



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код СДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державіаслужба відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» повторно подає для погодження проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України», доопрацьований відповідно до рішення Державної регуляторної служби від 05.02.2019 № 59.

- Додатки: 1. Копія проекту регуляторного акта на 122 арк. в 1 прим.;
2. Аналіз регуляторного впливу проекту регуляторного акта на 15 арк. в 1 прим.;
3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта на 1 арк. в 1 прим.

Голова

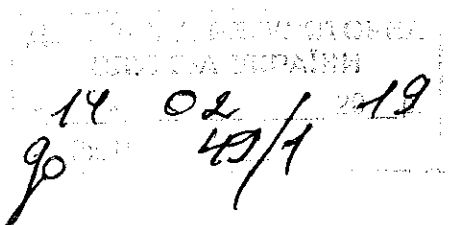
Олександр БІЛЬЧУК

026083

Андрій Матвеев
351 54 67

UB Державіаслужба України
1.19-985-19 від 12.02.2019

арк.1





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та здійснення
контролю на безпеку в аеропортах України»

Відповідно до статей 5, 11 Повітряного кодексу України, пункту 78 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, та з метою удосконалення контролю на безпеку в аеропортах України **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України», що додаються.

2. Управлінню системою авіаційної безпеки (Мачуський В.В.) у встановленому законодавством порядку забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції

006252

України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Державіаслужби.

3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28 вересня 2004 року № 81 «Про затвердження Інструкції з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 07 грудня 2004 року за № 1555/10154.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Державної авіаційної служби
України

_____ 2018 року № _____

Авіаційні правила України

«Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила регламентують порядок здійснення догляду та контролю на безпеку пасажирів, в тому числі транзитних і трансферних, членів екіпажів повітряних суден, ручної поклажі, багажу, особистих речей, вантажу, поштових та кур'єрських відправлень, бортових припасів, бортового харчування, польотних та аеропортових постачань, осіб та транспортних засобів, яким надається доступ до зони обмеженого доступу, що охороняється.

2. Положення та процедури, викладені в цих Авіаційних правилах, поширюються на всіх суб'єктів авіаційної діяльності, які забезпечують заходи безпеки з метою попередження актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації України.

3. Ці Авіаційні правила застосовуються службами авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності з метою захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, персоналу, задіяного в авіаційній діяльності, повітряних суден, об'єктів, суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкованості в суб'єктах авіаційної діяльності.

4. На підставі цих Авіаційних правил суб'єкт авіаційної діяльності, що здійснює контроль на безпеку, розробляє відповідні технології, які затверджуються його керівником після погодження уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

5. Терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у таких значеннях:

вибухові речовини та запалювальні речовини і пристрої – вибухові речовини та запалювальні речовини та пристрої, які можуть бути використані для заподіяння тілесних ушкоджень або становити загрозу безпеці повітряних суден;

заборонені предмети - зброя, вибухові речовини або інші небезпечні пристрої, предмети чи речовини, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання, що ставить під загрозу безпеку цивільної авіації.

загостренні предмети чи предмети з гострим наконечником – предмети з гострим краєм чи гострим наконечником, що можуть бути використані для

завдання серйозних травм;

затуплені інструменти – предмети, які можуть бути використані для заподіяння серйозної травми, в разі їх застосування для нанесення удару;

робочі інструменти – інструменти, які можуть бути використані як для спричинення серйозних травм, так і для загрози безпеці повітряних суден;

предмети, обмежені для перевезення - предмети, які в конкретному контексті авіаційної безпеки визначені як такі предмети, пристрої або речовини, що можуть бути використані для вчинення актів незаконного втручання проти цивільної авіації або які можуть створити загрозу безпеці повітряного судна та осіб, що перебувають на його борту, або спорудам чи населенню;

пристрої шоквої дії – пристрої спеціально призначені для шоквого ураження або паралізуючої дії;

сумка з захистом від несанкціонованого доступу (STEB) – це сумка, вміст якої відповідає інструкціям з контролю безпеки, що рекомендовані Міжнародною організацією цивільної авіації;

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

6. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

ЄКЦА – Європейська конференція цивільної авіації;

ЗНВП – захищені від несанкціонованого відкриття пакети;

ПЗНП – проектування зображень небезпечних предметів;

ПС – повітряне судно;

РТІ – рентгенотелевізійний інтроскоп;

ІСАО – Міжнародна організація цивільної авіації;

ТЗД – технічні засоби догляду;

SCO – статус безпеки вантажного відправлення для дозволу його перевезення лише для вантажних та поштових повітряних суден;

SHR – статус безпеки вантажного відправлення для дозволу його перевезення для пасажирських, вантажних та поштових повітряних суден за умови дотримання вимог для вантажів з підвищеним ризиком;

SPX – статус безпеки вантажного відправлення для дозволу його перевезення на пасажирських, вантажних та поштових повітряних суднах.

II. Пасажири, члени екіпажів, їх ручна поклажа, особи, які не є пасажирами, та їх особисті речі

1. З метою унеможливлення пронесення на борт ПС або в зону обмеженого доступу, що охороняється, зброї, вибухових речовин та пристроїв або інших небезпечних предметів, речовин, тощо, які можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання, в аеропортах України як на внутрішніх так і на міжнародних рейсах здійснюється догляд та контроль на безпеку членів екіпажу, пасажирів, в тому числі транзитних та трансферних, ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, польотних та аеропортових поставок, бортових припасів, бортового харчування, осіб та транспортних засобів, яким надається доступ до зони обмеженого доступу, що охороняється.

