

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації

Верховна Рада України постановляє:

I. Затвердити Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації, що додається.

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

2. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1) у Повітряному кодексі України (N 3393-VI) (Відомості Верховної Ради України, 2011 р., N 48 - 49, ст. 536):

а) у частині першій статті 1:

пункти 12, 17, 18 і 24 викласти в такій редакції:

"12) аеродром - визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден";

"17) аеропорт - комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання;

18) багаж - предмети, майно та інші особисті речі пасажира або члена екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна";

"24) вантаж - будь-яке майно, крім пошти, бортових припасів та супроводжуваного або засланого багажу, що перевозиться на борту повітряного судна";

підпункт "д" пункту 63 виключити;

пункт 93 викласти в такій редакції:

"93) сертифікація (схвалення) - процедура підтвердження відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності встановленим вимогам законодавства, у тому числі авіаційним правилам України, та видача відповідного сертифіката";

б) частину другу статті 5 доповнити пунктом 5 такого змісту:

"5) розслідування актів незаконного втручання";

в) частину першу статті 6 доповнити пунктом 18 такого змісту:

"18) організація розслідування актів незаконного втручання";

г) у статті 9:

назву викласти в такій редакції:

"Стаття 9. Розслідування авіаційних подій, інцидентів та надзвичайних подій";

у частині першій слова "Розслідування авіаційних подій та інцидентів" замінити словами "Розслідування авіаційних подій, інцидентів та надзвичайних подій";

г) у статті 85:

у частині п'ятій слово "державну" замінити словом "Державну";

частину шосту доповнити реченням такого змісту: "Створення служб авіаційної безпеки в аеропортах та провайдерах аеронавігаційного обслуговування є обов'язковим";

д) частину першу статті 86 викласти в такій редакції:

"1. Акти незаконного втручання - акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема:

1) незаконне захоплення повітряних суден;

- 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації;
 - 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах;
 - 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби;
 - 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей;
 - 6) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу;
 - 7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації";
- е) пункт 1 частини четвертої статті 87 викласти в такій редакції:
- "1) контроль доступу осіб та транспортних засобів до контрольованої зони аеропортів (аеродромів), зон обмеженого доступу, що охороняються, стерильних зон та критичних частин зон обмеженого доступу, що охороняються";
- 2) у Законі України "Про оперативно-розшукову діяльність" (Відомості Верховної Ради України, 1992 р., N 22, ст. 303 із наступними змінами):
- а) пункт 2 частини першої статті 6 доповнити словами "а також осіб, яким надається дозвіл на перебування без супроводу в контрольованих та стерильних зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частинах таких зон аеропортів";
- б) перше речення частини четвертої статті 9 після слів "на ядерних установках" доповнити словами "а також осіб, яким надається дозвіл на перебування без супроводу в контрольованих та стерильних зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частинах таких зон аеропортів".
3. Визнати таким, що втратив чинність, Закон України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" (Відомості Верховної Ради України, 2003 р., N 17, ст. 140; 2014 р., N 20 - 21, ст. 712; 2016 р., N 4, ст. 44).
4. Кабінету Міністрів України у шестимісячний строк з дня набрання чинності цим Законом: привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом; забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

Президент України
м. Київ
21 березня 2017 року
N 1965-VIII

П. ПОРОШЕНКО

ЗАТВЕРДЖЕНО
Законом України
від 21 березня 2017 року N 1965-VIII

ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА
авіаційної безпеки цивільної авіації

Розділ I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації (далі - Програма) розроблена відповідно до стандартів та рекомендованої практики Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1944 року) та зобов'язань, що випливають із участі України у Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року), Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 року), Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 року), Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 24 лютого 1988 року), Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року), Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію "Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання", Керівництва з авіаційної безпеки (Дос 8973), а також інших міжнародних актів та актів законодавства України.

Програма враховує вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів, зокрема резолюції від 28 вересня 2001 року N 1373.

Розділ II

ТЕРМІНИ ТА ЇХ ВИЗНАЧЕННЯ

2. Терміни, що застосовуються в цій Програмі, вживаються в такому значенні:

- 1) авіаційна безпека - захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів;
- 2) авіація загального призначення - авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт;
- 3) агент з обслуговування - суб'єкт наземного обслуговування, уповноважений перевізником здійснювати операції з наземного обслуговування пасажирів;
- 4) аеродром - визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден;
- 5) аеропорт - комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання;
- 6) акти незаконного втручання - акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема:
 - незаконне захоплення повітряних суден;
 - руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації;
 - захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах;
 - насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби;
 - розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей;

- використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу;
- повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації;
- 7) 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);
- 8) аспекти людського фактора - принципи, що застосовуються у процесі проектування, сертифікації, підготовки кадрів, технічного обслуговування та експлуатаційної діяльності в авіації для забезпечення оптимальної взаємодії між людиною та іншими компонентами системи з урахуванням можливостей та потреб людини;
- 9) багаж - предмети, майно та інші особисті речі пасажирів або члена екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна;
- 10) багажний контейнер - ємність, у яку завантажуються багаж для перевезення на борту повітряного судна;
- 11) багаж, що перевозиться кількома перевізниками, - багаж пасажирів, що підлягає перевантаженню з повітряного судна одного експлуатанта на повітряне судно іншого під час перевезення пасажирів;
- 12) багаж, що супроводжується, - багаж, прийнятий до перевезення у вантажному відсіку повітряного судна і зареєстрований пасажиром, який перевозиться тим самим повітряним судном;
- 13) бортприпаси (приналежності) - предмети, до яких належать:
- бортприпаси (приналежності), що витрачаються, - продані або непродані товари, призначені для споживання пасажирів та членами екіпажу на борту повітряного судна, товари, необхідні для експлуатації та технічного обслуговування повітряного судна, включаючи паливо і мастильні матеріали;
- бортприпаси (приналежності), що виносяться, - товари, призначені для продажу пасажирів і членам екіпажу з метою їх винесення з борту повітряного судна;
- бортприпаси для обслуговування пасажирів - усі предмети, крім бортового харчування та супутніх засобів, що використовуються для обслуговування пасажирів під час польоту, наприклад газети, журнали, навушники, аудіо- і відеоплівки, подушки і ковдри, дорожні несесери тощо;
- 14) бортове харчування та супутні засоби - продукти харчування, напої, інші запаси сухих продуктів і пов'язане з ними обладнання, що використовуються на борту повітряного судна;
- 15) вантаж - будь-яке майно, крім пошти, бортових припасів та супроводжуваного або засланого багажу, що перевозиться на борту повітряного судна;
- 16) вантаж або пошта з високим ступенем ризику - вантаж або пошта, які надані невідомою організацією або мають ознаки несанкціонованого втручання, а також відповідають одному із таких критеріїв:
- а) оперативна інформація свідчить, що вантаж або пошта становить загрозу цивільній авіації;
- б) вантаж або пошта має ознаки відхилення від норми, що викликають підозру;

в) характер вантажу або пошти є таким, що застосування лише основних заходів авіаційної безпеки, ймовірніше, не дасть змоги виявити заборонені предмети, що можуть становити загрозу повітряному судну.

Незалежно від надходження вантажу або пошти від відомого або невідомого вантажовідправника, за наявності оперативної інформації вони можуть вважатися вантажем або поштою з високим ступенем ризику;

17) вантажна зона - ділянка землі, а також будівлі, обладнання, призначені для оброблення вантажу: перон, вантажні склади та сховища, місця стоянки транспортних засобів, пов'язані з ними шляхи сполучення тощо;

18) вантажний склад - будівля, в якій перебуває вантаж на етапі між повітряним і наземним перевезеннями та розміщені засоби оброблення вантажу або зберігається вантаж до його повітряного чи наземного перевезення;

19) відомий вантажовідправник - вантажовідправник, який відправляє вантаж або пошту за власний рахунок із застосуванням процедури, що відповідає загальним правилам і стандартам безпеки, що дає змогу перевозити вантаж або пошту на будь-якому повітряному судні;

20) вибухова речовина - тверда або рідка речовина (суміш речовин), здатна до хімічної реакції з виділенням газів такої температури і тиску та з такою швидкістю, що призводить до пошкодження навколишніх предметів. Піротехнічні речовини, у тому числі такі, що не виділяють газів, належать до вибухових речовин. Речовина, яка не є вибуховою, але може утворити вибухонебезпечну атмосферу газу, пару або пилу, не належить до вибухових речовин;

21) виявлення поведінкових характеристик - використання методів розпізнавання поведінкових характеристик, що включають фізіологічні ознаки або жести, які вказують на незвичну поведінку, з метою ідентифікації осіб, які можуть становити загрозу цивільній авіації;

22) воєнізована охорона - спеціальний підрозділ служби авіаційної безпеки аеропорту, на який покладені особливі статутні завдання, утворений для охорони повітряних суден, об'єктів та майна суб'єктів авіаційної діяльності, а також для підтримання необхідного внутрішнього об'єктового режиму в контрольованих зонах аеропорту;

23) дії у відповідь - визначені стандартами, нормами, правилами заходи, що здійснюються для запобігання та/або врегулювання кризової ситуації, припинення акту незаконного втручання, іншого протиправного посягання на регулярну, безпечну діяльність цивільної авіації;

24) догляд - процедура контролю на безпеку з використанням технічних або інших засобів, що застосовується для виявлення зброї, вибухових речовин, предметів або пристроїв, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання;

25) догляд повітряного судна з метою забезпечення безпеки - ретельний внутрішній і зовнішній огляд повітряного судна з метою виявлення підозрілих предметів, зброї чи інших небезпечних пристроїв, предметів або речовин;

26) документ, що посвідчує особу, - для громадян України - паспорт громадянина України (документ, що посвідчує особу та підтверджує громадянство України на території України), паспорт громадянина України для виїзду за кордон, дипломатичний паспорт, службовий паспорт, посвідчення особи моряка, посвідчення члена екіпажу, посвідчення особи на повернення в Україну, а в передбачених міжнародними договорами України випадках також інші документи, що можуть використовуватися для виїзду за кордон; для іноземців та осіб без

громадянства - паспортний документ іноземця, виданий уповноваженим органом іноземної держави або статутною організацією ООН, що підтверджує громадянство іноземця, посвідчує особу іноземця або особи без громадянства, надає право на в'їзд або виїзд з держави і визнається Україною;

27) експлуатант - юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден;

28) загроза вибуху - загроза, повідомлення про яку надійшло анонімно або іншими каналами і містить правдиву чи неперевірену інформацію про те, що безпеці повітряного судна під час польоту або на землі, аеропорту, засобу цивільної авіації чи особі може загрозувати вибух від застосування вибухової речовини чи інших предметів або пристроїв;

29) зал вильоту - простір між місцем реєстрації та місцем чекання вильоту контрольованої зони;

30) зареєстрований агент, експедитор вантажу - зареєстрована та сертифікована центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі авіації, юридична особа, яка провадить комерційну діяльність на підставі договору з експлуатантом і забезпечує контроль на безпеку вантажу, кур'єрських і поштових відправлень згідно із законодавством;

31) засланий багаж - багаж, що ненавмисно або внаслідок неухважності відокремлений від пасажирів чи членів екіпажу;

32) зона обмеженого доступу, що охороняється, - ділянки контрольованої зони аеропорту, які визначені як зони найвищого ризику і в яких поряд з контролем доступу застосовуються інші заходи контролю з метою забезпечення безпеки. Як правило, такими зонами є всі зони, призначені для пасажирів, які користуються послугами комерційної авіації, від пунктів догляду до повітряного судна, а також перон, зони сортування багажу, включаючи зони обслуговування повітряних суден, у яких перебуває багаж і вантаж, розміщені вантажні склади, центри сортування пошти, приміщення служб бортового харчування та прибирання літаків, розташовані в контрольованій зоні;

33) зона прямого транзиту - виділена в міжнародному аеропорту з дозволу відповідних державних органів спеціальна зона, що перебуває під їхнім безпосереднім наглядом або контролем, у якій пасажирів можуть розміщуватися під час транзиту або пересадки, не підлягаючи проходженню прикордонного контролю;

34) зона технічного обслуговування повітряних суден - ділянка землі, а також засоби і обладнання, призначені для технічного обслуговування суден: перони, ангари, будівлі та майстерні, місця стоянки наземних автотранспортних засобів і пов'язані з ними шляхи сполучення;

35) кібератака - несанкціоновані дії, що здійснюються за допомогою інформаційно-комунікаційних технологій та спрямовані на порушення конфіденційності, цілісності та доступності інформації, яка обробляється в інформаційній (автоматизованій), телекомунікаційній, інформаційно-телекомунікаційній системі, або порушення сталого функціонування такої системи, суб'єктів авіаційної діяльності;

36) кіберзагрози цивільній авіації - наявні та потенційно можливі явища і чинники, що становлять загрозу кібербезпеці та можуть призвести до актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації;

37) контрольована зона - робоча площа авіаприймства, аеропорту, прилегла до неї територія, а також розташовані поблизу них приміщення, доступ до яких контролюється;

- 38) контроль на безпеку - спеціальні заходи щодо запобігання внесенню в зони обмеженого доступу, що охороняються, критичні частини таких зон і стерильні зони та на борт повітряного судна зброї, вибухових речовин та інших небезпечних предметів, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання;
- 39) контрольні органи і служби - державні органи і служби, які здійснюють митний контроль та митне оформлення, прикордонний, санітарний, ветеринарний, фітосанітарний, радіологічний, екологічний контроль, контроль за вивезенням з території України культурних цінностей, інші передбачені законом види державного контролю, що здійснюється під час перетинання державного кордону;
- 40) кризова ситуація - ситуація, що склалася внаслідок вчинення протиправних і навмисних дій, пов'язаних з посяганням на нормальну, регулярну і безпечну діяльність цивільної авіації, що спричинили нещасні випадки з людьми, майнові збитки, акти незаконного втручання або створили реальну загрозу таких наслідків;
- 41) критичні ділянки зони обмеженого доступу, що охороняється, - частини аеропорту, до яких більше ніж 40 осіб мають аеропортову перепустку, яка надає доступ до зони обмеженого доступу, що охороняється, а також частини аеропорту, до яких мають доступ пасажирів, які вилітають і пройшли контроль на безпеку, частини аеропорту, в яких може розміщуватися або зберігатися зареєстрований багаж, що пройшов контроль на авіаційну безпеку, крім багажу, що охороняється;
- 42) критично важлива інформаційна авіаційна система - інформаційна (автоматизована) телекомунікаційна, інформаційно-телекомунікаційна система, що використовується суб'єктами авіаційної діяльності, порушення роботи якої може створити небезпеку для здійснення авіаперевезень;
- 43) кур'єрські відправлення - перевезення пасажиром-кур'єром багажу на борту повітряного судна, яке виконує регулярні авіаперевезення;
- 44) міжнародний аеропорт - аеропорт, визначений державою на її території для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, в якому здійснюються митні, прикордонні, санітарні, карантинні (стосовно тварин і рослин) та інші процедури, передбачені законодавством;
- 45) місце зберігання багажу - місце, де зберігаються зареєстрований багаж до його відправлення на повітряні судна, а також зашаний, незапитаний, невпізнаний багаж до його відправлення за призначенням, запитання, знищення чи вилучення;
- 46) місце сортування багажу - місце, в якому сортується багаж, що підлягає відправленню, для його розподілу за рейсами;
- 47) місце стоянки повітряного судна - спеціально виділена ділянка на пероні, призначена для стоянки повітряних суден;
- 48) місце чекання пасажирів в контрольованій зоні - простір між залом вильоту та виходом з аеровокзалу до контрольованої зони;
- 49) можливості та потреби людини - здатності людини і її граничні можливості, а також потреби, що впливають на безпеку польотів, авіаційну безпеку та ефективність авіаційної діяльності;
- 50) невпізнаний багаж - багаж, що прибув до аеропорту з багажною биркою або без неї і не був одержаний або впізнаний пасажиром;

