБ.

3. Члени екіпажу ПС повинні бути інформовані щодо відповідних вимог програм авіаційної безпеки всіх аеропортів, з яких виконуються польоти.

XV. Безпека у неконтрольованій зоні

1. Кожен суб'єкт авіаційної діяльності повинен вживати заходи щодо забезпечення безпеки у неконтрольованій зоні аеропорту. Безпека у неконтрольованій зоні досягається шляхом:

1) на стадії проектування та будівництва:

унікнення проектування та будівництва прямих під'їзних доріг до аеровокзалів;

встановлення на таких дорогах штучних перешкод та бордюрів збільшеної висоти;

розташування місць паркування та стоянок транспортних засобів на відстані не менш як 50 метрів від будівлі аеровокзалу;

встановлення в аеровокзалах протиударних віконних вітрин;

застосування сміттєвих урн, які у разі вибуху зменшують його потужність;

встановлення достатньої кількості засобів відеоспостереження;

2) у повсякденній діяльності:

ідентифікації неконтрольованих зон;

розроблення уповноваженим органом з питань цивільної авіації України та введення в дію з урахуванням оцінки загроз та ризиків скоєння АНВ у неконтрольованих зонах аеропорту обов'язкових для всіх юридичних та фізичних осіб заходів, спрямованих на зниження ризиків до прийняттого рівня та запобігання АНВ;

постійної присутності патрулів національної поліції України;

залучення оперативних працівників органів внутрішніх справ для здійснення оперативного спостереження;

здійснення контролю за місцями стоянок автотранспорту, що розташовані біля аеровокзалів;

використання службових собак (відповідно до рівня загрози);

контролювання прилеглої території із зовнішньої сторони периметра аеродрому з метою недопущення несанкціонованого проникнення у контрольовану зону аеропорту.

2. При плануванні заходів, необхідно враховувати наступні сценарії загроз:

1) спрацювання вибухового пристрою, закладеного в автомобілі:

припаркованому біля терміналу;

який може в'їхати до будівлі терміналу,

під керуванням уповноваженою особою, яка діє під примусом тощо;

2) спрацювання вибухового пристрою, задіяного особою:

прикріпленому на тілі;
розміщеному у рюкзаках, сумках, портфелях тощо;
зкладеному у місці скупчення людей у вигляді забутого предмета або прихованому місці (баки для сміття тощо),
пронесеного особою, яка діяла під примусом, або особою, яка цього не підозрює (шляхом омани);
прихованого всередині тіла;

3) здійснення нападу в будівлі терміналу із застосуванням вогнепальної зброї, вибухових пристроїв тощо.

3. Основними заходами, спрямованими на зниження рівня загроз в неконтрольованій зоні аеропорту є:

створення зони вільної від автомобілів на відстані від терміналу, що знижує руйнівні наслідки можливого вибуху, встановлення щитів/екранів для відбиття ударної хвилі;

переміщення зони висадки/посадки пасажирів з автотранспорту на безпечну відстань від будівлі терміналу та/або відокремлення ефективною перегородкою;

обмеження доступу в зони, що безпосередньо прилягають до будівлі терміналу, чи можуть бути найбільш вразливими в разі заподіяння терористичного акту;

визначення зон, доступ до яких надається лише авторизованим транспортним засобам по спеціально визначеним маршрутам/дорогам;

визначення маршрутів та швидкості пересування транспортних засобів з урахуванням кінетичної енергії та можливості заподіяння шкоди в разі нападу;

створення фізичних перешкод (бетонні блоки, тумби, сфери тощо) з метою унеможливити несанкціоноване паркування або спробу атаки будівлі терміналу на транспортному засобі;

посилення конструкції входних дверей до терміналу для унеможливлення або ускладнення атаки на транспортному засобі;

впровадження ефективного відеоспостереження та патрулювання, що охоплюють всі ділянки неконтрольованої зони;

планування пішохідних зон поза межами терміналу таким чином, щоб уникати скупчень людей;

своєчасне виявлення підозрілих чи незвичних предметів;

конструювання будівлі терміналу з урахуванням можливості протидії наслідкам можливого вибуху, зменшення дальності розльоту уламків, зокрема скляних фасадів, вікон;

встановлення у відкритих холах терміналів екранів-відбивачів ударної хвилі, простінків;

мінімізація кількості місць, що потенційно можуть використовуватись для закладення вибухівки, а також кількості перешкод для візуального контролю ситуації в будівлі терміналу та пішохідних зонах ззовні терміналу. Недоцільним є також розташування рекламних щитів, обладнання павільйонів зупинок громадського транспорту та інших об'єктів, що можуть сприяти потенційному приховуванню вибухових пристроїв;

уникнення комерційного використання пішохідних територій, що призводить до створення скупчень людей;

розробка процедур реагування в разі виявлення підозрілих предметів;

підвищення поінформованості відвідувачів про заходи антитерористичного захисту шляхом розміщення в будівлі терміналу відповідних інформаційних плакатів/пам'яток;

переміщення зони скупчень людей до ділянок за пунктами контролю на безпеку;

розмежування зон скупчення людей та спрямування потоків руху;

заборона або суттєве обмеження вільного доступу до балконів, додаткових рівнів приміщень над залами скупчення людей;

обладнання пунктів контролю з метою безпеки на входах до будівель терміналів.

4. Оцінка вразливих місць та заходи спрямовані на зниження ризиків в неконтрольованій зоні включають наступне:

врахування вразливих місць в будівлі терміналу для зниження наслідків можливого вибуху (зокрема розльоту уламків) в зонах з високою щільністю пасажиропотоку;

заходи фізичної протидії (визначення безпечних дистанцій стоянки автомобілів, розстановка перешкод, бар'єрів тощо);

забезпечення контролю доступу, зокрема для транспортних засобів, в зони прилеглий до найбільш ймовірних місць нападу;

процедури спрямовані на швидке виявлення та протидію підозрілим чи незвичайним випадкам, включаючи патрулювання та спостереження.

5. З метою забезпечення захисту цивільної авіації від АНВ керівник аеропорту, його заступник з АБ зобов'язані організувати спільно з співробітниками національної поліції України евакуацію транспортних засобів, які розташовуються на неконтрольованій території аеропорту з порушенням нормативно – правових актів України та можуть створити небезпеку, на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання.

6. Евакуація проводиться за рішенням відповідального співробітника національної поліції України за погодженням з керівником аеропорту.

7. У разі необхідності, для посилення захисту аеропорту керівник аеропорту може залучати на договірній основі співробітників підрозділів національної поліції України.

Директор департаменту
авіаційної безпеки

В. МАЧУСЬКИЙ