2. Після проходження догляду пасажири потрапляють в критичну ділянку зони обмеженого доступу, що охороняється, а потім прямують до ПС виключно в супроводі уповноваженої особи аеропорту або суб'єкта наземного обслуговування під контролем служби авіаційної безпеки. Члени екіпажів, які не мають постійної перепустки в аеропорт, в якому перебуває їхнє ПС, прямують до нього у супроводі уповноваженої особи аеропорту або суб'єкта наземного обслуговування.

3. Транзитні пасажирів та їх ручна поклажа звільняються від догляду, якщо вони залишаються на борту ПС або вони не зміщуються з відлітаючими пасажирів, які пройшли догляд, крім тих, які пересаджуються на борт того ж ПС.

4. 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, їх ручної поклажі та багажу з метою виявлення предметів і речовин, заборонених до перевезення ПС.

5. Трансферні пасажирів та їх ручна поклажа звільняються від догляду в разі дії міжнародної угоди про контроль на безпеку в одному пункті маршруту та захисту від несанкціонованого втручання під час переміщення таких пасажирів від пункту контролю на безпеку в аеропорту вильоту до борту ПС, що вилітає, та в аеропорту трансферу.

6. Контроль на безпеку осіб, які не є пасажирів, та яким надано доступ до зони обмеженого доступу, що охороняється, для виконання функціональних обов'язків, здійснюється згідно з вимогами до догляду пасажирів.

7. Спеціальні заходи безпеки здійснюються під час перевезення потенційно небезпечних пасажирів, а саме: осіб, без права на в'їзд, депортованих осіб та осіб, які перебувають під вартою.

До спеціальних заходів безпеки під час перевезення потенційно небезпечних пасажирів відносять:

письмове повідомлення за 48 годин до вильоту експлуатанта ПС або його представника;

відокремлення від основного потоку пасажирів;

визначення маршрутів доставки до ПС та супроводження в контрольованих зонах аеропорту представниками національної поліції України; проходження посиленого контролю на безпеку;

проходження конвоїрами потенційно небезпечних пасажирів контролю на безпеку на загальних підставах перед або після здійснення посиленого контролю на безпеку потенційно небезпечних пасажирів.

здійснення доставки на борт ПС окремо від основного потоку пасажирів;

здійснення посадки на борт ПС до посадки інших пасажирів, а висадка з борту ПС після висадки інших пасажирів рейсу;

інформування державних органів транзиту та призначення про осіб, які позбавлені права в'їзду в Україну або депортуються про причину перевезення, оцінки ризику, пов'язаного з перевезенням таких осіб;

не прийняття до перевезення на рейси, якими перевозяться групи дітей та посадові особи, які охороняються державою згідно із Законом України "Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб", а також офіційні особи іноземних держав, які згідно з протоколом перебування в Україні підлягають державній охороні

8. Особа, яка відмовляється від проходження догляду або надання для цього ручної поклажі, багажу, особистих речей, що їй належать, до зони обмеженого доступу, що охороняється, та до перевезення ПС не допускається.

Про цей факт інформуються агенти з продажу авіаквитків, які працюють на території аеропорту, та авіакомпанії, що здійснюють рейси з аеропорту.

9. Пасажири (особи), які за результатами здійснення процедур догляду не отримали дозвіл на доступ до зони обмеженого доступу, що охороняється, передаються співробітникам правоохоронних органів, про що повідомляється авіаперевізник, на рейс якого був недопущений пасажир.

10. Догляд здійснюється уповноваженим персоналом служб авіаційної

безпеки суб'єктів авіаційної діяльності щодо пасажирів, членів екіпажу, їх ручної поклажі, багажу, особистих речей та інших осіб, які не є пасажирями, як з використанням ТЗД так і із застосуванням методу ручного догляду осіб, ручної поклажі та багажу, особистих речей.

11. Ручний догляд ручної поклажі, багажу, особистих речей та осіб застосовується у разі виявлення за допомогою ТЗД підозрілих предметів у ручній поклажі, багажі, особистих речах або на тілі особи, а також у разі наявності у оператора сумнівів щодо відсутності у пасажира заборонених/обмежених до перевезення предметів.

12. Як додатковий захід забезпечення безпеки застосовується вибіркового ручний догляд пасажирів, членів екіпажу, інших осіб та вибіркового ручний догляд їх ручної поклажі, багажу та особистих речей.

Обсяги вибіркового ручного догляду визначаються відповідно до оцінки поточного та прогнозованого рівня загроз цивільної авіації, що затверджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

13. Окремо від основного потоку пасажирів догляд проходять:

- члени екіпажів ПС;
- пасажирів з обмеженими фізичними можливостями та особи, які їх супроводжують;
- особи зі зброєю під час виконання ними службових обов'язків;
- потенційно небезпечні пасажирів та особи, які їх супроводжують;
- персонал, задіяний в процесі обслуговування пасажирів (рейсів);
- інші особи, яким потрібен доступ в зону обмеженого доступу, що охороняється, для виконання службових обов'язків.

14. Час на проведення догляду не повинен перевищувати загального часу, передбаченого розкладом для оформлення рейсу та має бути достатнім для

якісного проведення процедури догляду. Спрощення процедури догляду за будь-яких умов забороняється.

15.3 метою оптимізації використання простору та недопущення скупчення людей на пункті догляду експлуатант аеродрому/аеропорту забезпечує організацію черги в одну лінію та виділення персоналу для впорядкування руху пасажирів. Керівник служби авіаційної безпеки експлуатанта аеродрому/аеропорту забезпечує виділення оптимальної кількості операторів для кожного пункту догляду.