- 51) незапитаний багаж - багаж, що прибув до аеропорту і не був одержаний або запитаний пасажиром;
- 52) неконтрольована зона - зона аеропорту та споруди з вільним доступом;
- 53) непередбачуваність - впровадження заходів авіаційної безпеки з метою підвищення їх стримуючого ефекту та ефективності шляхом застосування цих заходів з нерегулярною періодичністю в різних місцях та з використанням різноманітних засобів відповідно до встановлених вимог;
- 54) несупроводжуваний багаж - багаж, який прийнято до перевезення окремо від пасажирів і оформлено за авіаційною вантажною накладною;
- 55) об'єкт зв'язку, навігації та спостереження - сукупність інженерно-технічних споруд, наземного радіонавігаційного обладнання, устаткування електропостачання, що забезпечує радіонавігаційною інформацією повітряні судна та органи управління повітряним рухом;
- 56) обладнання для виявлення слідів вибухових речовин - технічна система або поєднання різних технічних засобів, здатних виявляти вибухові речовини в дуже малих кількостях і подавати сигнал про наявність таких речовин у багажі або інших предметах;
- 57) обладнання для забезпечення безпеки - спеціальні пристрої, призначені для самостійного використання або використання як частини будь-якої системи для забезпечення захисту від актів незаконного втручання;
- 58) огляд повітряного судна з метою безпеки - огляд внутрішніх приміщень повітряного судна, до яких пасажирів могли мати доступ, і огляд багажного відсіку з метою виявлення підозрілих предметів, зброї, вибухових речовин або інших небезпечних пристроїв, виробів або речовин;
- 59) орендарі аеропорту - юридичні та фізичні особи, у тому числі концесіонери, підприємства громадського харчування, ремонтно-технічні та інші служби, які в установленому законодавством порядку орендують приміщення або земельні ділянки на території аеропорту для провадження своєї діяльності;
- 60) основний (стаціонарний) аварійний оперативний центр - спеціально обладнане приміщення в контрольованій зоні аеропорту, призначене для розміщення штабу керівництва операцією під час урегулювання кризової ситуації;
- 61) особа без права на в'їзд - особа, якій відповідними державними органами відмовлено в праві на в'їзд до відповідної країни;
- 62) пасажирська зона - ділянка землі, а також засоби та обладнання, призначені для роботи з пасажирськими потоками: перон, будівлі аеровокзалу, місця стоянки автотранспортних засобів і пов'язані з ними шляхи сполучення;
- 63) перевірений та захищений багаж - зареєстрований багаж, який пройшов контроль на безпеку та захищений фізично з метою запобігання вкладенню в нього будь-яких предметів;
- 64) перевірка анкетних даних - перевірка особистості та послужного списку особи, включаючи випадки притягнення до кримінальної відповідальності, в рамках оцінки можливості здійснення такою особою контролю з метою забезпечення безпеки та/або надання їй права перебування без супроводження в зонах обмеженого доступу, що охороняються;
- 65) 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 встановити для неї зони доступу. Для подібних цілей видаються і використовуються перепустки на транспортні засоби;

- 66) перон - визначена площа сухопутного аеродрому, призначена для розташування повітряних суден з метою посадки або висадки пасажирів, завантаження чи розвантаження пошти та вантажів, заправки, стоянки або технічного обслуговування;
- 67) повітряне судно - апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;
- 68) поштові відправлення - кореспонденція та інші речі, відправлені відповідно до законодавства;
- 69) працівник правоохоронних органів на борту - особа, уповноважена урядом держави експлуатанта та урядом держави реєстрації на розміщення на борту повітряного судна з метою захисту такого повітряного судна і присутніх на його борту пасажирів від актів незаконного втручання, крім осіб, залучених виключно для забезпечення особистого захисту одного або декількох конкретних осіб, які перебувають на борту повітряного судна, наприклад особистих охоронців;
- 70) програма авіаційної безпеки - оформлені у письмовій формі і прийняті до здійснення заходи для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання;
- 71) пряма пересадка - пересадка трансферних пасажирів з одного рейсу на інший в одному й тому самому аеропорту;
- 72) реєстрація пасажирів і оформлення вантажу, багажу на рейс - процес оформлення пасажирів, багажу і вантажу для прийняття до перевезення на визначений рейс;
- 73) робоча площа аеродрому - частина аеродрому, призначена для зльоту, посадки та руління повітряних суден, яка складається з площі маневрування і перону (перонів);
- 74) рухомий аварійний оперативний центр - причіп або самохідний транспортний засіб, обладнаний засобами зв'язку для роботи штабу керівництва під час урегулювання кризової ситуації;
- 75) ручна поклажа (незарєєстрований багаж) - багаж пасажира, який за згодою перевізника перебуває під час перевезення в салоні повітряного судна без оформлення багажної квитанції та видачі багажної ідентифікаційної бирки, під контролем і відповідальністю пасажира та позначається спеціальною биркою;
- 76) сертифікація (схвалення) - процедура підтвердження відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності встановленим вимогам законодавства, у тому числі авіаційним правилам України, та видання відповідного сертифіката;
- 77) сертифікація персоналу - підтвердження відповідності персоналу кваліфікаційним вимогам з питань авіаційної безпеки, встановленим центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації;
- 78) спеціальні категорії багажу - категорії багажу, до яких з об'єктивних причин повинні застосовуватися спеціальні процедури контролю на безпеку або які можуть звільнитися центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації, від контролю на безпеку;
- 79) стерильна зона - зона між пунктом контролю на безпеку і повітряним судном, доступ до якої контролюється (зона обмеженого доступу, що охороняється);
- 80) суб'єкт авіаційної діяльності - фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності та підпорядкування, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації;
- 81) суб'єкт наземного обслуговування - суб'єкт авіаційної діяльності, який надає послуги з наземного обслуговування;

- 82) технічний захист критично важливих інформаційних авіаційних систем - діяльність, спрямована на протидію кіберзагрозам цивільній авіації для унеможливлення блокування або втручання в системи, забезпечення цілісності, доступності і контрольованості інформації, що використовується у системах;
- 83) транзитні пасажери - пасажери, які відправляються з аеропорту тим самим рейсом, яким вони прибули;
- 84) трансферний багаж - багаж, який перевантажується з одного рейсу на інший;
- 85) трансферні пасажери - пасажери, які здійснюють пересадку з одного рейсу на інший;
- 86) трансферний вантаж та пошта - вантаж та пошта, які перевантажуються з одного повітряного судна на інше;
- 87) тривога, пов'язана із загрозою вибуху, - стан тривоги, оголошений центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації, з метою нейтралізації можливих наслідків, пов'язаних з надходженням інформації про загрозу від анонімного джерела, або зумовлений виявленням підозрілого пристрою чи предмета на борту повітряного судна, в аеропорту або в межах розташування будь-якого об'єкта, засобу чи служби цивільної авіації;
- 88) уповноважена особа (персонал) - особа, яка пройшла згідно із законодавством навчання за спеціальністю та навчання з авіаційної безпеки за напрямом роботи, склала іспити, отримала сертифікат встановленого зразка та згідно з наказом керівника суб'єкта авіаційної діяльності допущена до виконання службових обов'язків, у тому числі із забезпечення авіаційної безпеки;
- 89) уразлива точка - засіб, споруда чи обладнання, пошкодження або знищення яких може призвести до значних порушень у функціонуванні суб'єкта авіаційної діяльності та становити загрозу безпеці авіації;
- 90) фізичний контроль - процедура здійснення контролю на безпеку уповноваженими особами шляхом фізичного огляду ручної поклажі та багажу без використання технічних засобів контролю на безпеку;
- 91) член екіпажу - особа, призначена експлуатантом для виконання визначених обов'язків на борту повітряного судна протягом польоту.

3. Інші терміни, що використовуються у цій Програмі, вживаються у значенні, наведеному в Повітряному кодексі України (N 3393-VI), додатках до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та законодавчих актах України.

Розділ III

МЕТА ТА ОСНОВНЕ ЗАВДАННЯ ПРОГРАМИ

4. Мета Програми полягає у визначенні засад для забезпечення авіаційної безпеки, регулярності та ефективності польотів шляхом запровадження правил, практики та процедур, які передбачають заходи захисту від актів незаконного втручання.
5. Основним завданням Програми є розподіл обов'язків, встановлення правил впровадження та здійснення заходів забезпечення авіаційної безпеки пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, який задіяний в авіаційній діяльності, повітряних суден, майна, яке перевозиться повітряними суднами, об'єктів суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування.

6. Підтримання відповідного рівня авіаційної безпеки здійснюється за такими основними напрямками:

жодне повітряне судно, внесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, або іноземне повітряне судно не може вилітати з або прилітати до аеропортів України за відсутності документів, що необхідні згідно з Правилами надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України;

жодна особа або транспортний засіб не може увійти або заїхати до контрольованої зони без перепустки, а до стерильних зон та зон обмеженого доступу, що охороняються, - без перепустки та проходження контролю на безпеку, який повинен здійснюватися належним чином на постійній основі;

жодна особа не може бути допущена на борт повітряного судна без відповідного дозволу уповноваженої посадової особи суб'єкта авіаційної діяльності;

предмети та обладнання, а також ручна поклажа, багаж, вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, бортові припаси, бортове харчування не можуть бути взяті на борт повітряного судна без проходження контролю на безпеку;

під час виконання авіаційних робіт та базування на злітно-посадкових майданчиках або майданчиках для виконання авіаційних хімічних робіт організація забезпечення авіаційної безпеки покладається на керівника суб'єкта авіаційної діяльності та командира повітряного судна;

суб'єкт авіаційної діяльності авіації загального призначення та фізична особа - експлуатант повітряного судна повинні забезпечувати авіаційну безпеку в місцях базування, стоянок повітряних суден та під час виконання польотів;

авіаційний персонал та персонал, задіяний в авіаційній діяльності, робота якого пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, можуть бути допущені до провадження такої діяльності лише за наявності відповідних документів з авіаційної безпеки, виданих центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації, або навчальними закладами, сертифікованими таким органом;

міжнародні договори України про повітряне сполучення, укладені Україною з іншими державами, повинні містити вимоги з авіаційної безпеки відповідно до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації;

співробітництво України з іншими державами з питань запобігання, відвернення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації України за межами її державного кордону або іноземних цивільних повітряних суден на території України здійснюється на підставі міжнародних договорів України про співробітництво у сфері авіаційної безпеки або окремих запитів авіаційних властей інших держав.

Розділ IV

ЗАКОНОДАВСТВО, ЩО РЕГУЛЮЄ ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

7. До законодавства, що регулює питання безпеки цивільної авіації, належать:

1) міжнародні конвенції:

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року, до якої Україна приєдналася 10 серпня 1992 року та яка чинна для України з 9 вересня 1992 року;

Конвенція про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року) (Указ Президії Верховної Ради Української РСР "Про приєднання

Української Радянської Соціалістичної Республіки до Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден" від 21 грудня 1987 року N 5049-XI); Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 27 грудня 1971 року N 352-VIII (Указ Президії Верховної Ради N 352-VIII), набрала чинності з 23 березня 1973 року);

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 16 січня 1973 року N 1352-VIII (Указ Президії Верховної Ради N 1352-VIII));

Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 24 лютого 1988 року), що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (ратифікований Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 14 березня 1989 року N 7247-XI);

Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року) (ратифікована Законом України "Про ратифікацію Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення");

2) законодавчі акти України:

Повітряний (N 3393-VI), Митний (N 4495-VI), Кримінальний кодекси України, Кодекс

України про адміністративні правопорушення;

закони України "Про транспорт", "Про Національну поліцію" (Закон N 580-VIII), "Про Службу безпеки України", "Про Державну прикордонну службу України", "Про прикордонний контроль", "Про оперативно-розшукову діяльність";

3) інші нормативно-правові акти.

Розділ V

ОРГАНИ, ЩО ЗАБЕЗПЕЧУЮТЬ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ. РОЗПОДІЛ ОБОВ'ЯЗКІВ

8. Уповноваженим органом у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації є центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації (далі - уповноважений орган з питань цивільної авіації).

До повноважень уповноваженого органу з питань цивільної авіації у сфері авіаційної безпеки належить:

розроблення, впровадження та забезпечення виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації;

реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання;

підготовка проектів законодавчих актів щодо реалізації державної політики і планування у сфері авіаційної безпеки;

сприяння визначенню та розподілу між центральними органами виконавчої влади, установами, організаціями, а також суб'єктами авіаційної діяльності завдань з виконання цієї Програми;

подання пропозицій щодо внесення змін до цієї Програми з метою підвищення її ефективності;

здійснення державного нагляду за забезпеченням авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності (у тому числі іноземними - на території України та українськими - за межами України), їх захистом від актів незаконного втручання;

перевірка ефективності здійснення заходів з авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності;

проведення аналізу рівня загрози цивільній авіації та здатності суб'єктів авіаційної діяльності нейтралізувати таку загрозу;

сертифікація з питань авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, служб авіаційної безпеки, персоналу, який здійснює контроль на безпеку, юридичних та фізичних осіб, діяльність яких стосується підготовки персоналу, задіяного у забезпеченні авіаційної безпеки;

розроблення вимог щодо підбору, підготовки та сертифікації з питань авіаційної безпеки фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з підготовкою персоналу, задіяного у забезпеченні авіаційної безпеки, та персоналу, який здійснює контроль на безпеку;

організація перевірки заступників керівників суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційної безпеки у правоохоронних органах, їх атестація та погодження призначення у разі позитивних результатів перевірки та атестації;

видача за наявності підстав відповідних сертифікатів, здійснення контролю за виконанням сертифікаційних вимог, анулювання або припинення дії сертифіката (у разі виявлення недоліків, що можуть загрожувати безпеці авіації);

участь у розслідуваннях катастроф та інших авіаційних подій з ознаками можливого скоєння акту незаконного втручання;

проведення службових розслідувань актів або спроб скоєння актів незаконного втручання на території України та в установленому порядку - стосовно цивільних повітряних суден українських експлуатантів на території інших держав;

здійснення аналізу проектів будівництва нових та реконструкції діючих аеропортів, служб або об'єктів цивільної авіації, розташованих у контрольованій зоні, на дотримання вимог авіаційної безпеки; нагляд за дотриманням таких вимог під час експлуатації.

9. Національна поліція України (далі - поліція) - це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, в тому числі в межах своїх повноважень забезпечує безпеку цивільної авіації, безпеку громадян під час забезпечення охорони громадського порядку, здійснює виявлення, розкриття та припинення кримінальних правопорушень, запобігання правопорушенням та їх припинення на об'єктах суб'єктів авіаційної діяльності та на прилеглий до них території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації.

Поліція відповідно до покладених на неї обов'язків:

проводить превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень;

виявляє причини та умови, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вживає у межах своєї компетенції заходів для їх усунення;

вживає заходів з метою виявлення кримінальних, адміністративних правопорушень; припиняє виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення;

вживає заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю фізичних осіб і публічній безпеці, що виникли внаслідок вчинення кримінального, адміністративного правопорушення;

здійснює своєчасне реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події;

розшукує осіб, які переховуються від органів досудового розслідування, слідчого судді, суду, ухиляються від виконання кримінального покарання, пропали безвісти, та інших осіб у випадках, визначених законом;

вживає заходів для забезпечення публічної безпеки і порядку на вулицях, площах, у парках, скверах, на стадіонах, вокзалах, в аеропортах, морських та річкових портах, інших публічних місцях;

проводить спільні навчання, практичні тренування з метою підготовки до дій у відповідь на акти незаконного втручання.

Поліція у взаємодії з органами Служби безпеки України здійснює розшук осіб, які надали навмисно неправдиву інформацію про підготовку акту незаконного втручання.

Поліція на запит суб'єктів авіаційної діяльності проводить перевірку кандидатів - фізичних осіб за наявними обліками Міністерства внутрішніх справ України, за результатами якої подає інформацію зазначеним суб'єктам для прийняття рішення про надання права таким особам перебувати без супроводження у контрольованих та стерильних зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частинах таких зон аеропортів.

10. Міністерство оборони України забезпечує здійснення заходів з відвернення або ліквідації наслідків актів незаконного втручання у військових секторах аеродромів спільного використання та вживає заходів для виявлення та знешкодження вибухових пристроїв.

11. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, в межах своїх повноважень бере участь у розробленні проектів нормативно-правових актів з питань авіаційної безпеки цивільної авіації та затверджує їх у встановленому порядку.

12. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, з метою недопущення поширення інфекційних хвороб, які мають міжнародне значення, здійснює медико-санітарні заходи відповідно до Закону України "Про захист населення від інфекційних хвороб" та Правил санітарної охорони території України, затверджених Кабінетом Міністрів України.

13. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту, здійснює залучення та координацію діяльності підрозділів пошуково-рятувальних сил та аварійно-рятувальних служб центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності під час ліквідації надзвичайних ситуацій державного і регіонального рівня, зокрема пов'язаних з техногенними проявами терористичної діяльності та іншими її видами; бере участь у заходах з мінімізації та ліквідації наслідків таких ситуацій під час проведення антитерористичних операцій.

14. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони державного кордону, через органи охорони державного кордону, у зоні відповідальності яких розташовані пункти пропуску для повітряного сполучення, у межах своїх повноважень протидіє спробам незаконного переміщення через державний кордон зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, боєприпасів, вибухових речовин, матеріалів та предметів, заборонених до переміщення через державний кордон.

15. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у податковій і митній сферах, через свої територіальні органи, в зоні діяльності яких розташовані пункти

пропуску для повітряного сполучення, здійснює заходи щодо запобігання незаконному переміщенню через митний кордон України зброї, вибухових, отруйних, радіоактивних та інших небезпечних речовин і предметів, а також перевезенню заборонених вантажів.

16. Служба безпеки України, яка є головним органом у загальнодержавній системі боротьби з терористичною діяльністю, здійснює заходи, спрямовані на запобігання актам незаконного втручання, у межах її компетенції, визначеної законами України "Про Службу безпеки України", "Про боротьбу з тероризмом", "Про контррозвідувальну діяльність", "Про оперативно-розшукову діяльність" та іншими актами законодавства.

Служба безпеки України також організовує та через свої відповідні регіональні органи здійснює у взаємодії з органами внутрішніх справ розшук осіб, які надали навмисно неправдиву інформацію про підготовку акту незаконного втручання, та притягнення їх до відповідальності згідно із законом.

Регіональні органи Служби безпеки України на запит суб'єктів авіаційної діяльності, інших юридичних осіб здійснюють спеціальну перевірку фізичних осіб, яким надається право перебування без супроводження у контрольованих та стерильних зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частинах таких зон аеропортів. За результатами зазначеної перевірки регіональний орган видає письмовий висновок щодо можливості надання особам, стосовно яких проводиться перевірка, допуску до таких зон.

17. Забезпечення авіаційної безпеки в суб'єктах авіаційної діяльності покладається на службу авіаційної безпеки. Порядок організації, структура, завдання та функції зазначеної служби, а також правила її сертифікації встановлюються Положенням про службу авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності та Правилами сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, які розробляються уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджуються в установленому законодавством порядку.

Створення служб авіаційної безпеки в аеропортах та провайдерах аеронавігаційного обслуговування є обов'язковим.

Суб'єкт авіаційної діяльності, який не має сертифікованої служби авіаційної безпеки, передає обов'язки із забезпечення певних видів авіаційної безпеки відповідним сертифікованим службам авіаційної безпеки аеропортів шляхом укладення з ними договорів, якими встановлюються права, обов'язки та відповідальність на період провадження такої діяльності.

18. В аеропорту відповідальність за виконання цієї Програми, розроблення та впровадження програми авіаційної безпеки аеропорту покладається на керівника аеропорту, який безпосередньо звітує перед уповноваженим органом з питань цивільної авіації про розроблення і здійснення заходів авіаційної безпеки.

В аеропортах (на аеродромах) спільного використання розроблення програми авіаційної безпеки за погодженням з командиром військової частини забезпечує керівник аеропорту з визначенням функціональних обов'язків, відповідальності та процедури щодо забезпечення безпеки для кожної сторони в частині, що її стосується.

19. До обов'язків керівника аеропорту, експлуатанта аеродрому, експлуатанта аеропорту відповідно до цієї Програми належить:

розроблення, погодження з уповноваженим органом з питань цивільної авіації, затвердження та виконання програми авіаційної безпеки аеропорту, яка, зокрема, повинна містити відомості про аеропорт, превентивні заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки, заплановані заходи щодо врегулювання кризової ситуації, а також оновлення такої програми на постійній основі;

введення до штатної структури аеропорту посади заступника керівника аеропорту з авіаційної безпеки та наділення його повноваженнями для забезпечення організації виконання програми авіаційної безпеки аеропорту. Призначення на зазначену посаду здійснюється виключно після погодження кандидатури уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

створення аеропортового комітету з авіаційної безпеки згідно з відповідними положеннями цієї Програми;

забезпечення служби авіаційної безпеки необхідними матеріальними та людськими ресурсами, приміщеннями, обладнанням, засобами зв'язку та транспорту, форменим одягом; страхування працівників служби авіаційної безпеки як авіаційного персоналу;

розроблення програми здійснення контролю якості авіаційної безпеки та програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки;

дотримання вимог авіаційної безпеки під час проектування, реконструкції та будівництва аеропорту; подання відповідної документації до уповноваженого органу з питань цивільної авіації з метою проведення аналізу на відповідність вимогам авіаційної безпеки;

внесення до уповноваженого органу з питань цивільної авіації пропозицій щодо розроблення нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки;

доведення до відома всіх юридичних та фізичних осіб, що працюють в аеропорту і яким необхідний доступ до контрольованої, стерильної зони або зони обмеженого доступу, що охороняється, вимог цієї Програми та програми авіаційної безпеки аеропорту в частині, що їх стосується, забезпечення виконання ними таких вимог, а також відповідних інструкцій, положень, розроблених на підставі зазначених програм;

невідкладне інформування в установленому порядку уповноваженого органу з питань цивільної авіації та інших органів, задіяних у забезпеченні авіаційної безпеки в аеропорту, про спробу скоєння або скоєння акту незаконного втручання;

щорічне подання до уповноваженого органу з питань цивільної авіації узагальненої інформації про акти незаконного втручання, їх аналіз та вжиті заходи.

20. Відповідальність за виконання цієї Програми експлуатантом, розроблення, погодження з уповноваженим органом з питань цивільної авіації та впровадження програми авіаційної безпеки експлуатанта покладається на керівника (органи, посадових осіб) експлуатанта, який безпосередньо звітує перед уповноваженим органом з питань цивільної авіації про розроблення і здійснення заходів авіаційної безпеки.

У програмі забезпечення авіаційної безпеки експлуатанта визначаються політика експлуатанта, процедури і заходи щодо захисту від актів незаконного втручання пасажирів, авіаційного персоналу, персоналу, задіяного в авіаційній діяльності, повітряних суден, служб забезпечення діяльності експлуатанта, багажу, вантажу, поштових відправлень, бортових припасів, бортового харчування, недопущення вчинення таких актів тощо.

21. До штатної структури експлуатанта вводиться посада заступника керівника експлуатанта з авіаційної безпеки. Призначення на зазначену посаду здійснюється виключно після погодження кандидатури уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Призначена особа відповідає за організацію виконання програми авіаційної безпеки експлуатанта.

22. Іноземні експлуатанти з питань авіаційної безпеки керуються вимогами цієї Програми, своєї національної програми, програмами авіаційної безпеки аеропортів України, до яких виконують польоти, та своєї авіакомпанії, а також положеннями договорів про повітряне сполучення і двостороннє співробітництво, укладених з Україною.

Іноземні експлуатанти, які провадять господарську діяльність в Україні або виконують польоти до/з України, подають до уповноваженого органу з питань цивільної авіації програму авіаційної безпеки, розроблену відповідно до вимог цієї Програми, інших законів, і на запит - інші документи експлуатанта з питань авіаційної безпеки для визначення їх відповідності законодавству України.

23. Відповідальність за виконання цієї Програми провайдером аеронавігаційного обслуговування, розроблення та впровадження своєї програми авіаційної безпеки покладається на керівника провайдера, який безпосередньо звітує перед уповноваженим органом з питань цивільної авіації про розроблення і здійснення заходів авіаційної безпеки. У програмі авіаційної безпеки визначаються політика провайдера, процедури і заходи щодо захисту від актів незаконного втручання об'єктів радіонавігаційного забезпечення, засобів, служб та особового складу провайдера, дії у разі скоєння акту незаконного втручання. До штатної структури провайдера аеронавігаційного обслуговування вводиться посада заступника керівника провайдера з авіаційної безпеки. Призначення на зазначену посаду здійснюється виключно після погодження кандидатури уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Призначена особа відповідає за організацію виконання програми авіаційної безпеки провайдера.

24. До обов'язків керівника провайдера аеронавігаційного обслуговування згідно з цією Програмою належить:

організація розроблення і впровадження погодженої з уповноваженим органом з питань цивільної авіації програми авіаційної безпеки провайдера;

призначення за погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації особи на посаду заступника керівника провайдера аеронавігаційного обслуговування повітряного руху з авіаційної безпеки;

установлення і забезпечення функціонування системи управління авіаційною безпекою (виявлення загроз, розроблення процедур оцінки і зменшення ризику небезпеки, здійснення моніторингу стану авіаційної безпеки на об'єктах та відпрацювання попереджувальних та превентивних заходів безпеки, контроль за якістю підготовки диспетчерів з авіаційної безпеки тощо);

визначення за письмовим погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації переліку об'єктів аеронавігаційного обслуговування, що підлягають фізичній охороні та захисту за допомогою технічних засобів охорони, а також шляхом здійснення черговим персоналом нагляду;

організація і встановлення на визначених об'єктах пропускнуої системи та пропускнуої і внутрішньооб'єктового режиму;

організація додаткових заходів безпеки для захисту від руйнування чи розкрадання об'єктів, що розміщуються поза межами контрольованих зон аеропортів;

організація і контроль захисту від кіберзагроз критично важливих інформаційних авіаційних систем, зв'язних технологій та операційних даних, порушення цілісності яких і доступ до яких може негативно вплинути на процес надання послуг з аеронавігаційного обслуговування і створити реальну загрозу безпеці польотів;

розроблення програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки та програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки;

організація застосування технічних засобів контролю на авіаційну безпеку для досягнення достатнього рівня безпеки у найбільш уразливих зонах обмеженого доступу (операційних залах управління повітряним рухом, лінійно-апаратних залах, на аеродромно-диспетчерських вежах тощо), що охороняються;

організація спеціальної перевірки персоналу правоохоронними органами з метою отримання дозволу на його допуск і перебування без супроводження у контрольованих зонах;

забезпечення здійснення контролю за підготовкою і готовністю персоналу до дій у кризових ситуаціях, пов'язаних із захопленням повітряних суден, та персоналу провайдера аеронавігаційного обслуговування повітряного руху до дій у разі виникнення загрози вибуху чи захоплення об'єктів тощо;

здійснення контролю за діяльністю керівників регіональних підрозділів і служб провайдера аеронавігаційного обслуговування з питань забезпечення авіаційної безпеки підпорядкованих об'єктів, їх участі в роботі аеропортових комітетів з авіаційної безпеки та взаємодії із правоохоронними органами і заінтересованими організаціями.

25. Заходи щодо захисту від актів незаконного втручання авіації загального призначення, що експлуатує повітряні судна злітною вагою понад 5700 кілограмів, а також авіації, яка виконує авіаційні роботи, встановлюються та регламентуються правилами, що розробляються уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджуються в установленому законодавством порядку.

26. До обов'язків суб'єктів авіаційної діяльності авіації загального призначення, що експлуатують повітряні судна злітною вагою понад 5700 кілограмів, та суб'єктів авіаційних робіт, а також фізичної особи - експлуатанта повітряного судна належать розроблення і виконання програми авіаційної безпеки. Така програма погоджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

27. Суб'єкти наземного обслуговування (у тому числі орендарі аеропорту) з питань авіаційної безпеки провадять діяльність у контрольованій зоні аеропорту відповідно до вимог цієї Програми та програми авіаційної безпеки аеропорту. Кожен суб'єкт наземного обслуговування на підставі цієї Програми та програми авіаційної безпеки аеропорту розробляє програму авіаційної безпеки суб'єкта, яка погоджується з керівником аеропорту. Керівник суб'єкта наземного обслуговування призначає особу, відповідальну за організацію забезпечення авіаційної безпеки суб'єкта наземного обслуговування та взаємодію із службою авіаційної безпеки аеропорту. У разі якщо у складі суб'єкта наземного обслуговування створено службу авіаційної безпеки, зазначена особа для зайняття посади заступника керівника суб'єкта наземного обслуговування з авіаційної безпеки підлягає погодженню в уповноваженому органі з питань цивільної авіації.

Обов'язки і відповідальність суб'єктів наземного обслуговування у сфері авіаційної безпеки включаються до програми авіаційної безпеки аеропорту. Керівник суб'єкта наземного обслуговування несе відповідальність згідно із законом за виконання такої програми в частині, що його стосується.

28. Керівництво аеропорту (аеродрому) після розроблення програми авіаційної безпеки подає її за місцем фактичного розташування аеропорту (аеродрому) на погодження до регіональних органів Служби безпеки України, органів внутрішніх справ, а програми авіаційної безпеки міжнародних аеропортів - також до відповідних органів охорони державного кордону та

доходів і зборів. Після проведення вищезазначених процедур програма подається для погодження до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

29. Взаємовідносини суб'єктів авіаційної діяльності з питань захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання регулюються відповідними договорами, які розробляються на підставі цієї Програми, інших нормативно-правових актів та повинні передбачати заходи щодо захисту від актів незаконного втручання, розподіл прав, обов'язків та відповідальності сторін.

Розділ VI

КООРДИНАЦІЯ ТА ЗВ'ЯЗОК

30. З метою координації та взаємодії на державному рівні органів виконавчої влади та правоохоронних органів, задіяних у забезпеченні виконання цієї Програми, утворюється Міжвідомча комісія з авіаційної безпеки, яка є дорадчим органом Кабінету Міністрів України. Положення про Міжвідомчу комісію з авіаційної безпеки затверджується Кабінетом Міністрів України.

31. У кожному аеропорту з метою координації розроблення та здійснення заходів і процедур з авіаційної безпеки створюється аеропортовий комітет з авіаційної безпеки.

Положення про аеропортовий комітет з авіаційної безпеки затверджується керівником аеропорту.

32. До повноважень аеропортового комітету з авіаційної безпеки належить:

координація заходів щодо виконання цієї Програми в аеропорту;

здійснення нагляду за виконанням програми авіаційної безпеки аеропорту, в тому числі за застосуванням посиленних заходів, що запроваджуються керівництвом аеропорту та експлуатантами;

визначення та систематичний перегляд вразливих точок в аеропорту, розроблення заходів щодо їх надійного захисту;

забезпечення адекватності заходів забезпечення авіаційної безпеки рівню загрози, їх постійний моніторинг стосовно звичайного режиму, періодів підвищеної загрози та надзвичайних ситуацій;

організація проведення на нерегулярній основі перевірок стану авіаційної безпеки;

забезпечення виконання рекомендацій щодо вдосконалення заходів, правил і процедур авіаційної безпеки;

інформування щокварталу уповноваженого органу з питань цивільної авіації про заходи, правила і процедури забезпечення безпеки в аеропорту, заплановані зміни, а також будь-які питання, пов'язані із захистом аеропорту і його служб, що не можуть бути вирішені на місцевому рівні;

організація навчання та підготовки з питань авіаційної безпеки;

контроль за дотриманням вимог авіаційної безпеки під час розширення і реконструкції аеропорту, погодження проектів його реконструкції та розширення.

Керівник будь-якого суб'єкта авіаційної діяльності, що працює у контрольованій зоні відповідного аеропорту, має право вимагати внесення на розгляд аеропортового комітету питань авіаційної безпеки, які доцільно розглянути на його засіданні.

33. До складу аеропортового комітету з авіаційної безпеки входять:

керівник аеропорту;

заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки;

представники:

органу внутрішніх справ в аеропорту;

органу доходів і зборів, у зоні діяльності якого розташовано пункт пропуску через державний кордон;

органу охорони державного кордону, у зоні відповідальності якого розташовано пункт пропуску;

військової частини (у разі спільного використання аеродрому);

регіонального органу Служби безпеки України;

медичної частини аеропорту;

експлуатантів, які базуються в аеропорту;

клубу експлуатантів, які виконують польоти в аеропорт;

провайдера (провайдерів) аеронавігаційного обслуговування;

центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту.

У разі потреби до складу аеропортового комітету можуть бути включені або запрошені на засідання комітету представники інших суб'єктів авіаційної діяльності, що працюють у контрольованій зоні аеропорту.

34. Головою аеропортового комітету з авіаційної безпеки є керівник аеропорту, за його відсутності обов'язки голови виконує заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки.

35. Зв'язок із засобами масової інформації з питань авіаційної безпеки здійснює особа, призначена керівником уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

36. З метою підтримання на належному рівні та вдосконалення встановлених заходів із забезпечення авіаційної безпеки уповноважений орган з питань цивільної авіації співпрацює з авіаційними властями іноземних держав.

У рамках співробітництва уповноважений орган з питань цивільної авіації подає на запит іноземної держави інформацію про відповідні положення цієї Програми.

37. Запити іноземних держав щодо запровадження спеціальних заходів з авіаційної безпеки стосовно рейсів, що виконуються експлуатантами таких держав до/з України, повинні здійснюватися за рахунок коштів держави-замовника. Такі запити подаються до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

38. Рішення щодо запиту іноземної держави про надання допомоги в подоланні кризової ситуації та ліквідації її наслідків приймається Кабінетом Міністрів України.