16. Зони для проведення процедур догляду за допомогою ТЗД (пункти догляду), а також ручного догляду осіб, ручної поклажі, особистих речей повинні відповідати наступним критеріям:

розміщені в прилеглих одна до одної зонах для того, щоб пасажир не мав можливості перекласти обмежені або заборонені для перевезення предмети в ручну поклажу іншого пасажирів та з метою недопущення крадіжок;

спроектовані таким чином, щоб упростити контроль за пасажирами, виключити можливість уникнення пасажиром проходження процедур догляду;

забезпечені лотками (ящиками), в які пасажир може викласти предмети та речі;

організовані таким чином, щоб спростити обробку пасажиропотоків з дотриманням регулярності графіку польотів;

обладнані столами відповідної довжини, які розміщені перед ТЗД для проведення догляду ручної поклажі для того, щоб пасажири мали можливість покласти знятий верхній одяг, чи інші особисті речі, а також предмети, які вимагають перевірки окремо від ручної поклажі;

організовані у відповідності до особливостей процедур догляду з метою уникнення черг перед пунктом догляду та скупчення пасажирів безпосередньо в пункті догляду;

спроектовані із врахуванням необхідності надання достатнього місця для

повторного упакування і розміщення крісел для пасажирів, щоб вони могли перекласти зібрані речі (наприклад, портативні комп'ютери, рідини, взуття, тощо);

обладнані засобами для догляду пасажирів (стаціонарний металошукач, ручний металошукач) та засобами для догляду ручної поклажі (РПІ);

розміщені таким чином, аби обладнання, яке застосовується з метою забезпечення безпеки, не піддавалось дії радіочастотних перешкод, які створюються електрообладнанням та кабельними дротами, та не створювали перешкод для обладнання зв'язку аеропорту;

обладнані кімнатами (кабінами) для ручного догляду;

обладнані окремими столами, на яких можна проводити ручний догляд ручної поклажі та виявлення в ній слідів вибухових речовин. Такі столи повинні бути достатньої висоти для виконання персоналом служби авіаційної безпеки, що здійснює догляд, своїх обов'язків, та виключали можливість пасажиру втручатись в процес здійснення догляду;

спроектовані таким чином, аби сторонні особи не мали змоги спостерігати за зображенням на моніторі РПІ;

обладнані системою відкритого зв'язку для отримання інформації чи консультації та прихованою системою сигналізації для зв'язку з поліцією, центром управління авіаційної безпеки чи аварійно-оперативним центром;

обладнані відповідними системами обігріву, кондиціонування, освітлення, вентиляції для створення нормальних умов для проведення ефективного процесу догляду;

пункти догляду укомплектовуються сертифікованим персоналом служби авіаційної безпеки як чоловічої так і жіночої статі з метою проведення ручного догляду оператором однієї статі з пасажиром/особою.

17. Обов'язки персоналу служби авіаційної безпеки на пункті догляду:

оператори, які працюють на вході в пункт догляду, звіряють документи, що посвідчують особу пасажирів та посадковий талон з особою пасажирів.

Застосовують методи виявлення поведінкових характеристик для встановлення пасажирів, які підлягають посиленому догляду.

при проведенні догляду членів екіпажу перевіряють завдання на політ/генеральну декларацію та посвідчення члена екіпажу. У разі відсутності посвідчення члена екіпажу перевіряють документ, що посвідчує особу та документ на право здійснення професійної діяльності.

при проведенні догляду осіб, яким необхідний доступ в зону обмеженого доступу, що охороняється, для виконання функціональних обов'язків, перевіряють перепустку аеропорту встановленого зразка та /або посвідчення державного інспектора, виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

оператори, які здійснюють інформування пасажирів щодо догляду, організовують виконання ними процедури зняття верхнього одягу, взуття (при необхідності), надання для догляду їх ручної поклажі та особистих речей, контролюють розміщення пасажирями електронної апаратури, такої як портативні комп'ютери, мобільні телефони окремо від ручної поклажі, регулюють проходження пасажирів через пункт догляду, забезпечують належне розміщення ручної поклажі на транспортері РТІ;

оператор, який працює з РТІ, інтерпретує (аналізує) зображення на екрані, встановлює необхідність проведення ручного догляду та/чи застосування технічних засобів виявлення слідів вибухової речовини в будь-якій ручній поклажі, де можливо може знаходитись обмежений/заборонений для перевезення предмет;

оператори, які працюють з ручною поклажею пасажирів після здійснення догляду за допомогою РТІ, направляють, ізолюють та здійснюють ручний догляд ручної поклажі, відібраної оператором, який працює з РТІ, для здійснення ручного догляду та здійснюють догляд за допомогою технічних засобів виявлення слідів вибухової речовини. Здійснюють вибірково ручний догляд ручної поклажі відповідно до існуючого рівня загрози. Беруть участь у складанні актів вилучення заборонених до перевезення на ПС предметів;

оператори, які працюють зі стаціонарним металошукачем та ручним металодетектором, здійснюють догляд пасажирів за допомогою стаціонарного металошукача та ручний догляд пасажирів за допомогою або без допомоги ручного металодетектора;

оператори, які працюють із сканером, контролюють проходження пасажирів через портал сканера, керують роботою сканера, контролюють правильне розміщення особи в порталі сканера, здійснюють сканування та в разі необхідності здійснюють ручний догляд пасажирів;

в разі розміщення монітора локальної станції керування на відстані від порталу сканера, додатковий оператор вивчає отримане зображення на моніторі локальної станції керування, що знаходиться на відстані від порталу сканера. Дотримується методики аналізу зображень. При виявленні ознак прихованого предмета надає засобами радіозв'язку детальну інформацію оператору, який контролює проходження пасажирів через портал сканера по кожному місцю розташування прихованого предмета;

старший інспектор не виконує технологічні обов'язки операторів пункту догляду та забезпечує ефективне функціонування пункту догляду, інструктує операторів по будь-яким питанням, що виникають в процесі здійснення процедур догляду, забезпечує регулярну ротацію персоналу на пункті догляду.

18. В кожному пункті догляду працює група працівників служби авіаційної безпеки, кількість якої визначається з урахуванням призначення та особливостей роботи у пункті догляду. В пунктах догляду з незначним навантаженням можливе об'єднання функцій операторів, але загальна чисельність персоналу повинна складати не менше 5 осіб. Кількість операторів збільшується в залежності від навантаження на пункт догляду та/ або рівня загрози, що визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

19. Для пунктів догляду, де здійснюється догляд транспортних засобів, додатково вводиться необхідна кількість операторів.

20. При відмові у роботі ТЗД застосовується 100% ручний догляд.

21. Перед початком роботи кожної зміни або перед кожним включенням ТЗД персоналом пункту догляду проводиться його тестування. В разі необхідності проводиться калібрування ТЗД спеціально підготовленим інженерно – технічним складом. Тестування та калібрування проводиться з використанням відповідних тест-об'єктів та оформленням відповідного Протоколу.

22. В кожному пункті догляду повинні знаходитися технологічні документи з детальним описом порядку виконання правил догляду.

23. Від проходження догляду 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 належить зазначеним особам.

III. Інформація про авіаційну безпеку

1. Пасажири інформуються про правила авіаційної безпеки авіаперевізниками, експлуатантами аеродромів/аеропортів або через засоби масової інформації. В пасажирських аеровокзалах по радіотрансляційній сітці періодично передаються оголошення про основні правила безпеки.

2. В пунктах догляду та біля них робляться оголошення, розміщуються відповідні знаки, показуються відеозаписи з інформацією про порядок проходження процедур догляду.

IV. Догляд пасажирів

1. Методи догляду пасажирів:

ручний догляд;

ручний догляд у комбінації з ручним металодетектором;

за допомогою стаціонарного металошукача;

за допомогою службових собак, навчених для виявлення вибухових речовин;

за допомогою технічних засобів виявлення слідів вибухових речовин;

за допомогою сканерів, що не використовують іонізуючу радіацію;

за допомогою технічних засобів виявлення слідів вибухових речовин у комбінації з ручним металодетектором.

2. В разі спрацювання стаціонарного металошукача на металеві предмети під час проходження пасажиром процедури догляду, здійснюється ручний догляд з використанням ручного металодетектора. Ручний металодетектор використовується в якості додаткового ТЗД для догляду окремих місць на тілі особи, де можуть бути приховані металеві предмети.

3. Крім пасажирів, які викликають спрацювання стаціонарного металошукача на металеві предмети, ручний догляд здійснюється по відношенню до пасажирів, які не викликали спрацювання стаціонарного металошукача на вибірковій основі.

При цьому 10-20% від загальної кількості пасажирів підлягають додатковому догляду за допомогою детектора вибухових речовин, сканера для догляду осіб або службових собак, навчених виявляти вибухові речовини. Відбір пасажирів для додаткового догляду здійснюється із врахуванням принципів непередбачуваності та відповідно до рівня загроз і ризиків.

4. Відсоток пасажирів, що підлягають вибірковому ручному догляду базується на наступних критеріях:

національний та місцевий рівень загрози (коли рівень загрози підвищується протягом обмеженого періоду часу, відсоток пасажирів, що підлягають вибірковому догляду, збільшується);

результати оцінки загрози на національному та місцевому рівні (конкретні рейси, пункти призначення та експлуатанти ПС);

технічні обмеження основних методів догляду (при застосуванні стаціонарного металошукача як основного методу догляду мінімальний відсоток вибіркового ручного догляду становить 10 відсотків та може збільшуватись в залежності від рівня загрози, встановленого уповноваженим органом з питань цивільної авіації).

5. Крім обов'язкового догляду здійснюється додатковий догляд, включаючи ручний догляд по відношенню до осіб, які викликають підозру, виявляють підвищену нервозність, намагаються уникнути догляду або намагаються приховати предмет, заборонений до перевезень.

6. Сканери застосовуються як основний метод догляду або як додатковий після застосування стаціонарного металошукача.

7. При застосуванні сканера як основного методу догляду відсоток вибіркового ручного догляду не встановлюється. При цьому взуття пасажирів підлягає догляду за допомогою РТІ або ТЗД взуття.

8. При застосуванні сканера як додаткового методу догляду після застосування стаціонарного металошукача, догляду за допомогою сканеру підлягають пасажирів, що спричинили спрацювання стаціонарного металошукача як на метал так і на вибірковій основі. При цьому їх взуття підлягає догляду за допомогою РТІ або ТЗД взуття. Відсоток вибіркового

ручного догляду не встановлюється.

9. Ручний догляд пасажирів здійснюється в пункті догляду або, при необхідності, в приміщенні для ручного догляду згідно з вимогами методик проведення догляду за допомогою ручного металодетектора та ручного догляду пасажирів та членів екіпажу, що наведені у додатках 1 та 2 до цих Авіаційних правил.

Пасажир, до якого застосовується ручний догляд, повинен надати для проходження догляду за допомогою РТІ усі предмети та інші речі, що має при собі, в тому числі верхній одяг, книги, газети та інше. Після завершення процедури ручного догляду особисті речі повертаються пасажиру.