39. У разі виникнення потреби у наданні допомоги іноземною державою Україні щодо припинення акту незаконного втручання та/або ліквідації його наслідків відповідний запит подається від імені Кабінету Міністрів України на адресу уряду відповідної держави, якщо запити уповноваженого органу з питань цивільної авіації чи Міністерства закордонних справ України не були задоволені.

40. Уповноважений орган з питань цивільної авіації з метою здійснення нагляду за станом безпеки цивільної авіації може призначати своїх представників у державах з високою інтенсивністю авіаційних перевезень і робіт українських експлуатантів та в регіонах з високим рівнем загрози цивільній авіації, в яких зареєстровані в Україні повітряні судна виконують роботи за договорами (контрактами), укладеними з міжнародними, у тому числі неурядовими, організаціями, а також з відповідними уповноваженими органами інших держав.

Положення про представника уповноваженого органу з питань цивільної авіації затверджується Кабінетом Міністрів України.

41. У разі отримання інформації про наявність загрози безпеці цивільної авіації іноземної держави уповноважений орган з питань цивільної авіації якнайшвидше повідомляє про це відповідному уповноваженому органу такої держави.

42. Уповноважений орган з питань цивільної авіації співпрацює з авіаційними властями іноземних держав з питань розроблення Програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки, Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації та обміну інформацією щодо таких програм.

43. Двосторонні міжнародні договори про повітряне сполучення між Україною та іншими державами повинні містити вимоги з авіаційної безпеки згідно з рекомендаціями типової статті, прийнятої на доповнення до резолюції Ради Міжнародної організації цивільної авіації від 25 червня 1986 року.

44. Україна співпрацює з іншими державами та міжнародними організаціями у сфері науково-дослідної діяльності з питань розроблення нових зразків і технологій щодо виробництва обладнання безпеки цивільної авіації. Під час розроблення такого обладнання необхідно забезпечити врахування людського фактора.

45. Співробітництво уповноваженого органу з питань цивільної авіації з міжнародними організаціями цивільної авіації здійснюється за такими напрямками:

участь у розробленні проектів міжнародних конвенцій та багатосторонніх договорів у сфері авіаційної безпеки;

внесення пропозицій щодо вдосконалення міжнародних стандартів та рекомендованої практики Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, інших документів, що стосуються аспектів авіаційної безпеки;

розроблення пропозицій щодо вдосконалення Керівництва з авіаційної безпеки (Дос 8973) та Політики ЄКЦА в галузі авіаційної безпеки (Дос 30);

участь на постійній або тимчасовій основі в роботі органів міжнародних організацій цивільної авіації (рад, комітетів, груп експертів тощо), предметом діяльності яких є питання забезпечення авіаційної безпеки.

46. Уповноважений орган з питань цивільної авіації співпрацює з міжнародними організаціями цивільної авіації, у тому числі в рамках механізму надання державам технічної, фінансової, матеріальної допомоги у сфері авіаційної безпеки, з метою:

приведення законодавства України з авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними стандартами;

отримання від міжнародних організацій цивільної авіації консультацій щодо організації та методів роботи у сфері авіаційної безпеки;

проведення на конфіденційній основі під егідою міжнародних організацій цивільної авіації обстеження і оцінки стану авіаційної безпеки;

отримання від міжнародних організацій цивільної авіації рекомендацій щодо навчальних програм у сфері авіаційної безпеки, практичного навчання і участі персоналу в практикумах та навчальних семінарах, що проводяться міжнародними організаціями цивільної авіації;

придбання через міжнародні організації цивільної авіації обладнання для забезпечення авіаційної безпеки, навчальних засобів та іншого обладнання, застосування якого підвищує рівень авіаційної безпеки.

47. Уповноважений орган з питань цивільної авіації подає до міжнародних організацій цивільної авіації письмові звіти про акти незаконного втручання.

48. З метою обміну інформацією з питань авіаційної безпеки з міжнародними організаціями цивільної авіації, іншими міжнародними організаціями та договірними державами уповноважений орган з питань цивільної авіації створює автоматизовану інформаційну систему управління "Авіаційна безпека" з базою даних, яка сприяє оперативному вирішенню питань безпечного функціонування цивільної авіації та використовується під час виникнення кризової ситуації.

Під час створення автоматизованої інформаційної системи управління "Авіаційна безпека" розробляється комплекс заходів для забезпечення конфіденційності інформації та її захисту від несанкціонованого доступу. Така інформація може надаватися на запит іншій заінтересованій державі, з якою Україна уклала відповідну угоду.

49. З метою недопущення неналежного використання або розголошення інформації з авіаційної безпеки з обмеженим доступом, наданої іншими державами, або інформації з обмеженим доступом, що стосується інтересів інших держав, в Україні забезпечується належний захист і визначається порядок роботи з такою інформацією. Захист та обробка інформації з авіаційної безпеки з обмеженим доступом здійснюються відповідно до законодавства України у встановленому порядку.

Розділ VII

ЗАХИСТ АЕРОПОРТІВ ТА АКТИВІВ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

50. Керівники аеропортів спільно з керівниками суб'єктів авіаційної діяльності, які провадять її в контрольованій зоні аеропорту, визначають зони, в яких виконуються життєво важливі роботи для безперервного забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації в аеропорту. Такі зони визначаються як контрольовані, стерильні та зони обмеженого доступу, що охороняються. У зонах обмеженого доступу, що охороняються, також визначаються їх критичні частини. Критичні частини можуть збігатися із стерильними зонами. Розташування контрольованих, стерильних і зон обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частин позначається на плані-схемі аеропорту, яка додається до програми авіаційної безпеки аеропорту.

51. Порядок допуску та перебування у контрольованих, стерильних і зонах обмеженого доступу, що охороняються, видачі та отримання перепустки регламентується Правилами організації системи контролю доступу та внутрішньооб'єктового режиму в суб'єктах авіаційної діяльності та на об'єктах цивільної авіації України, що розробляються уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджуються в установленому законодавством порядку.

На підставі зазначених Правил суб'єкти авіаційної діяльності розробляють відповідні інструкції, що затверджуються керівником такого суб'єкта, а щодо аеропортів погоджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

52. У кожному аеропорту (на аеродромі) встановлюється єдина пропускна система, затверджена керівником аеропорту. Управління такою системою, організацію виготовлення та прийняття рішення про видачу перепусток здійснює заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки.

Керівники суб'єктів авіаційної діяльності, що постійно працюють у контрольованій зоні аеропорту або аеродрому, подають керівникові аеропорту або аеродрому обґрунтований

список осіб, яким необхідно отримати дозвіл для перебування без супроводження у відповідній зоні аеропорту або аеродрому.

Персонал юридичних осіб, який має допуск до контрольованих, стерильних зон і зон обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частин зон обмеженого доступу, що охороняються, зобов'язаний мати перепустки з визначенням зон, в яких він може перебувати, та носити перепустку на видному місці.

53. Персонал служб авіаційної безпеки, а також персонал юридичних осіб, який перебуває без супроводження у контрольованих зонах аеропорту або аеродрому з метою виконання службових обов'язків, повинен пройти спеціальну перевірку, в тому числі правоохоронних органів, до отримання перепустки та права доступу до таких зон. Працівники правоохоронних органів, які працюють у контрольованій зоні аеропорту, проходять перевірку за місцем служби, про що повідомляється у письмовій формі керівництву аеропорту.

У подальшому зазначена перевірка персоналу, який має перепустки, проводиться регулярно, один раз на два роки, під час заміни перепусток. З урахуванням важливості недопущення скоєння акту незаконного втручання однією з підстав відмови у видачі або заміні перепустки, зокрема, може бути факт участі особи у скоєнні кримінального правопорушення, наявність судимості (погашеної або непогашеної), психічних захворювань, наркозалежності або невиконання правил перебування у контрольованій зоні аеропорту, зонах митного чи прикордонного контролю.

Рішення про відмову у видачі перепустки приймається керівником аеропорту або аеродрому за погодженням з представниками правоохоронних органів - членами аеропортового комітету з авіаційної безпеки.

54. В аеропортах, в яких відкрито пункти пропуску (пункти контролю) через державний кордон чи яким видано дозвіл на здійснення міжнародних польотів, пропускний та внутрішньооб'єктовий режими узгоджуються з органом охорони державного кордону, в зоні відповідальності якого розташовано пункт пропуску, та відповідним органом доходів і зборів.

55. Особа, яка несанкціоновано проникла або спробувала проникнути до контрольованої, стерильної зони чи зони обмеженого доступу, що охороняється, на об'єкти суб'єктів авіаційної діяльності, що розташовані за межами аеропортів, доступ до яких є контрольованим і обмеженим, несе відповідальність згідно із законом.

56. Відомості про зони, що розташовані за межами аеропорту (якщо такі існують) і визначені як контрольовані або зони обмеженого доступу, що охороняються, вносяться до програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту (провайдера аеронавігаційного обслуговування).

До зазначених зон можуть належати:

місця розташування засобів зв'язку, навігації та спостереження;

антенні поля;

склади пально-мастильних матеріалів;

інші життєво важливі для безпечної діяльності цивільної авіації зони.

Відповідальність за забезпечення здійснення контролю доступу та дотримання правил перебування у таких зонах покладається на юридичних осіб, яким належать такі зони.

57. Захист контрольованих, стерильних зон та зон обмеженого доступу, що охороняються, здійснюється підрозділами воєнізованої охорони служб авіаційної безпеки із застосуванням вогнепальної зброї або пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів,

споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями снарядами не смертельної дії, та технічних засобів охорони (електронні системи контролю доступу, відеонагляд тощо). Безпека у неконтрольованій зоні, зокрема, досягається шляхом:

на стадії проектування та будівництва:

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

установлення 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;

установлення в аеровокзалах протиударних віконних вітрин;

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

установлення достатньої кількості засобів відеоспостереження;

у повсякденній діяльності:

ідентифікації неконтрольованих зон;

розроблення головним органом у загальнодержавній системі боротьби з терористичною

діяльністю та введення в дію з урахуванням оцінки ризику скоєння актів незаконного

втручання у неконтрольованих зонах аеропорту обов'язкових для всіх юридичних та фізичних осіб заходів, спрямованих на зниження ризиків та запобігання актам незаконного втручання в таких зонах;

постійної присутності патрулів органів внутрішніх справ;

залучення оперативних працівників органів внутрішніх справ, які здійснюють оперативне спостереження;

контролювання паркінгів, розташованих під аеровокзалами;

використання службових собак (відповідно до рівня загрози);

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

У разі необхідності керівник аеропорту залучає на договірній основі для посилення захисту аеропорту органи внутрішніх справ.

58. Порядок доступу до зон прикордонного та митного контролю в міжнародних аеропортах (на аеродромах) визначається в установленому законодавством порядку органом охорони державного кордону, в зоні відповідальності якого розташовано пункт пропуску, та відповідним органом доходів і зборів.

Визначення такого порядку здійснюється відповідно до вимог пунктів 52, 53, 77, 78 та 80 цієї Програми.

Під час виконання міжнародних рейсів з/до України або транзитних рейсів через аеропорти України авіаперевізник зобов'язаний надавати органу охорони державного кордону, органам доходів і зборів та головному органу у загальнодержавній системі боротьби з терористичною діяльністю інформацію про пасажирів таких міжнародних рейсів, що включає прізвище, ім'я пасажирів, його стать, громадянство, дату народження, серію, номер документа, що посвідчує особу.

Інформація, зазначена в абзаці третьому цього пункту, надається авіаперевізником за 72 години до запланованого часу виконання міжнародного рейсу та у разі зміни цієї інформації авіаперевізник зобов'язаний надати оновлену інформацію не пізніше як за 30 хвилин до посадки повітряного судна в аеропорту України або після завершення реєстрації на міжнародний рейс, що виконується з аеропорту України.

Оформлення квитків здійснюється виключно після внесення до системи бронювання прізвища, ім'я пасажера, його статі, громадянства, дати народження, серії, номера документа, що посвідчує особу.

Персонал суб'єктів авіаційної діяльності, який працює у сфері бронювання та продажу пасажирських перевезень, повідомляє особі, яка замовляє послугу з перевезення, про вимоги абзацу п'ятого цього пункту.

59. Відповідальність за доступ осіб до контрольованої зони, зон обмеженого доступу, що охороняються, критичних частин таких зон та стерильних зон аеропорту несуть служба авіаційної безпеки аеропорту та керівники підрозділів аеропорту, інших юридичних осіб, працівники яких працюють в аеропорту.

Керівник аеропорту несе відповідальність за створення та підтримання у робочому стані огорожі контрольованої зони (зони обмеженого доступу, що охороняється, стерильної зони) відповідно до закону. Кожна юридична особа, що базується в аеропорту, несе відповідальність за підтримання в робочому стані огорожі периметра аеродрому на ділянці розташування своїх об'єктів згідно із законодавством та договором, укладеним з аеропортом, крім контролюючих органів і служб.

60. Керівник аеропорту визначає кількість та місця розташування контрольно-пропускних пунктів в огорожі контрольованої зони аеропорту (за потреби - стерильних зон, зони обмеженого доступу, що охороняється, критичних частин таких зон) і забезпечує їх надійний захист.

61. Особи, які пройшли реєстрацію на рейс та мають статус пасажера, прямують до стерильної зони та критичних частин зон обмеженого доступу, що охороняються (наприклад, зали вильоту), лише через пункти контролю на безпеку з проходженням догляду та пред'явленням під час входу до пункту контролю на безпеку дійсного документа, що посвідчує особу, та оформленого в установленому порядку посадкового талона. Після проходження догляду пасажери прямують до повітряного судна виключно в супроводі уповноваженої особи аеропорту або суб'єкта наземного обслуговування під контролем служби авіаційної безпеки.

62. Члени екіпажів, які не мають постійної перепустки в аеропорт, в якому перебуває їхнє повітряне судно, прямують до нього після пред'явлення завдання на політ, генеральної декларації (у разі вильоту за кордон), документів, що посвідчують особу, та свідоцтва авіаційного персоналу, обов'язкового проходження контролю на безпеку та у супроводі уповноваженої особи аеропорту або суб'єкта наземного обслуговування.

Фізична особа - експлуатант повітряного судна замість завдання на політ пред'являє реєстраційне посвідчення повітряного судна.

63. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності опрацьовують систему заходів щодо впорядкування пропускного режиму, виготовлення, видачі, обліку та контролю за використанням перепусток для допуску транспортних засобів до контрольованих, стерильних зон, зон обмеженого доступу, що охороняються, та їх критичних частин відповідно до пунктів 50 та 51 цієї Програми.

Доступ транспортних засобів, які не задіяні у технологічному процесі, пов'язаному з діяльністю щодо безпосереднього обслуговування повітряних суден, пасажирів, членів екіпажу, підрозділів аеропорту та експлуатантів, обмежується.

З метою забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання керівник аеропорту, його заступник з авіаційної безпеки зобов'язані організувати спільно з відповідними органами внутрішніх справ евакуацію на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання транспортних засобів, які розташовуються на неконтрольованій території аеропорту з порушенням законодавства та можуть створити небезпеку.

Евакуація проводиться за рішенням відповідального працівника органу внутрішніх справ за погодженням з керівником аеропорту.

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

Фізична особа - експлуатант повітряного судна несе відповідальність за забезпечення авіаційної безпеки власного повітряного судна.

65. Суб'єкти авіаційної діяльності вживають належних заходів для захисту повітряних суден від актів незаконного втручання згідно з Правилами організації охорони повітряних суден та об'єктів суб'єктів авіаційної діяльності, що розробляються уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджуються в установленому законодавством порядку.

На підставі зазначених в абзаці першому цього пункту Правил суб'єкти авіаційної діяльності розробляють відповідні інструкції, які після погодження уповноваженим органом з питань цивільної авіації затверджуються керівником підприємства.

66. Повітряні судна, що перебувають у зоні обмеженого доступу, що охороняється, повинні постійно перебувати під наглядом відповідальної особи:

стрільця воєнізованої охорони та диспетчера підрозділу відеонагляду служби авіаційної безпеки аеропорту, якщо судно здано під охорону;

відповідального працівника експлуатанта (інженера авіаційно-технічного підрозділу, командира повітряного судна, чергового зміни підрозділу авіаційної безпеки) у разі проведення на повітряному судні робіт.

У разі якщо повітряне судно не використовується і не обслуговується, його двері та люки повинні бути зачинені, а обладнання для доступу на нього прибрано. Повітряне судно здається під охорону лише в опечатаному стані.