При проведенні процедури ручного догляду оператор повинен бути тактовним, ввічливим і виявляти обережність.

Під час проведення процедури ручного догляду оператор повинен керувати діями особи, щодо якої здійснюється догляд.

Після завершення догляду необхідно подякувати особі за взаємодію.

V. Догляд ручної поклажі

1. Методи догляду ручної поклажі:

- 1) за допомогою РТІ;
- 2) за допомогою системи виявлення слідів вибухових речовин;
- 3) за допомогою спеціально навчених службових собак;
- 4) ручний догляд.

2. Налаштування РТІ повинні забезпечувати можливість оператору спостерігати за рентгенівським зображенням ручної поклажі на моніторі не менше 5 секунд без зупинки стрічки, що дозволяє його уважно перевірити.

Оператор РТІ повинен:

- 1) перевірити рівномірність затемнення зображення по всій поверхні

місця ручної поклажі;

2) приділити однакову увагу як вмісту сумки так і її каркасу та додатковим елементам;

3) перевірити, чи не мають металеві частини чи пази сумки явних опуклостей чи виступів, в які частково можуть бути заховані компоненти вибухового пристрою;

4) знати, що будь-який чорний предмет чи ділянка на зображенні монітора РТІ означає непроникність рентгенівських променів. Така ручна поклажа підлягає ручному догляду;

5) якщо протягом 12-секундної перевірки неможливо визначити, що в ручній поклажі відсутні обмежені та/або заборонені до перевезень предмети, таку ручну поклажу необхідно направити на додатковий догляд.

3. Не допускається, щоб оператор, який працює з РТІ вів безперервне спостереження за зображенням на екрані РТІ більше, ніж 20 хвилин. Повинно пройти не менше 40 хвилин, перш ніж оператор знову приступить до здійснення догляду за допомогою РТІ. Протягом вказаного часу оператор може виконувати інші функції, пов'язані з доглядом пасажирів.

4. Догляд за допомогою обладнання виявлення слідів вибухових речовин застосовується в поєднанні з іншими ТЗД. Застосовується для перевірки предметів та окремих зон всередині місця ручної поклажі в поєднанні з ручним доглядом, також:

1) предметів всередині місця ручної поклажі, які важко перевірити вручну або за допомогою РТІ, наприклад, портативні комп'ютери чи інша електроапаратура чи обладнання, що працює на акумуляторах (батареях);

2) предметів, які направлені на ручний догляд оператором РТІ або в результаті спрацювання сигналізації, включаючи більшість предметів, які є дуже щільними та здаються оператору РТІ незрозумілими;

3) внутрішньої підкладки місця ручної поклажі, особливо швів, з'єднань

і замків.

5. Догляд ручної поклажі за допомогою спеціально навчених службових собак застосовується як додатковий метод у випадках, коли інші методи виявлення вибухових речовин, вибухових пристроїв, стрілецької зброї та боєприпасів є неможливими або недостатньо ефективними.

6. Ручний догляд ручної поклажі здійснюється в присутності її власника, згідно з положеннями Методики проведення ручного догляду ручної поклажі і багажу, що наведена у додатку 3 до цих Авіаційних правил.

7. Спеціальні наукові, професійні плівки, рентгеноплівки, а також особливо чутливі плівки за зверненням їх власника перевіряються методом ручного догляду з обов'язковим застосуванням детектора вибухових речовин або спеціально навченого службового собаки;

8. Під час проведення ручного догляду ручної поклажі оператори повинні використовувати захисні рукавички та слідкувати за тим, щоб власник ручної поклажі не втручався в процес догляду, застосовуючи при необхідності ввічливі, тверді команди.

9. Все технічне обладнання застосовується згідно з інструкцією експлуатації, наданої виробником або постачальником.

10. Будь-який предмет або сумка, які викликають спрацювання сигналізації обладнання, або які викликають сумніви, підлягають альтернативним методам догляду.

11. Ручна поклажа підлягає альтернативним методам догляду якщо:

1) застосовані ТЗД видають сигнал тривоги;

2) передбачається, що ручна поклажа, яка пройшла догляд за допомогою РТІ, містить заборонений до перевезення предмет, або предмет, перевезення якого обмежено і тому вимагає додаткової перевірки;

3) оператор не може підтвердити, що ручна поклажа, яка пройшла догляд, не містить якого-небудь забороненого предмета;

4) зображення ручної поклажі, що пройшли догляд за допомогою ТЗД і мають нахилений, непрозорий, складний для ідентифікації вигляд.

12. Понад 10% одиниць ручної поклажі підлягає додатковому догляду на основі довільного вибору та непередбачуваності. Методи такого догляду включають ручний догляд, застосування інших ТЗД (наприклад, системи виявлення слідів вибухових речовин) або поєднання таких. Відсоток ручної поклажі, що підлягає догляду за допомогою вказаних заходів, базується на результатах оцінки ризику, проведеного уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Стосовно конкретних рейсів, які відносяться до рейсів підвищеної загрози, застосовується більш високий відсоток.

13. При застосуванні РТІ щонайменше 10% ручної поклажі підлягає вибірковому догляду на постійній основі за допомогою детектора слідів вибухових речовин або спеціально навчених службових собак. Вказаний відсоток може бути зменшений до 5 чи більше відсотків в разі встановлення і введення в експлуатацію програмного забезпечення системи проектування зображень небезпечних предметів або збільшений у разі підвищення рівня загрози.

VI. Виключення можливості контакту між пасажиром, які пройшли догляд і особами, які не пройшли догляд

1. При проектуванні чи реконструкції приміщень та будівель керівництво аеропорту та авіаперевізники забезпечують заходи щодо недопущення контакту

між пасажирями, які пройшли догляд, з особами, які не пройшли догляд.