З метою виявлення зброї, вибухових та інших небезпечних предметів і пристроїв під час підготовки такого повітряного судна до польоту екіпаж повинен провести передпольотний огляд, результати якого оформляються документально.

67. Повітряні судна, що перебувають у технічних зонах контрольованих зон для проведення регламентних робіт або відстою, повинні перебувати під контролем посадової особи експлуатанта, якщо повітряне судно не здано під охорону службі авіаційної безпеки.

Зазначене повітряне судно може потрапити до зони обмеженого доступу, що охороняється, та бути допущено до виконання польотів лише після проведення його догляду з метою безпеки та складення відповідного акта.

68. Повітряні судна, крім повітряних суден авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кілограмів, для забезпечення авіаційної безпеки повинні мати:

конструкцію дверей та перегородки до кабіни льотного екіпажу, що зводить до мінімуму ймовірність їх пробивання кулями вогнепальної зброї та осколками гранати, а також можливість насильницького вторгнення;

систему внутрішнього зв'язку між салоном (вантажним відсіком) і кабіною льотного екіпажу, пасажирські повітряні судна, крім того, - налагоджену систему сигналізації "небезпека"; замок на дверях з внутрішнього боку кабіни екіпажу, який відкривається та закривається з робочого місця кожного пілота, систему контролю за доступом до кабіни льотного екіпажу та відеонагляд;

штатні пристрої проти угону;

прилади для проведення спеціального догляду повітряного судна: поворотне дзеркало, маркери для маркування перевірених місць, ліхтарі тощо.

69. Двері до кабіни льотного екіпажу, у разі їх наявності відповідно до конструкції повітряного судна, повинні перебувати у закритому та замкнутому стані з моменту закриття всіх зовнішніх дверей повітряного судна після посадки пасажирів до відкриття зовнішніх дверей для висадки пасажирів, крім випадків, коли необхідно забезпечити можливість входу або виходу осіб, які на це мають право.

70. Експлуатанти повинні вживати заходів для виключення можливості залишення пасажирями будь-яких предметів і речей на борту повітряного судна, зокрема під час транзитних зупинок.

71. У разі надходження повідомлення про загрозу здійснення акту незаконного втручання персонал, який отримав таку інформацію, зобов'язаний поінформувати всіх заінтересованих сторін згідно із схемою оповіщення, що розробляється для таких випадків у кожному суб'єкті авіаційної діяльності.

72. Експлуатант проводить перевірку (догляд, огляд, спеціальний догляд) повітряного судна за участю підготовлених фахівців. Для виконання таких перевірок експлуатант розробляє відповідні інструкції та схеми, що затверджуються керівником експлуатанта та подаються до служб авіаційної безпеки аеропортів. Доцільність проведення огляду, догляду, спеціального догляду повітряного судна встановлюється на підставі результатів оцінки рівня загрози та ризиків, яку проводить уповноважений орган з питань цивільної авіації.

73. З метою забезпечення безпеки уповноважений орган з питань цивільної авіації має право доручити керівникові аеропорту організувати здійснення контролю на безпеку пасажирів, ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, що прибувають з аеропортів, розташованих у регіонах з підвищеним рівнем загрози, або з тих, у яких контроль на безпеку не здійснювався належним чином.

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

75. З метою запобігання несанкціонованому доступу та використанню повітряних суден суб'єкти авіаційної діяльності авіації загального призначення та авіаційних робіт, а також фізична особа - експлуатант повітряного судна повинні забезпечувати практичні та технічні заходи, що включають, але не обмежуються такими заходами:

фізичні засоби обмеження доступу до повітряних суден: фізична охорона, охоронне освітлення, відеонагляд тощо;

попереджувальні знаки щодо обмеження доступу до контрольованої території злітно-посадкового майданчика, майданчика для виконання авіахімробіт; пристрої проти угону повітряних суден, якщо це передбачено його конструкцією, на паливних, електричних та інших системах або зйомних частинах конструкції; наявність запірних пристроїв на кабіні льотного екіпажу або на самому повітряному судні, якщо це передбачено його конструкцією.

76. Захист об'єктів радіонавігаційного забезпечення засобів і служб здійснюється шляхом: установлення огорожі периметра об'єктів;

уведення пропускнуго та внутрішньооб'єктового режиму на об'єктах;

використання технічних засобів охорони;

запобігання навмисним та ненавмисним радіоперешкодам;

здійснення охорони об'єктів, розташованих поза межами контрольованої зони аеропорту, працівниками служби авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності або працівниками органів внутрішніх справ, або персоналом охорони суб'єктів охоронної діяльності, які мають ліцензію на провадження охоронної діяльності та пройшли відповідне навчання з авіаційної безпеки;

здійснення нагляду за обстановкою на об'єктах черговим персоналом суб'єктів авіаційної діяльності;

використання службових собак.

Суб'єкт авіаційної діяльності, який експлуатує наземні засоби радіотехнічного забезпечення:

визначає за погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації перелік об'єктів радіонавігаційного забезпечення, що підлягають охороні, та дублюючі об'єкти радіонавігаційного забезпечення у разі виходу з ладу основних;

відповідає за стан доріг до віддалених об'єктів радіонавігації, що перебувають на їх утриманні, для забезпечення оперативного прибуття групи реагування в разі надходження інформації про спробу проникнення сторонніх осіб до таких об'єктів.

77. Аварійно-рятувальні сили та засоби, які залучаються до виконання аварійно-рятувальних робіт з метою ліквідації пожеж, аварій, стихійного лиха, забезпечення аварійної посадки повітряного судна, та працівники екстреної (швидкої) медичної допомоги в разі нещасних випадків пропускаються безперешкодно до контрольованої зони суб'єкта авіаційної діяльності. Пересування таких транспортних засобів у контрольованій зоні здійснюється у супроводі працівника служби авіаційної безпеки. Про виклик транспортних засобів екстреної (швидкої) медичної допомоги, аварійно-рятувальних бригад та пожежних команд контролерам контрольно-пропускнух пунктів аеропортів повідомляє начальник чергової зміни служби авіаційної безпеки.

Розділ VIII

КОНТРОЛЬ НА БЕЗПЕКУ

78. З метою запобігання несанкціонованому пронесенню або розміщенню на борту повітряного судна зброї, вибухових речовин і пристроїв, інших предметів, що можуть використовуватися для здійснення акту незаконного втручання, у кожному аеропорту щодо всіх фізичних осіб, які потрапляють до стерильних зон, зон обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частин таких зон, їхніх особистих речей (ручна поклажа та багаж), вантажу, пошти, бортприпасів, бортового харчування, засобів, що використовуються

під час провадження виробничої та службової діяльності, здійснюється догляд та контроль на безпеку.

Правила здійснення контролю на безпеку встановлюються Інструкцією з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України, що розробляється уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджується в установленому законодавством порядку.

На підставі зазначеної в абзаці другому цього пункту Інструкції суб'єкт авіаційної діяльності, що здійснює контроль на безпеку, розробляє відповідні технології, які затверджуються його керівником після погодження уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Суб'єкти авіаційної діяльності під час здійснення заходів авіаційної безпеки запроваджують принципи виявлення поведінкових характеристик.

79. Пасажири та члени екіпажу повинні пройти догляд до отримання дозволу піднятися на борт повітряного судна або до того, як пройти до стерильної зони, критичних частин зон обмеженого доступу, що охороняються.

Ручна поклажа і багаж, які члени екіпажу та пасажери мають при собі, повинні бути пред'явлені для проходження догляду.

80. Стерильні зони та критичні частини зон обмеженого доступу, що охороняються, до яких проходять пасажири після догляду, обладнуються надійними запорами та засобами контролю за всіма точками доступу до таких зон. Перед початком пропуску пасажирів такі зони та критичні частини, доступ до яких не контролюється на постійній основі, ретельно перевіряються працівниками служби авіаційної безпеки, які здійснюватимуть контроль на безпеку, з метою виявлення сторонніх предметів.

Контроль за входами та виходами із стерильних зон покладається на старшого зміни підрозділу контролю на безпеку служби авіаційної безпеки аеропорту, а із зон прикордонного контролю в міжнародних аеропортах, у яких такі зони є також стерильними зонами, - також на старшого зміни в пункті пропуску органу охорони державного кордону.

81. Догляд здійснюється уповноваженим персоналом підрозділів контролю на безпеку служб авіаційної безпеки щодо пасажирів, членів екіпажу, їхньої ручної поклажі та багажу, особистих речей з використанням спеціальних технічних засобів контролю на безпеку.

Інформація про порядок використання такого обладнання повинна міститися у програмах авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності.

82. Ручний контроль на безпеку ручної поклажі та багажу та особистий контроль на безпеку особи застосовується у разі виявлення за допомогою спеціальних технічних засобів контролю на безпеку підозрілих предметів у ручній поклажі, багажі, особистих речах або на тілі особи. Інформація про відповідні процедури та правила ручного контролю на безпеку пасажирів, ручної поклажі та багажу повинна міститися у програмах авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності та технологіях, що розробляються відповідно до пункту 78 цієї Програми.

83. Як додатковий захід забезпечення безпеки застосовується вибіркового ручний контроль на безпеку пасажирів, членів екіпажів, їхньої ручної поклажі, багажу та особистих речей. Така процедура повинна охоплювати не менш як 10 відсотків усіх пасажирів і понад 10 відсотків одиниць ручної поклажі та багажу. У разі використання для догляду фізичних осіб металодетекторів другого рівня, а для багажу - автоматизованих багаторівневих систем

догляду або системи "ТІР" мінімальний відсоток вибіркового ручного контролю на безпеку не встановлюється.

Обсяги вибіркового ручного контролю на безпеку визначаються відповідно до оцінки поточного та прогнозованого рівня загроз цивільній авіації, яку встановлює уповноважений орган з питань цивільної авіації.

84. Перелік предметів і речовин, заборонених для пронесення до стерильних зон, зон обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частин таких зон та/або для перевезення на борту повітряного судна, визначається авіаційними правилами України. У кожному аеропорту з метою інформування пасажирів і прийняття ними зважених рішень щодо недопущення перевезення заборонених предметів та речовин розробляються і встановлюються в зонах реєстрації та перед зонами контролю на безпеку інформаційні табло, транслуються фільми, оголошення тощо.

Персонал суб'єктів авіаційної діяльності, який працює у сфері бронювання та продажу пасажирських і вантажних перевезень, повідомляє особі, яка купує квиток, про заборону перевезення небезпечних предметів та речовин.

85. Предмети, заборонені для перевезення повітряним транспортом, вилучаються персоналом, який здійснює контроль на безпеку, із складенням відповідного акта. Такі предмети, якщо вони не є зброєю, вибуховим пристроєм або речовиною, іншими предметами, що можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання, зберігаються в аеропорту не більше 15 діб відповідно до договору про зберігання на платній основі. Процедури, що виконуються за таких обставин, викладаються у технологіях, що розробляються відповідно до пункту 78 цієї Програми.

Заборонені для перевезення в салоні повітряного судна, але дозволені для перевезення пасажирським повітряним транспортом предмети та речовини перевозяться у багажі пасажира.

86. За фактом виявлення зброї, вибухових пристроїв і речовин, інших предметів, що можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання, посадова особа служби авіаційної безпеки аеропорту повідомляє представникам авіакомпанії, органів внутрішніх справ, органу доходів і зборів, органу охорони державного кордону та регіонального органу Служби безпеки України за місцем розташування аеропорту. У разі відсутності складу кримінального правопорушення рішення про допуск до польоту особи, у речах якої виявлено заборонені для перевезення предмети, приймає представник авіакомпанії, а за його відсутності - командир повітряного судна.

87. Особа, яка відмовляється від проходження контролю на безпеку або від пред'явлення для такого контролю ручної поклажі чи багажу, що їй належить, до перевезення повітряним судном не допускається.

88. Заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки повинні виключати можливість контакту між пасажирами, які пройшли догляд, та особами, які не пройшли такий догляд, у тому числі з авіаційним персоналом, який не обслуговує відповідний рейс, і пасажирами рейсів, що прибувають з інших аеропортів.

У разі доставки пасажирів до повітряного судна наземним транспортом керівництво суб'єкта авіаційної діяльності, відповідальне за таку доставку, забезпечує можливість посадки у такий транспорт лише уповноваженого персоналу та пасажирів конкретного рейсу, які пройшли контроль на безпеку.

89. У разі контакту між пасажирями, які пройшли контроль на безпеку, і особами, які не пройшли такий контроль, обов'язково проводяться такі дії:

стерильна зона та критичні частини зон обмеженого доступу, що охороняються, повністю звільняються, і служба авіаційної безпеки проводить їх ретельний огляд;

пасажирі та їхня ручна поклажа підлягають повторному догляду;

якщо пасажирі, які готуються до вильоту, увійшли до повітряного судна після випадкового контакту з особами, які не пройшли контроль на безпеку, в такому повітряному судні провадиться огляд з метою забезпечення безпеки.

90. У разі надходження після вильоту повітряного судна інформації про неналежне здійснення заходів контролю на безпеку під час підготовки міжнародного рейсу уповноважений орган з питань цивільної авіації терміново інформує про це відповідний уповноважений орган цивільної авіації аеропорту держави прибуття повітряного судна.

91. Керівництво суб'єктів авіаційної діяльності, що виконують пасажирські перевезення, зобов'язане включати до своїх програм авіаційної безпеки та здійснювати відповідні заходи з метою запобігання занесенню на борт повітряного судна транзитними і трансферними пасажирями заборонених предметів і речовин.

92. Заходи запобігання занесенню на борт повітряного судна транзитними і трансферними пасажирями заборонених предметів і речовин включають, але не обмежуються, проведення догляду транзитних і трансферних пасажирів, їхньої ручної поклажі та багажу перед потраплянням до стерильних зон та критичних частин зони обмеженого доступу, що охороняється, виключенням можливості їх доступу до свого зареєстрованого багажу, контакту таких пасажирів з особами, які не пройшли контроль на безпеку, тощо.

Керівництво аеропортів зобов'язане проектувати та забезпечувати обладнання приміщень аеровокзалів таким чином, щоб спростити процедуру догляду транзитних і трансферних пасажирів та їхнього багажу.

У разі потреби уповноважений орган з питань цивільної авіації запроваджує процес визнання і застосовує на постійній основі процедури (у разі необхідності - у співпраці з іноземною договірною державою) для забезпечення догляду на належному рівні транзитних і трансферних пасажирів, їхньої ручної поклажі та багажу в пункті відправлення і захисту від несанкціонованого втручання під час переміщення таких пасажирів від пункту догляду в аеропорту вильоту до борту повітряного судна, що вилітає, та в аеропорту трансферу.

93. Авіаційний персонал, інший персонал суб'єктів авіаційної діяльності, працівники контролюючих органів, інші фізичні особи, що не є пасажирями, у разі службової необхідності проходять до стерильної зони, зони обмеженого доступу, що охороняється, та критичних частин таких зон через службові контрольні-пропускні пункти з обов'язковим проходженням догляду.

Особи, яким за своїми службовими обов'язками необхідно проносити заборонені предмети та предмети, що можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання, до зон обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частин таких зон, повинні мати дозвіл на право пронесення таких предметів та речовин через контрольні-пропускні пункти.

Такий дозвіл видається згідно з наказом керівника аеропорту за вмотивованими заявами керівників юридичних осіб, що працюють в аеропорту.

Визначення приналежності особам таких предметів проводиться перед тим, як особі буде дозволено проносити предмети через контрольні-пропускний пункт та проходити догляд.

94. У разі надходження достовірної інформації про прибуття до аеропорту транзитних пасажирів з аеропорту, в якому догляд проводився на неналежному рівні, керівник транзитного аеропорту забезпечує проведення повторного догляду пасажирів, їхньої ручної поклажі та багажу з метою виявлення предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним судном.

95. Пасажири, які мають дипломатичний статус, проходять догляд на загальних підставах. Контроль на безпеку дипломатичної пошти та консульських валіз здійснюється лише із застосуванням технічних засобів контролю на безпеку або біосенсорів.

Дипломатична пошта та консульська валіза не підлягають розпечатуванню та затримці. Усі відправлення, що становлять дипломатичну пошту та консульські валізи, повинні мати видимі зовнішні ознаки, що визначають їх характер, та можуть містити лише дипломатичні документи, службову кореспонденцію або предмети, призначені для службового користування. У разі виявлення істотних підстав вважати, що в дипломатичній пошті або консульській валізі містяться не зазначені документи, кореспонденція або предмети, уповноважені органи можуть вимагати, щоб дипломатична пошта або консульські валізи були розпечатані уповноваженим представником дипломатичного представництва або консульської установи іноземної держави в Україні. У разі якщо такий представник відмовляється виконати зазначену вимогу, дипломатична пошта та консульська валіза повертаються відправнику.

96. Від проходження контролю на безпеку звільняються:

особи, які охороняються державою згідно із Законом України "Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб";

офіційні особи іноземних держав, які згідно з протоколом перебування в Україні підлягають державній охороні;

ручна поклажа, багаж, що належать зазначеним особам.

97. Порядок організації, виконання та забезпечення повітряних перевезень осіб, зазначених у пункті 96 цієї Програми, визначається Кабінетом Міністрів України.

98. Догляд пасажирів з обмеженими фізичними можливостями або інвалідів, які не можуть самостійно пересуватися, та осіб, які їх супроводжують, а також ручної поклажі таких пасажирів проводиться окремо від основного потоку пасажирів.

Технічні та інші засоби реабілітації (у тому числі крісла колісні, милиці, палиці тощо), спеціальна апаратура та обладнання (ноші та інші предмети), якими користуються пасажири з обмеженими фізичними можливостями або інваліди, підлягають контролю на безпеку.

Зазначені особи супроводжуються до повітряного судна після здійснення контролю на безпеку та отримання інформації про готовність повітряного судна для посадки пасажирів.

99. Пасажири, які мають електронні пристрої для стимуляції серцевої діяльності, підлягають особистому контролю на безпеку без використання технічних засобів.

100. Дозволене перевезення зброї регламентується Інструкцією про порядок перевезення зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами авіаційного транспорту, яка розробляється уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджується в установленому законодавством порядку.

Керівники суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють пасажирські перевезення, на підставі зазначеної в абзаці першому цього пункту Інструкції розробляють відповідні інструкції у частині, що їх стосується. Такі інструкції, розроблені в аеропортах, погоджуються

з органом внутрішніх справ (органом доходів і зборів та органом охорони державного кордону - у міжнародному аеропорту) за місцем розташування аеропорту.

101. У передбачених законодавством випадках уповноважені працівники правоохоронних органів перевозять зброю та набої у місці, визначеному Інструкцією, зазначеною в абзаці першому пункту 100 цієї Програми, у разі здійснення ними спеціальних заходів забезпечення безпеки щодо:

охорони посадових осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона відповідно до Закону України "Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб"; забезпечення безпеки учасників кримінального судочинства, працівників суду, правоохоронних органів та їхніх близьких родичів; супроводження фельдпошти та спецвантажів, виконання завдань з конвоювання та екстрадиції.

Остаточне рішення щодо перевезення таких осіб із зброєю у салоні літака пасажирськими рейсами авіаційного транспорту приймає керівник експлуатанта або особа, що його заміщує. Після прийняття рішення щодо перевезення керівник експлуатанта повинен забезпечити інформування командира повітряного судна щодо кількості таких осіб та місця розташування їх крісел. Таким особам алкогольні напої не пропонуються.

102. Вогнепальну та холодну зброю військових нарядів (караулів, спортивних команд, геологорозвідувальних партій, мисливців, спортсменів, персоналу охорони охоронних фірм тощо) дозволяється перевозити повітряним транспортом як зареєстрований багаж у разі наявності відповідних документів та умов для перевезення.

Зброя має бути розряджена та запакована окремо від набоїв. Така зброя перевозиться на повітряному судні у вантажному відсіку, недоступному для осіб, які перебувають на борту повітряного судна у польоті, у спеціальному контейнері.

103. Особи, які мають при собі зброю, повинні під час реєстрації пасажирів заявити про це і здати розряджену зброю та окремо набої до неї відповідальній особі служби авіаційної безпеки аеропорту вильоту для збереження на період польоту.

Працівник суб'єкта авіаційної діяльності, який проводить реєстрацію пасажирів, повідомляє службу авіаційної безпеки аеропорту та експлуатанта про реєстрацію пасажира, який на законних підставах має при собі зброю.

104. Відповідальна особа служби авіаційної безпеки аеропорту:

1) інформує співробітника органу внутрішніх справ (органу доходів і зборів та органу охорони державного кордону - у разі перевезення зброї міжнародним рейсом) за місцем розташування аеропорту про наявність пасажира, який планує перевезення зброї;

2) спільно із співробітником органу внутрішніх справ (органу доходів і зборів та органу охорони державного кордону - у разі перевезення зброї міжнародним рейсом): проводить перевірку щодо наявності у пасажира права на носіння (вивезення) зброї; перевіряє зброю на предмет її розрядження;

заповнює картку за формою, встановленою Інструкцією, зазначеною в абзаці першому пункту 100 цієї Програми, один примірник якої передає пасажиру, другий - працівникові суб'єкта авіаційної діяльності з реєстрації пасажирів, третій - командирі повітряного судна;

3) супроводжує та розміщує разом із представником авіакомпанії або членом екіпажу зброю та боєприпаси в установленому місці повітряного судна.

105. Експлуатант повітряного судна, на якому перевозиться пасажир із зброєю:

забезпечує зберігання зброї на борту повітряного судна в місці, недоступному для пасажирів під час польоту;

сповіщає службу авіаційної безпеки аеропорту призначення про перевезення зброї для організації зустрічі відповідного рейсу;

не обслуговує алкогольними напоями в польоті пасажирів, зброя яких перевозиться відповідним рейсом.

106. Відповідальна особа служби авіаційної безпеки аеропорту призначення:

отримує зброю від командира повітряного судна під розписку в картці;

супроводжує її перевезення по контрольованій зоні та видає зброю під розписку в картці власнику в спеціальному приміщенні, що розташовується на межі контрольованої зони аеропорту.

107. Перевезення осіб, які підпадають під дію адміністративних процедур, а саме: особи без права на в'їзд, депортовані особи та особи, які перебувають під вартою (далі - потенційно небезпечні пасажирів), регламентується інструкцією, що розробляється уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджується в установленому законодавством порядку.

Суб'єкти авіаційної діяльності, задіяні в перевезенні потенційно небезпечних пасажирів, розробляють відповідні інструкції з метою забезпечення безпеки авіаційних перевезень.

108. Державні органи, які прийняли рішення стосовно перевезення потенційно небезпечних пасажирів пасажирськими рейсами авіаційного транспорту, в установленому порядку повідомляють про це експлуатанту або його представнику не менш як за 48 годин до вильоту.

У письмовому повідомленні повинна міститися така інформація:

прізвище та ім'я особи, яка перевозиться;

причина перевезення;

прізвища, імена та по батькові, а також посади конвоїрів (у разі їх призначення), наявність зброї та засобів стримування;

повна інформація для оцінки ризику, в тому числі причини призначення або непризначення конвоїрів, засобів стримування;

перелік особистих документів осіб, які плануються до перевезення.

Для кожної ситуації кількість конвоїрів визначається посадовими особами державних органів, які прийняли рішення стосовно перевезення потенційно небезпечних пасажирів, та уповноваженою особою експлуатанта.

Державні органи, що прийняли рішення щодо перевезення пасажирським рейсом авіаційного транспорту осіб, які позбавлені права в'їзду в Україну або депортуються, інформують уповноважені органи у державах транзиту та призначення про причину перевезення, оцінки ризику, пов'язаного з перевезенням таких осіб.

Експлуатант повинен своєчасно поінформувати командира повітряного судна, на якому проводиться перевезення.

109. Експлуатант має право відмовити в перевезенні особам, які належать до потенційно небезпечних пасажирів, за відсутності необхідних для перевезення документів або якщо є достатні підстави вважати, що такі особи можуть створювати загрозу безпеці життя і здоров'ю інших пасажирів або заподіяти шкоду безпеці цивільної авіації.

Потенційно небезпечні пасажирів не приймаються до перевезення на рейси, якими перевозяться групи дітей та особи, визначені пунктом 96 цієї Програми.

110. Потенційно небезпечні пасажирів проходять посилений контроль на безпеку. Конвоїри потенційно небезпечних пасажирів проходять контроль на безпеку на загальних підставах перед або після здійснення контролю на безпеку потенційно небезпечних пасажирів. Доставка потенційно небезпечних пасажирів на борт повітряного судна (з борту повітряного судна) здійснюється окремо від інших пасажирів.

Посадка на борт повітряного судна зазначеної категорії пасажирів проводиться до посадки інших пасажирів, а висадка з борту повітряного судна, як правило, після висадки інших пасажирів рейсу. Місця для такої категорії пасажирів надаються у хвостовій частині пасажирського салону повітряного судна. У разі можливості потенційно небезпечні пасажирів відокремлюються від інших пасажирів одним/двома рядами вільних крісел.

Обслуговування потенційно небезпечних пасажирів алкогольними напоями і бортхарчуванням з наданням металевих столових приборів забороняється.

Вогнепальна зброя конвоїрів перевозиться відповідно до Інструкції, зазначеної в абзаці першому пункту 100 цієї Програми.

111. Дозвіл на право ввезення та вивезення зброї повітряними суднами цивільної авіації за межі України надається в установленому законодавством порядку.

112. У разі підвищення рівня загрози безпеці цивільної авіації на борту повітряного судна під час виконання рейсу гласно або негласно може перебувати озброєна охорона з числа підготовлених працівників правоохоронних органів, що мають дозвіл на виконання таких функцій згідно із законодавством.

Порядок та умови залучення таких працівників встановлює Кабінет Міністрів України.

Кабінет Міністрів України розглядає запити іноземних держав щодо взаємодії та забезпечення озброєної охорони іноземних повітряних суден цивільної авіації працівниками правоохоронних органів держав реєстрації повітряних суден.

113. Суб'єкти авіаційної діяльності забезпечують перевезення у вантажному відсіку повітряного судна багажу, який в індивідуальному порядку ідентифікований як супроводжуваний або несупроводжуваний, пройшов догляд та належить лише тим особам, що перевозяться тим самим рейсом.

Експлуатанти, а також уповноважені ними суб'єкти авіаційної діяльності застосовують та здійснюють заходи щодо встановлення приналежності багажу, який перевозиться у вантажному відсіку повітряного судна, особам, які вилітають на такому повітряному судні. Експлуатанти призначають посадову особу, яка приймає рішення щодо надання дозволу на перевезення у вантажному відсіку багажу, приналежність якого встановлена.

Перевезення багажу фізичної особи повітряним судном іншого рейсу заборонено, крім випадків, визначених пунктом 118 цієї Програми.

114. Після реєстрації та прийняття багажу від пасажирів або членів екіпажу забезпечується його захист від несанкціонованого доступу доти, доки багаж не буде повернуто таким особам у пункті призначення.

Відповідальність за здійснення заходів щодо запобігання несанкціонованому доступу до зареєстрованого багажу несуть керівники та посадові особи підрозділів суб'єктів авіаційної діяльності згідно з інструкціями, а після завантаження на борт повітряного судна - експлуатант.

Багаж, оформлений для перевезення у місцях, відмінних від аеропортових реєстраційних стійок, підлягає охороні з часу його оформлення для перевезення.

115. Доступ до зон контролю на безпеку багажу, його сортування, накопичення та перевантаження (стерильні зони, зони обмеженого доступу, що охороняються, та критичні частини таких зон) дозволяється лише особам, яким надано дозвіл на перебування у відповідній зоні.

Працівники, які працюють у зазначених зонах, повинні не допускати до них сторонніх осіб та повідомляти про факти спроб проникнути до таких зон своєму керівництву та уповноваженому працівникові служби авіаційної безпеки.

116. Багаж доставляється на борт повітряного судна після здійснення догляду. У разі надходження інформації про неналежне здійснення догляду багаж може бути вивантажений для проведення повторного контролю на безпеку, в тому числі у транзитному аеропорту.

117. Зареєстрований багаж особи, яка не приймається до перевезення з міркувань безпеки або внаслідок відмови такої особи у проходженні контролю на безпеку, підлягає вивантаженню. Уповноважена особа суб'єкта авіаційної діяльності зобов'язана повідомити про такого пасажира органу внутрішніх справ в аеропорту (органу доходів і зборів та органу охорони державного кордону - у разі здійснення міжнародного перевезення).

118. Експлуатанти мають право перевозити у багажному відсіку повітряного судна несупроводжуваний багаж, відокремлений від пасажира або члена екіпажу з причин, які не залежать від них, у тому числі через погодні умови, технічні або інші види затримок, засилання багажу, лише після проведення догляду такого багажу, а у разі потреби - здійснення ручного контролю на безпеку.

119. У кожному аеропорту створюються умови для зберігання засланого, незапитаного, невпізаного багажу на період, установлений для його досилання, запитання або знищення. Такий багаж перед його розміщенням у приміщенні для зберігання повинен пройти догляд, а у разі потреби - ручний контроль на безпеку. У разі якщо такий багаж перебуває під митним контролем, під час його обробки враховуються вимоги законодавства України з питань державної митної справи.

Засланий, незапитаний, невпізаний багаж, крім багажу, що перебуває під митним контролем, може зберігатися не більш як 60 діб, після чого він підлягає знищенню, про що складається акт установленої форми.

120. Багаж трансферних пасажирів, який перевозиться у вантажних відсіках, підлягає догляду так само, як і багаж пасажирів, для яких це перший пункт посадки, якщо інше не визначено уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

121. Вантаж та пошта, призначені для перевезення пасажирськими рейсами, підлягають обов'язковому догляду, а у разі потреби - ручному контролю на безпеку до завантаження їх на борт повітряного судна. Вантаж та пошта, призначені для перевезення пасажирськими рейсами, до яких не застосовувався догляд, не приймаються до перевезення та завантаження на борт повітряного судна.

Заходи контролю на безпеку вантажу та пошти, призначених для перевезення вантажними рейсами, визначаються на підставі результатів оцінки рівня загрози та ризиків, яку проводить уповноважений орган з питань цивільної авіації. У будь-якому разі проводяться, зокрема, перевірка перевізних документів, фізичний огляд стану упаковки та визначення зареєстрованих агентів та/або відомих вантажовідправників. У разі можливості здійснюється догляд вантажу та пошти за допомогою спеціальних технічних засобів контролю на безпеку. За необхідності можуть залучатися біосенсиори.

122. Експлуатанти не приймають до повітряних перевезень вантаж чи пошту, якщо застосування догляду чи інших заходів контролю на безпеку щодо вантажу та пошти не передбачено і не підтверджено зареєстрованим агентом чи організацією, затвердженою уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Такі вантаж та пошта підлягають догляду. Після догляду та взяття на облік вантажу та пошти присвоюється статус безпеки, який в електронному або письмовому вигляді супроводжує переміщення вантажу та пошти в межах захищеного ланцюга поставок.

Стосовно вантажу та пошти з високим ступенем ризику застосовуються додаткові заходи авіаційної безпеки з метою належного зниження рівня пов'язаних з ними загроз.

123. Трансферний вантаж та пошта, призначені для повітряних перевезень, повинні пройти відповідний контроль на безпеку перед завантаженням на борт повітряного судна.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації може запровадити спеціальні процедури для підтвердження того, що трансферний вантаж та пошта, які прибувають до аеропортів України, пройшли відповідний контроль на безпеку.

124. Сертифікація та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників здійснюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації за поданням експлуатантів та аеропортів.

125. Зареєстрований агент, відомий вантажовідправник визначає особу у своєму керівному складі, яка відповідає за забезпечення авіаційної безпеки. Призначення такої особи погоджується з уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

126. Оператори поштового зв'язку, які працюють в Україні, забезпечують встановлення в місцях міжнародного поштового обміну відповідного обладнання для здійснення догляду поштових відправлень, а також несуть відповідальність за їх безпеку.

127. Вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, відправлення міжнародної прискореної пошти для запобігання вкладенню зброї, вибухових пристроїв та інших небезпечних предметів повинні оброблятися та зберігатися у захищених приміщеннях.

У зазначених приміщеннях визначаються контрольована та неконтрольована зони, зона обмеженого доступу, що охороняється, критичні частини такої зони та стерильні зони. З метою запобігання доступу до таких зон сторонніх осіб запроваджується пропускний режим, а у зонах обмеженого доступу, що охороняються, - також контроль на безпеку.

Після догляду вантажу, кур'єрських та поштових відправлень забезпечується їх захист від несанкціонованого доступу до моменту вильоту повітряного судна, в яке вони завантажуються.

128. У разі підвищення рівня загрози супроводження пасажирів, багажу та вантажу, кур'єрських та поштових відправлень у зоні обмеженого доступу, що охороняється, здійснюється працівниками служб авіаційної безпеки та/або органів внутрішніх справ, якщо такі функції покладені на зазначені органи на підставі договору, укладеного із суб'єктом авіаційної діяльності, та/або уповноваженими особами експлуатанта.