2. У разі контакту між пасажирями, які пройшли догляд, і особами, які не пройшли догляд, обов'язково проводяться такі дії:

1) критичні ділянки зон обмеженого доступу, що охороняються, повністю звільняються і працівники служби авіаційної безпеки проводять їх ретельний огляд;

2) пасажирі та їхня ручна поклажа підлягають повторному догляду;

3) якщо пасажирі, які готуються до вильоту, увійшли до ПС після випадкового контакту з особами, які не пройшли догляд, в такому ПС проводиться огляд з метою безпеки.

VII. Транзитні та трансферні пасажирі

1. Транзитні пасажирі можуть з дозволу командира ПС залишитися на борту ПС, за виключенням випадків, коли висадка потрібна по технічним причинам або коли необхідно здійснити огляд ПС. Екіпаж ПС повинен слідкувати за тим, щоб пасажирі, що висаджуються, не залишали на борту ніякі предмети чи ручну поклажу.

2. Пасажирі, які висаджуються в пункті транзиту, трансферні пасажирі та їх ручна поклажа підлягають догляду на загальних підставах, крім випадків якщо існує угода між державами про догляд в одному пункті маршруту та постійно застосовуються процедури у співробітництві з іншою відповідною державою, що гарантує здійснення в пункті вильоту догляду пасажирів та ручної поклажі на належному рівні.

VIII. Пасажирі, які вимагають особливої уваги

1. До пасажирів, які вимагають особливої уваги відносяться:

- 1) пасажери з обмеженими фізичними можливостями;
- 2) немовлята в дитячих колясках та маленькі діти;
- 3) вагітні жінки;
- 4) особи, які за релігійними переконаннями не допускають ручний догляд в присутності сторонніх осіб, які можуть за ними спостерігати ;
- 5) дипломатичний персонал.

2. Пасажири з обмеженими фізичними можливостями, які не можуть самостійно пересуватись та особи, які їх супроводжують, а також ручна поклажа таких пасажирів підлягає догляду окремо від основного потоку пасажирів. Зазначені особи супроводжуються агентами суб'єктів наземного обслуговування/авіаперевізників до ПС після здійснення догляду та отримання інформації про готовність ПС для посадки пасажирів.

3. Технічні та інші засоби реабілітації, у тому числі інвалідні коляски, милиці, палиці, спеціальна апаратура та обладнання (ноші, інші предмети) тощо, якими користуються пасажери з обмеженими фізичними можливостями, підлягають догляду.

4. Пасажири, які мають електронні пристрої для стимуляції серцевої діяльності, підлягають ручному догляду без використання ТЗД.

5. При здійсненні процедур догляду пасажирів з обмеженими фізичними можливостями необхідно акцентувати увагу на особі, а не на фізичній ваді, поводитись тактовно, звертатися до них зрозумілою, простою мовою, пропонувати допомогу та вислуховувати пасажирів, пояснювати порядок проходження догляду та ніколи не нав'язувати допомогу.

6. Немовлята та діти проходять догляд на загальних підставах. Для здійснення ручного догляду немовляти/маленької дитини потрібно отримати

дозвіл дорослого пасажера, що супроводжує немовля/ дитину.

Догляд здійснюється наступним чином:

батьки або особи, що супроводжують немовля/маленьку дитину, повинні взяти немовля на руки з розкладних колясок чи слінгів для перенесення для того, щоб можна було здійснити їх ручний догляд з використанням ручного металодетектора;

дітям, які можуть самостійно пересуватись без допомоги батьків або особи, що їх супроводжує, пропонується пройти через стаціонарний металощукач;

складні коляски та слінги для перенесення немовлят, а також всі інші засоби, призначені для дітей, підлягають догляду за допомогою РТІ та при необхідності альтернативному догляду.

7. Вагітні жінки проходять догляд на загальних підставах.

На прохання жінки замість догляду за допомогою ТЗД проводиться ручний догляд.

8. Для осіб, які за релігійними переконаннями не допускають ручний догляд в присутності сторонніх осіб, які можуть за ними спостерігати, ручний догляд здійснюється в кімнаті (кабіні) ручного догляду. Догляд предметів релігійного значення здійснюється на загальних підставах.

9. Догляд дипломатичного персоналу здійснюється з дотриманням наступних положень:

1) пасажери, які мають дипломатичний статус, їх ручна поклажа та багаж, що перевозиться у вантажному відсіку, підлягають догляду на загальних підставах;

2) догляд дипломатичної пошти та консульських валіз здійснюється із застосуванням ТЗД, а у разі необхідності за допомогою спеціально навчених

службових собак з навиками виявлення вибухових речовин;

3) 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;

4) у разі виявлення істотних підстав вважати, що в дипломатичній пошті чи 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.

ІХ. Поводження з предметами, обмеженими до перевезення та їх вилучення

1. Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом наведений у додатку 5 до цих Авіаційних правил.

2. Заборонені для перевезення в салоні ПС, але дозволені для перевезення пасажирським повітряним транспортом предмети і речовини, перевозяться у вантажному відсіку ПС, якщо вони не становлять небезпеку для ПС, будуть належним

чином упаковані та їх транспортування дозволено есплуатантом ПС.

3. З такими предметами поводяться наступним чином:

1) до реєстрації предмети розміщуються в багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, якщо даний предмет не є загрозою безпеці польоту ПС;

2) вилучаються і зберігаються в сховищі суб'єкта авіаційної діяльності для подальшого повернення пасажиру, у разі якщо даний предмет не становить загрозу безпеці польоту ПС. У разі вилучення таких предметів із зареєстрованого багажу, до багажу прикріплюється копія акта догляду багажу за відсутністю пасажирів, що наведений у додатку 4 до цих Авіаційних правил;

3) вилучаються із ручної поклажі та після підготовки належним чином і упакування власником ручної поклажі перевозяться у вантажному відсіку ПС як зареєстрований багаж.

4. Предмети, заборонені для перевезення повітряним транспортом, вилучаються персоналом, який здійснює догляд, із складенням відповідних актів, що наведені у додатках 6 та 7 цих Авіаційних правил.

Такі предмети зберігаються в аеропорту не більше 15 діб відповідно до договору про зберігання на платній основі, якщо вони не є зброєю, вибуховим пристроєм або речовиною, іншими предметами, що можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання. Процедури, що виконуються за таких обставин, викладаються у технологіях суб'єкта авіаційної діяльності, що здійснює догляд, які затверджуються його керівником.

5. Про кожний факт виявлення зброї, боєприпасів, вибухових пристроїв і речовин, інших предметів, що можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання, посадова особа служби авіаційної безпеки невідкладно повідомляє представникам авіаперевізника, підрозділу поліції, органу доходів і зборів, органу охорони державного кордону та Служби безпеки України за місцем розташування аеропорту. Рішення про допуск до польоту особи, у речах якої виявлено заборонені для перевезення предмети, приймає представник авіаперевізника, а за його відсутності командир ПС.

6. Пасажир, член екіпажу, інша особа, у якої під час догляду вилучені зброя, набой, боєприпаси, вибухові речовини за відсутності документів, які

засвідчують право користування ними та перебування їх у власності, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством. У такому разі вилучена зброя, спеціальні засоби, боєприпаси передаються до підрозділу поліції в аеропорту.

7. В разі, якщо особа, у якої виявлено зброю, намагається зникнути зі зброєю, необхідно при можливості прослідкувати за такою особою та негайно надати інформацію до підрозділу поліції в аеропорту.

8. В разі виявлення або заяви пасажира щодо наявності в його ручній поклажі разових шприців, необхідних для здійснення ін'єкцій під час польоту та наявності відповідного підтвердження від лікаря, їх перевезення узгоджується з представником авіаперевізника.

Х. Багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС

1. Багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, приймається тільки від пасажирів, які мають чинний квиток та чинний проїзний документ.

2. Догляд багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, здійснюється на всіх міжнародних та внутрішніх рейсах.

3. Весь багаж, що підлягає перевезенню у вантажному відсіку ПС, захищається від несанкціонованого втручання від пункту догляду до передачі під відповідальність авіаперевізника, який здійснює перевезення.

4. Відповідальність за здійснення заходів щодо запобігання несанкціонованому доступу до багажу, що перевозиться у вантажному відсіку, від стійки реєстрації до борту ПС несуть керівники та посадові особи авіаперевізника або суб'єктів наземного обслуговування від імені авіаперевізника, а після завантаження на борт ПС безпосередньо його

авіаперевізник.

5. В умовах підвищеної загрози додатково забезпечується супроводження багажу персоналом служби авіаційної безпеки в аеропорту від зони сортування до ПС або транспортування багажу в зачиненому транспортному засобі чи візку.

6. Якщо цілісність багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, не забезпечено належним чином, такий багаж підлягає догляду перед завантаженням у ПС.

7. У разі не прибуття пасажира на посадку авіаперевізник забезпечує вивантаження його багажу з багажного відсіку ПС.

8. Зареєстрований багаж особи, яка не приймається до перевезення з міркувань безпеки або внаслідок відмови такої особи у проходженні догляду, підлягає вивантаженню. Уповноважена особа суб'єкта авіаційної діяльності повідомляє про такого пасажира підрозділу поліції в аеропорту (орган доходів і зборів та орган охорони державного кордону у разі здійснення міжнародного перевезення).

XI. Встановлення належності багажу особам

1. Авіаперевізник, а також уповноважені ними суб'єкти наземного обслуговування застосовують та здійснюють заходи щодо встановлення належності багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, особам, які вилітають на даному ПС. Авіаперевізник призначає посадову особу, яка приймає рішення щодо надання дозволу на перевезення у вантажному відсіку ПС багажу, приналежність якого встановлена.

2. Багаж завантажується на борт ПС в наступних випадках:

1) багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, належним чином промаркований із зовнішнього боку для встановлення його належності відповідному пасажиру чи члену екіпажу;

2) пасажир чи член екіпажу, якому належить вказаний багаж, зареєструвався на рейс, на якому він буде відправлений;

3) до завантаження багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, перебував в такій зоні аеропорту, доступ в яку має тільки уповноважений персонал;

4) багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, ідентифікований як супроводжуваний або несупроводжуваний багаж.

3. Авіаперевізники та суб'єкти наземного обслуговування застосовують відповідні заходи безпеки стосовно запасів багажних бирок, які використовуються при ручному та автоматизованому оформленні з метою недопущення їх несанкціонованого використання. В разі виникнення будь-яких сумнівів щодо можливого зловживання багажними бирками або порушення цілісності їх запасу, авіаперевізнак та суб'єкт наземного обслуговування зобов'язані вилучити з підозрюваного розпечатаного запасу всі багажні бирки і знищити їх.