Процес супроводження повинен бути безперервним, забезпечувати надійне відокремлення пасажирів, які пройшли контроль на безпеку, від їх багажу, а також від пасажирів інших рейсів та осіб, які за своїми функціональними обов'язками не повинні з ними контактувати.

129. Експлуатанти та аеропорти включають до своїх програм авіаційної безпеки і здійснюють відповідні процедури та заходи контролю на безпеку з метою запобігання розміщенню зброї,

вибухових та інших небезпечних пристроїв у бортхарчуванні, бортприпасах та супутніх засобах.

Суб'єкти наземного обслуговування, які виробляють бортхарчування (кейтерингові компанії) як у контрольованій зоні аеропорту, так і за її межами, розробляють програми авіаційної безпеки, в яких визначають та на практиці здійснюють належні процедури та заходи контролю на безпеку для запобігання несанкціонованому доступу на територію їх підприємств і розміщенню зброї, вибухових та інших небезпечних пристроїв і речовин (наприклад, отруйних) у бортхарчуванні та бортприпасах.

Розташовані за межами зони обмеженого доступу, що охороняється, аеропорту кейтерингові компанії забезпечують охорону бортхарчування від несанкціонованого доступу на ділянці від пункту приготування бортхарчування до зони обмеженого доступу, що охороняється, аеропорту.

130. У разі виконання суб'єктами авіаційної діяльності авіації загального призначення та суб'єктами авіаційної діяльності, що виконують авіаційні роботи, а також фізичною особою - експлуатантом повітряного судна польотів з аеропорту (аеродрому) цивільної авіації забезпечення авіаційної безпеки таких суб'єктів авіаційної діяльності здійснюється на загальних підставах, передбачених для комерційної авіації відповідно до вимог цієї Програми та програми авіаційної безпеки аеропорту (аеродрому). Пілоти, пасажирів, їхня ручна поклажа та багаж, вантаж проходять контроль на безпеку на загальних підставах, крім осіб, визначених пунктом 96 цієї Програми.

131. У разі виконання польоту із злітно-посадкового майданчика, майданчика для виконання авіахімробіт або іншого майданчика, зокрема підібраного з повітря, до аеропорту (аеродрому), з якого здійснюються комерційні перевезення авіаційного транспорту, суб'єкт авіаційної діяльності авіації загального призначення, суб'єкт авіаційної діяльності, що виконує авіаційні роботи, та фізична особа - експлуатант повітряного судна повинні виконати процедури огляду повітряного судна з метою виявлення сторонніх предметів, ідентифікації пасажирів та забезпечити здійснення контролю на безпеку їхньої ручної поклажі та багажу персоналом, який пройшов відповідне навчання.

Після прибуття на аеродром повітряне судно розташовується на окремій стоянці для повітряних суден авіації загального призначення, члени екіпажу разом із працівниками служби авіаційної безпеки аеропорту (аеродрому) здійснюють догляд повітряного судна. Лише після цього повітряне судно може виконувати польоти до інших аналогічних аеропортів (аеродромів) або бути прийняте під охорону.

Пасажири зазначеного повітряного судна прямують до виходу з контрольованої зони на загальних підставах. Подальший політ пасажирів та членів екіпажу на такому або іншому повітряному судні можливий лише після проходження догляду.

Розділ IX

ТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ ЗАХИСТУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

132. Суб'єкти авіаційної діяльності використовують такі технічні засоби забезпечення безпеки:

1) обладнання для захисту від проникнення до контрольованої зони та зон обмеженого доступу:

захисні огорожі;

контрольно-пропускні пункти;
автоматизовані системи контролю доступу;
кодові замки, відеодомофони тощо;
інше обладнання;

2) обладнання для виявлення, запобігання підготовці та фіксації скоєння актів незаконного втручання:

сигналізацію, що спрацьовує у разі несанкціонованого проникнення через захисні огорожі;
охоронну сигналізацію доступу в приміщення;
замкнуту телевізійну систему відеоспостереження;
інше обладнання;

3) обладнання для здійснення контролю на безпеку:

рентгенотелевізійні інтроскопи;
стаціонарні металошукачі;
портативні (ручні) металодетектори;
детектори вибухових речовин, у тому числі детектори вибухових та небезпечних рідин;
багаторівневі автоматизовані системи виявлення вибухових речовин та пристроїв;
сканери для здійснення контролю осіб;
симуляційні камери;
інші технічні засоби контролю на безпеку, у тому числі новітні;

4) обладнання для знешкодження небезпечних предметів та речовин:

захисні укриття з насипом для знешкодження вибухонебезпечних предметів і речовин;
нейтралізатори вибуху;
інше обладнання;

5) допоміжне обладнання та засоби:

засоби зв'язку (стаціонарні телефонні апарати з визначенням номера абонента, переносні та стаціонарні радіостанції, засоби мобільного зв'язку тощо);
автомобільний транспорт високої прохідності, обладнаний стаціонарними радіостанціями;
інші засоби.

133. Уповноважений орган з питань цивільної авіації з метою запобігання використанню недоброякісної продукції для забезпечення цивільної авіації від актів незаконного втручання: розробляє державні та галузеві стандарти і технічні умови на спеціальні технічні засоби контролю на безпеку, вносить зміни до нормативно-правових актів відповідно до законодавства;

проводить сертифікацію технічних засобів забезпечення безпеки, визначених у абзаці четвертому підпункту 1, абзаці другому підпункту 2 та підпункті 3 пункту 132 цієї Програми; проводить випробування інших технічних засобів забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації від актів незаконного втручання.

134. Суб'єкти авіаційної діяльності мають право придбавати та експлуатувати технічні засоби та обладнання забезпечення безпеки лише тих виробників, що мають сертифікати відповідності на таке обладнання, видані уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Перелік зазначених виробників і моделей обладнання доводиться до відома заінтересованих суб'єктів авіаційної діяльності уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Ввезення для застосування з-за кордону обладнання для забезпечення безпеки цивільної авіації, що не виробляється в Україні, можливе лише за наявності сертифіката відповідності.

135. Рентгенівське обладнання для контролю на безпеку застосовується відповідно до норм радіаційної безпеки.

136. Засоби виміральної техніки для обслуговування обладнання з метою забезпечення безпеки підлягають випробуванню акредитованою метрологічною службою (лабораторією) згідно з вимогами законодавства України.

137. Суб'єкти авіаційної діяльності та уповноважений орган з питань цивільної авіації в інтересах безпеки авіації можуть закуповувати в єдиного виконавця (виробника) технічні засоби забезпечення безпеки з урахуванням обладнання, яке вже експлуатується.

Істотні умови договорів купівлі-продажу обладнання для забезпечення безпеки цивільної авіації повинні містити умови сервісного обслуговування такого обладнання, підготовки технічного персоналу з його обслуговування та експлуатації.

138. Відомості про мінімальні та максимальні рівні спрацьовування сигналізації стаціонарного металодетектора арочного типу, а також чутливість обладнання для забезпечення безпеки цивільної авіації повинні наводитися у правилах експлуатації такого обладнання та встановлюватися з використанням контрольно-перевірочних засобів.

У разі відсутності зазначених правил обладнання не може бути прийняте до експлуатації.

Підвищення або зниження рівня чутливості зазначеного обладнання повинне обумовлюватися встановленим рівнем загрози.

139. Суб'єкти авіаційної діяльності включають до своїх програм авіаційної безпеки відомості про технічні засоби забезпечення безпеки цивільної авіації, що використовуються, а також про методи і періодичність їх перевірок.

З метою тестування технічних засобів для здійснення контролю на безпеку суб'єкти авіаційної діяльності повинні використовувати стандартний тестовий набір.

140. Обладнання, що використовується для забезпечення безпеки цивільної авіації, експлуатується відповідно до вимог інструкцій і правил, розроблених виробником такого обладнання та затверджених уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

141. Суб'єкти авіаційної діяльності, що використовують технічні засоби контролю на безпеку, зобов'язані складати графіки їх профілактичного технічного обслуговування та ремонту і мати сертифікований персонал для їх проведення.

Розділ X

НАБІР, ВІДБІР ТА ПІДГОТОВКА З АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ПЕРСОНАЛУ ЮРИДИЧНИХ ОСІБ, ЩО ЗАДІЯНІ ДО ВИКОНАННЯ ЦЬОЇ ПРОГРАМИ

142. З метою ефективного визначення засад впровадження та здійснення заходів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання всіма органами, задіяними у забезпеченні виконання цієї Програми, уповноважений орган з питань цивільної авіації організує розроблення, реалізацію виконання та здійснення контролю за виконанням Програми підготовки з авіаційної безпеки персоналу (далі - Програма підготовки з авіаційної безпеки), яка затверджується в установленому порядку.

143. З метою якісної, своєчасної підготовки та перепідготовки з авіаційної безпеки персоналу юридичні особи, які задіяні у виконанні цієї Програми, розробляють та впроваджують щорічні програми підготовки персоналу.

На підставі таких програм кожна юридична особа забезпечує своєчасне навчання свого персоналу в навчальних закладах (центрах) з авіаційної безпеки, у тому числі іноземних, що мають сертифікат, виданий або визнаний уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

144. Вимоги до персоналу суб'єктів авіаційної діяльності, який працює у сфері забезпечення авіаційної безпеки, стосовно його загальної і спеціальної освіти, віку, набутого досвіду та стану здоров'я, кваліфікаційних вимог визначаються Програмою підготовки з авіаційної безпеки.

З метою ефективного підбору персоналу, якому надається право перебування без супроводження у контрольованій зоні аеропорту, уповноважені особи суб'єктів авіаційної діяльності, відповідальні за підбір такого персоналу, зобов'язані організувати перевірку кандидатів у порядку, визначеному Програмою підготовки з авіаційної безпеки:

за попереднім місцем роботи чи навчання;

за місцем проживання (у тому числі через правоохоронні органи);

правоохоронні органи надають відомості про наявність судимості, відгуки з попереднього місця роботи, місця проживання;

за станом здоров'я;

у пунктах наркологічного контролю.

Зібрана інформація є інформацією для службового користування, зберігається та використовується відповідно до норм та правил роботи з документами для службового користування.

Перевірка проводиться до надання права доступу до контрольованої зони.

145. Рішення про допуск до роботи, пов'язаної з виконанням функцій щодо забезпечення авіаційної безпеки, приймається керівником суб'єкта авіаційної діяльності після проходження кандидатом на роботу навчання з авіаційної безпеки та отримання сертифіката з авіаційної безпеки за профілем роботи.

Підставами для відмови у прийнятті на роботу або звільнення із займаної посади є, зокрема, факти участі особи у скоєнні кримінальних правопорушень, наявність судимості (погашеної або непогашеної), психічного захворювання, наркозалежності або невиконання правил перебування у контрольованій зоні аеропорту, зонах митного чи прикордонного контролю.

146. Сертифікація навчальних закладів (центрів), які проводять підготовку та перепідготовку персоналу з питань авіаційної безпеки, персоналу, який здійснює контроль на безпеку, а також підготовку, перепідготовку та сертифікацію інструкторів, які здійснюють навчання з авіаційної безпеки, провадиться згідно з Правилами сертифікації навчальних закладів та персоналу з авіаційної безпеки, які розробляються уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджуються в установленому законодавством порядку.

147. Навчальні програми, які використовуються сертифікованими навчальними закладами (центрами) під час підготовки та перепідготовки у сфері авіаційної безпеки, затверджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Розроблення таких програм покладається на сертифікованих уповноваженим органом з питань цивільної авіації інструкторів, які здійснюють навчання з авіаційної безпеки. Вимоги до програм підготовки визначаються Програмою підготовки з авіаційної безпеки.

148. Навчальні програми, які не затверджені уповноваженим органом з питань цивільної авіації, не можуть використовуватися під час навчання.

Персонал, який не має чинного сертифіката з авіаційної безпеки за профілем основної роботи, не може бути допущений до виконання робіт.

Навчальні заклади з підготовки з авіаційної безпеки ведуть облік осіб, які пройшли навчання, із зазначенням строків та результатів навчання і звітують про результати навчання перед уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

149. Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює контроль та надає допомогу під час проведення навчальними закладами семінарів і курсів з питань авіаційної безпеки.

150. З метою визначення рівня підготовки персоналу з питань авіаційної безпеки уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює перевірку відповідності організації та проведення навчального процесу затвердженим програмам.

151. У разі якщо уповноважений орган з питань цивільної авіації має обґрунтовані підстави вважати незадовільним рівень викладання інструкторами предмета з мотивів недостатнього рівня компетентності, він має право анулювати затверджений курс або вжити заходів для зупинення діяльності такого інструктора. Такі підстави зазначаються у Програмі підготовки з авіаційної безпеки.

152. Керівник суб'єкта авіаційної діяльності відповідає за проведення навчальних курсів з ознайомлення з питаннями авіаційної безпеки всіх осіб, які працюють у цьому суб'єкті та які до цього не проходили курси підготовки з авіаційної безпеки.

153. Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює обмін інформацією з Міжнародною організацією цивільної авіації, іншими міжнародними організаціями та державами, що домовляються під час розроблення програм підготовки у сфері авіаційної безпеки.

154. Персонал суб'єктів авіаційної діяльності авіації загального призначення, що експлуатують повітряні судна злітною вагою понад 5700 кілограмів, та суб'єктів авіаційної діяльності, що виконують авіаційні роботи, причетний до захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, повинен проходити регулярну підготовку з питань авіаційної безпеки у сертифікованих навчальних закладах (центрах) згідно з Програмою підготовки з авіаційної безпеки.

Розділ XI

КООРДИНАЦІЯ ДІЙ У РАЗІ ВИНИКНЕННЯ КРИЗОВИХ СИТУАЦІЙ

155. Інформація про спробу скоєння або скоєння акту незаконного втручання невідкладно подається правоохоронним органам та у разі, якщо є спроби скоєння акту або скоєно акт у міжнародному

аеропорту, - органу доходів і зборів згідно із схемою оповіщення, яка розробляється кожним суб'єктом авіаційної діяльності та погоджується:

аеропортами, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування - з регіональними органами Служби безпеки України, органами внутрішніх справ за місцем розташування, а міжнародними аеропортами - також з органом охорони державного кордону та органом доходів і зборів, у зоні відповідальності якого перебуває пункт пропуску; суб'єктами наземного обслуговування - з аеропортами за місцем виробничої діяльності.

156. У разі отримання інформації про можливість скоєння акту незаконного втручання щодо цивільного повітряного судна уповноважений орган з питань цивільної авіації запроваджує додаткові заходи, що передбачають охорону та догляд такого повітряного судна, якщо воно ще перебуває на землі, і в разі можливості своєчасно надсилає відповідним адміністраціям

аеропортів та органів обслуговування повітряного руху заінтересованих держав повідомлення про прибуття такого повітряного судна, якщо воно вже вилетіло.

157. У разі наявності інформації про можливість скоєння акту незаконного втручання щодо цивільного повітряного судна суб'єкт авіаційної діяльності, який експлуатує це повітряне судно, у взаємодії з аеропортом, в якому перебуває таке повітряне судно, забезпечує проведення спеціального догляду такого повітряного судна з метою виявлення прихованої зброї, вибухових речовин або інших небезпечних пристроїв, предметів чи речовин.

158. На території України заходи щодо припинення акту незаконного втручання, запобігання можливим негативним наслідкам здійснюються згідно з вимогами законодавства.

Безпосередньо врегулювання кризової ситуації здійснюється під керівництвом Служби безпеки України або Міністерства внутрішніх справ України у межах їхніх повноважень згідно з відповідними планами.

159. Кожний суб'єкт авіаційної діяльності, задіяний під час врегулювання кризової ситуації, розробляє план своєї участі.

160. У плані зазначаються керівники операції, склад керівного штабу, кількість особового складу від міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, суб'єктів авіаційної діяльності, що залучаються до операції, необхідне обладнання і засоби зв'язку, функції відповідних підрозділів та порядок їх дій за етапами операції. Окремими розділами визначається залучення аварійно-рятувальних сил і засобів до ліквідації можливих наслідків кризової ситуації та місце розташування представників засобів масової інформації.

161. У разі вчинення акту незаконного втручання щодо повітряного судна українського експлуатанта на території іншої держави або повітряного судна експлуатанта іншої держави на території України відповідна сторона керується положеннями як національного, так і міжнародного законодавства.

162. З метою визначення ефективності планів, призначених для врегулювання кризових ситуацій, і підтримання практичних навичок керування діями у відповідь на вчинення актів незаконного втручання проводяться практичні заняття, які є формою спільної підготовки підрозділів заінтересованих юридичних осіб.

Відповідальними за підготовку і проведення практичних занять є міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, зазначені у плані дій у відповідь на вчинення актів незаконного втручання, в частині, що їх стосується.

163. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності несуть відповідальність за підготовку персоналу суб'єктів авіаційної діяльності, які вони очолюють, до дій, що вчиняються у відповідь у разі спроби скоєння або скоєння акту незаконного втручання.

164. Уповноважений орган з питань цивільної авіації в межах своїх повноважень вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки пасажирів та членів екіпажу повітряного судна, яке зазнало акту незаконного втручання, під час їх перебування на землі доти, доки вони не зможуть продовжити виконувати свій політ.

165. Уповноважений орган з питань цивільної авіації збирає всю необхідну інформацію про політ повітряного судна, яке зазнало акту незаконного втручання, та подає отриману інформацію всім іншим державам, у межах юрисдикції яких перебувають відповідні органи обслуговування повітряного руху, в тому числі органи в аеропорту відомого або ймовірного пункту призначення, для того, щоб своєчасно вжити необхідних заходів безпеки на повітряних лініях, а також у відомому або ймовірному пункті приземлення повітряного судна.

166. Уповноважений орган з питань цивільної авіації надає повітряному судну, що зазнав акту незаконного втручання, допомогу, включаючи забезпечення аеронавігаційного обслуговування повітряного руху та видачу дозволу на посадку, залежно від обставин.

167. Уповноважений орган з питань цивільної авіації у взаємодії з іншими органами виконавчої влади вживає заходів для того, щоб повітряне судно, яке зазнало акту незаконного втручання та здійснило посадку на території України, було затримано на землі, якщо його виліт не пов'язаний з нагальною потребою забезпечення життя людей.

Під час здійснення зазначених заходів слід враховувати, що подальше продовження польоту пов'язане із серйозною небезпекою.

168. У разі якщо іноземне повітряне судно, яке зазнало акту незаконного втручання, здійснило посадку на території України, уповноважений орган з питань цивільної авіації якнайшвидше повідомляє про здійснення посадки таким повітряним судном державі, в якій зареєстровано таке повітряне судно, державі, яка є експлуатантом, а також державам, громадяни яких загинули або отримали тілесні ушкодження, були захоплені в якості заручників або за наявною інформацією перебувають на борту повітряного судна, та надає якнайшвидше таким державам іншу необхідну інформацію.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації також невідкладно інформує інші держави, з якими є спільний авіаційний простір, у разі:

захоплення повітряного судна на землі або у повітряному просторі України;

приземлення захопленого повітряного судна на території України;

якщо захоплене повітряне судно залишило територію України.

169. У разі вчинення акту незаконного втручання уповноважений орган з питань цивільної авіації готує та передає до Міжнародної організації цивільної авіації:

термінове сповіщення про акт незаконного втручання з урахуванням вимог абзацу першого пункту 168 цієї Програми;

остаточне сповіщення про акт незаконного втручання у найкоротший строк після врегулювання кризової ситуації.

170. Після врегулювання кризової ситуації командир та члени екіпажу повітряного судна, щодо якого була вчинена спроба або акт незаконного втручання, письмово інформують керівника суб'єкта авіаційної діяльності про заходи, вжиті для запобігання або ліквідації наслідків такого акту.

Керівник суб'єкта авіаційної діяльності подає до уповноваженого органу з питань цивільної авіації повну інформацію про вчинення або спробу вчинення акту незаконного втручання.

171. Керівник штабу з урегулювання кризової ситуації призначає особу, відповідальну за надання інформації засобам масової інформації. Іншим членам штабу та учасникам операції забороняється спілкування із представниками засобів масової інформації.

Усі запити засобів масової інформації передаються та обробляються відповідальною за надання їм інформації особою. Зазначена особа готує та надає за погодженням з керівником штабу відповіді представникам засобів масової інформації, проводить у разі потреби прес-конференції.

172. Служба безпеки України, Міністерство внутрішніх справ України, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту, забезпечують у межах своїх повноважень наявність уповноваженого і спеціально навченого персоналу, що перебуває в постійній готовності для використання його в аеропортах, які обслуговують

цивільну авіацію, з метою надання допомоги в боротьбі з передбачуваними або фактичними актами незаконного втручання, вжиття заходів для перевірки, знешкодження та у разі потреби ліквідації підозрілих небезпечних пристроїв або інших потенційних джерел небезпеки в аеропортах.

Розділ XII

ЗАХИСТ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД КІБЕРЗАГРОЗ

173. З метою захисту цивільної авіації від кіберзагроз уповноважений орган з питань цивільної авіації:

визначає пріоритети у сфері протидії кіберзагрозам цивільної авіації;

здійснює державний нагляд за станом захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем суб'єктами авіаційної діяльності від кіберзагроз цивільній авіації;

під час оцінки рівня загрози цивільній авіації від кіберзагроз враховує стан захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем та зв'язних технологій суб'єктами авіаційної діяльності;

погоджує перелік критично важливих інформаційних авіаційних систем; проводить їх ідентифікацію, збір, узагальнення та облік даних;

впроваджує систему відбору, перевірки та підготовки фахівців з питань протидії кіберзагрозам цивільній авіації.

174. Суб'єкти авіаційної діяльності для протидії кіберзагрозам цивільній авіації:

визначають перелік критично важливих інформаційних авіаційних систем, що використовуються суб'єктом авіаційної діяльності, втручання в роботу яких прирівнюється до акту незаконного втручання, та подають його на затвердження уповноваженого органу з питань цивільної авіації;

розробляють і створюють моделі загроз для кожної критично важливої інформаційної авіаційної системи, погоджують такі моделі з уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

забезпечують технічний захист кожної з критично важливих інформаційних авіаційних систем;

запроваджують контроль за ефективністю здійснення заходів щодо захисту та у разі необхідності застосовують додаткові заходи безпеки.

Розділ XIII

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАХИЩЕНОСТІ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

175. З метою здійснення контролю за дотриманням вимог цієї Програми уповноважений орган з питань цивільної авіації спільно з іншими державними органами, задіяними у забезпеченні виконання цієї Програми, розробляє та виконує Державну програму контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

176. Для визначення рівня захищеності цивільної авіації від актів незаконного втручання, підготовки персоналу до дій у разі вчинення акту незаконного втручання, оперативного та ефективного усунення виявлених недоліків та вжиття додаткових заходів захисту, що відповідають характеру і рівню загрози цивільній авіації, уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить на регулярній основі планові, позапланові перевірки стану авіаційної безпеки, а також ситуаційні експерименти, випробування, огляди, спостереження.

Державні органи, задіяні у забезпеченні виконання цієї Програми, розробляють плани та проводять перевірки забезпечення авіаційної безпеки своїми органами, які працюють в аеропорту, згідно з вимогами Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

Суб'єкти авіаційної діяльності розробляють та впроваджують програми контролю якості авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до вимог Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

177. Планові перевірки поділяються на сертифікаційні та міжсертифікаційні.

Кожний суб'єкт авіаційної діяльності підлягає плановій перевірці не більше одного разу на рік, якщо інше не визначено умовами видачі сертифіката.

Планові перевірки проводяться з метою детального вивчення стану забезпечення авіаційної безпеки та встановлення відповідності системи авіаційної безпеки чинним стандартам. Про такі перевірки суб'єкта повідомляють у строки, визначені законодавством.

Позапланові перевірки (інспекції) здійснюються у разі надходження інформації про зниження у суб'єкта авіаційної діяльності рівня захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання або невідповідності рівня захисту рівню загрози, а також на вмотивований запит правоохоронного органу.

Позапланова перевірка проводиться у рамках конкретних видів діяльності або частини забезпечення авіаційної безпеки суб'єктом авіаційної діяльності. Позапланові перевірки можуть проводитися без попереднього повідомлення та включати ситуаційні експерименти, випробування, огляди, спостереження.

Ситуаційні експерименти проводяться з метою здійснення випробувальних заходів авіаційної безпеки та є імітацією спроби скоєння акту незаконного втручання, можуть проводитися гласно і негласно.

Огляд стану авіаційної безпеки полягає в оцінці потреб системи безпеки і призначений для виявлення вразливих місць, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання, і для підготовки рекомендацій щодо усунення недоліків. Огляд проводиться кожного разу, коли наявність загрози обумовлює необхідність підвищення рівня безпеки для нейтралізації різних ризиків, яким можуть піддаватися конкретні суб'єкти авіаційної діяльності.

Огляди можуть проводитися у вигляді цільової оцінки та загальної оцінки стану заходів безпеки.

Спостереження проводиться з метою збору інформації шляхом безпосередньої реєстрації дій працівників суб'єктів авіаційної діяльності, подій, явищ і процесів, що відбуваються в певних умовах, з метою з'ясування їх відповідності законодавству з авіаційної безпеки.

Порядок проведення планових, позапланових перевірок стану авіаційної безпеки, а також ситуаційних експериментів, випробувань, оглядів, спостережень устанавлюється Державною програмою контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації, іншими нормативно-правовими актами з питань цивільної авіації.

178. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може залучати до проведення перевірок, ситуаційних експериментів, випробувань досвідчених працівників служб авіаційної безпеки інших аеропортів, експлуатантів, працівників правоохоронних органів, а також спеціалістів і незалежних експертів. Такі особи мають пройти навчання відповідно до Програми підготовки з авіаційної безпеки.

179. За результатами перевірок, ситуаційних експериментів, випробувань, оглядів, спостережень складаються акти з викладенням виявлених недоліків, пропозиціями та строком їх усунення.

180. Уповноважений орган з цивільної авіації згідно із законодавством застосовує санкції до суб'єктів авіаційної діяльності та фізичних осіб, які порушують вимоги законодавства з питань авіаційної безпеки.

181. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності на підставі розроблених програм контролю якості авіаційної безпеки своїх підприємств організовують розроблення планів та проведення перевірок стану забезпечення авіаційної безпеки. За результатами перевірок складаються акти з визначенням недоліків, заходів щодо їх усунення, строків усунення недоліків та відповідальних за їх усунення.

Такі перевірки проводять спеціально підготовлені інспектори з нагляду за станом авіаційної безпеки цивільної авіації та особи, уповноважені на проведення перевірок, які безпосередньо підпорядковуються керівникові суб'єкта авіаційної діяльності або його заступникові з авіаційної безпеки. Атестація кандидата в інспектори здійснюється комісією уповноваженого органу з питань цивільної авіації, яку очолює керівник його структурного підрозділу з авіаційної безпеки.

182. Керівники аеропортів та експлуатантів, крім експлуатантів авіації загального призначення, що використовують повітряні судна злітною вагою менше 5700 кілограмів, подають до уповноваженого органу з питань цивільної авіації звіти про стан забезпечення авіаційної безпеки та результати роботи служб авіаційної безпеки:

щокварталу - до п'ятого числа місяця, що настає за звітним періодом;

щороку - до 10 січня наступного року.

Суб'єкти авіаційної діяльності, крім експлуатантів авіації загального призначення, що використовують повітряні судна злітною вагою менше 5700 кілограмів, готують та подають уповноваженому органу з питань цивільної авіації щоквартальні та щорічні звіти про стан забезпечення авіаційної безпеки, виявлені недоліки та заходи щодо їх усунення.

183. Уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить аналіз та узагальнення інформації, визначає рівень забезпечення авіаційної безпеки.

184. Інформація про загрозу авіаційній безпеці, отримана з будь-якого джерела, з метою своєчасного реагування терміново передається до Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України або їхніх регіональних (територіальних) органів та уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

З метою зниження ймовірності нападу на повітряні судна шляхом використання переносних зенітно-ракетних комплексів та іншої зброї, що становить аналогічну загрозу повітряним суднам в аеропорту чи в безпосередній близькості до нього, відповідно до оцінки ризиків головним органом у загальнодержавній системі боротьби з терористичною діяльністю вживаються заходи безпеки на землі, а уповноваженим органом з питань цивільної авіації вводяться експлуатаційні процедури.

185. Інформація про загрозу авіаційній безпеці має конфіденційний характер і доводиться уповноваженим органом з питань цивільної авіації до відома кожної заінтересованої юридичної особи в частині, що її стосується.

186. Загальна оцінка рівня загрози та ризиків авіаційній безпеці цивільної авіації у межах території України та повітряного простору над нею, а також українській цивільній авіації за

межами території України проводиться уповноваженим органом з питань цивільної авіації на підставі інформації, отриманої від правоохоронних органів, з інших джерел, у тому числі анонімних.

187. Загальну оцінку рівня загрози повітряним суднам авіації загального призначення та цивільним суднам, що виконують авіаційні роботи, персоналу, задіяному під час виконання таких польотів, а також пасажиром, які при цьому перевозяться, здійснює уповноважений орган з питань цивільної авіації, а під час базування таких повітряних суден на злітно-посадкових майданчиках - також командир повітряного судна або фізична особа - експлуатант повітряного судна.

188. Оцінка рівня загрози та ризиків проводиться на підставі Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації, що розробляється уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджується в установленому законодавством порядку. У цій інструкції визначаються критерії загрози, у тому числі інформація про діяльність міжнародних і внутрішніх терористичних угруповань, а також перелік заходів, що вживаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації, суб'єктами авіаційної діяльності, правоохоронними органами відповідно до рівня загрози.

189. На підставі Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації керівники аеропортів та авіакомпаній розробляють інструкції для своїх підприємств і проводять оцінку рівня загрози та ризиків.

190. Додаткові заходи із забезпечення авіаційної безпеки можуть вживатися щодо аеропорту, окремої його зони або об'єкта, повітряного судна на постійній та тимчасовій основі з урахуванням отриманої інформації про загрозу.

191. Уповноважений орган з питань цивільної авіації призначає комісію для проведення розслідувань актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

192. У разі спроби вчинення акту або вчинення акту незаконного втручання на території України щодо повітряних суден іноземних експлуатантів Кабінет Міністрів України створює урядову комісію з розслідування такого акту.

193. Розслідування акту незаконного втручання здійснюється відповідно до Правил проведення службових розслідувань актів незаконного втручання, що розробляються уповноваженим органом з питань цивільної авіації та затверджуються в установленому законодавством порядку.

194. У разі якщо акт незаконного втручання стосується інтересів іншої держави, дозвіл на участь у розслідуванні такого акту уповноваженим представникам цієї держави надає Кабінет Міністрів України за пропозицією уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Висновки за результатами розслідування від імені України надаються іноземній державі в установленому порядку.

195. Розслідування акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, вчиненого за межами України проти повітряного судна, що внесено до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, здійснюється згідно із законодавством держави, на території якої вчинено акт незаконного втручання. За згодою уповноваженого органу такої держави для участі у розслідуванні можуть направлятися уповноважені представники України.

196. Комісія, призначена для проведення розслідування акту незаконного втручання, після його закінчення складає акт за результатами розслідування з визначенням причин, заходів для

підвищення рівня авіаційної безпеки, пропозицій щодо запобігання вчиненню таких актів та коригування відповідних програм безпеки.

197. Уповноважений орган з питань цивільної авіації доводить результати проведення розслідування акту незаконного втручання до відома всіх заінтересованих сторін у частині, що їх стосується, а також інформує Міжнародну організацію цивільної авіації про заходи, вжиті для усунення виявлених за результатами розслідування недоліків.

Розділ XIV

ФІНАНСУВАННЯ ВИТРАТ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

198. Фінансування витрат на забезпечення авіаційної безпеки здійснюється за рахунок аеропортового збору за забезпечення авіаційної безпеки в конкретному аеропорту та державного збору з авіаційної безпеки, що надходить до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, у частині, що згідно із законодавством зараховується до спеціального фонду Державного бюджету України.

Аеропортовий збір за забезпечення авіаційної безпеки справляється кожним аеропортом та спрямовується виключно на забезпечення авіаційної безпеки відповідного аеропорту.

Державний збір з авіаційної безпеки є загальнодержавним та спрямовується на здійснення загальнодержавних видатків, пов'язаних із забезпеченням авіаційної безпеки, та інші витрати уповноваженого органу з питань цивільної авіації, пов'язані із забезпеченням виконання його функцій з безпеки авіації.

Фінансування загальнодержавних видатків, пов'язаних із забезпеченням авіаційної безпеки, та інших витрат уповноваженого органу з питань цивільної авіації, пов'язаних із забезпеченням виконання його функцій з безпеки авіації, здійснюється за окремою бюджетною програмою на підставі та в межах річного кошторису з коштів, що надійшли до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях від справляння державного збору з авіаційної безпеки, у частині, що згідно із законодавством зараховується до спеціального фонду Державного бюджету України.