4. Фізичний метод встановлення належності багажу особам полягає у наступному:

1) багаж пасажирів, які вилітають, в тому числі трансферних, особисто розпізнається пасажиром та/чи членами екіпажу. Багаж доставляється до борту ПС і під час посадки кожна особа розпізнає свій багаж, вказавши на нього рукою. Завантаження багажу розпочинається після того, як всі особи

пред'являть відповідні багажні бирки, які свідчать про належність їм даного багажу;

2) багаж, який є у пасажирів на виході на посадку, може бути прийнятий у пасажирів до перевезення у багажному відсіку в пункті виходу на посадку або біля ПС. До такого багажу прикріплюються бирки, номери бирок реєструються в пасажирській та багажній відомості (бінго карті).

5. Ручний або напівавтоматизований метод встановлення належності багажу особі полягає у наступному:

1) багаж пасажирів, що вилітають, оформляється наступним чином:

система контролю за вильотом видає перелік номерів багажних бирок кожного місця багажу, зареєстрованого на даний рейс;

номер бирки кожного місця багажу звіряється з переліком системи контролю за вильотом до розміщення багажу в контейнер або на багажний візок;

зазначений в переліку системи контролю за вильотом номер бирки відзначається галочкою, яка підтверджує його належність, після того багаж завантажується на даний рейс. У разі якщо номер багажної бирки в переліку відсутній, дане місце багажу відкладається для подальшого уточнення його пункту відправлення та призначення.

2) трансферний багаж, що оформляється ручним методом, не завантажується на борт ПС у випадку відсутності підтвердження його належності тому чи іншому зареєстрованому на цей рейс пасажирові або члену екіпажу. Такий багаж доставляється до ПС окремо і завантажується тільки після ретельної перевірки по пасажирській та багажній відомості (бінго карті);

3) при здачі багажу при виході на посадку до кожного місця багажу

прикріпляється бирка, номер кожної бирки заноситься в пасажирську та багажну відомість або інший спеціальний документ для співвідношення номерів бирок з прізвищами пасажирів та членів екіпажу.

6. Автоматизований метод встановлення належності багажу особам полягає в наступному:

1) застосовуються комп'ютерні бирки із штриховим кодом та бездротові лазерні сканери штрихових кодів для зчитування розпечатаних багажних бирок. Така система під'єднана до зовнішніх систем, а саме до системи контролю за вильотом. Система співставляє весь завантажений багаж з пасажирами і відслідковує місцеперебування багажу в межах аеропорту, при виході на посадку і на борту ПС;

2) з метою встановлення, що кожна особа, яка реєструє свій багаж, є тією ж особою, яка сідає на борт ПС, під час реєстрації та при виході на посадку представники суб'єкта наземного обслуговування або авіаперевізника перевіряють документи, що засвідчують особу;

3) під час реєстрації порівнюється прізвище пасажира в паспорті чи іншому документі, що посвідчує особу з даними про пасажира, що занесені до автоматизованої систему бронювання, а також порівнюється фотографія на документі, що засвідчує особу із самим пасажиром;

4) під час реєстрації представники суб'єкта наземного обслуговування або авіаперевізника здійснюють опитування пасажирів з метою безпеки;

5) співробітники, які здійснюють реєстрацію пасажирів та багажу, приймають багаж до перевезення тільки в тому випадку, якщо власник багажу присутній і дає позитивні відповіді на запитання з питань безпеки;

б) при виході на посадку представники суб'єкта наземного обслуговування або авіаперевізника ще раз порівнюють прізвище пасажира на посадковому талоні з прізвищем в паспорті чи іншому документі, що засвідчує особу, а фотографію порівнюють з пасажиром та перевіряють відповідність посадкового талона відповідному рейсу, на який здійснюється посадка.

XII. Несупроводжуваний багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС

1. Несупроводжуваний багаж перевозиться у вантажному відсіку ПС окремо від свого власника з наступних причин:

багаж, що був засланий або затриманий іншим авіаперевізником;

багаж, що не був вчасно доставлений на борт ПС;

у разі якщо пасажир вилетів попереднім рейсом або рейсом за новим маршрутом;

багаж, що не був відправлений призначеним рейсом через порушення роботи системи оформлення багажу в якомусь пункті маршруту;

авіаперевізник або суб'єкт наземного обслуговування відмовив в прийнятті багажу як зареєстрованого.

2. Багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, який не супроводжується пасажиром внаслідок причин, які не залежать від нього, у тому числі через технічні або інші види затримок, засилання багажу, підлягає догляду на загальних підставах.

3. Всі предмети, що завантажуються у вантажний відсік ПС, включаючи такі предмети як пошта авіакомпанії або польотні документи, підлягають догляду.

4. Кожна одиниця несупроводжуваного багажу, що перевозиться у

вантажному відсіку ПС, звіряється по вантажній накладній, де вказується статус багажу та номер багажної бирки.

5. Порядок обробки несупроводжуваного багажу:

1) будь-який невпізнаний багаж приймається до перевезення тільки в тому випадку, якщо можна встановити його зв'язок з пасажиром, який здійснював поїздку та подав заяву про втрату багажу, і якщо багаж пройшов належним чином догляд;

2) якщо пасажир не з'явився на рейс або покинув ПС перед вильотом, його багаж вивантажується з ПС або направляється на інший рейс, на якому даний пасажир повинен відлітати, таким чином відновивши статус багажу як супроводжуваний, перед цим здійснивши його догляд до перевезення при умові, що його вивантаження є наслідком обставин, які не залежать від пасажирів.

6. Застосування даних про походження багажу:

1) якщо пасажир подорожує, як це було заплановано, проте його/її багаж не вдається завантажити на даний рейс через збій в роботі аеропорту або незаплановані обмеження виконання польотів, у зв'язку з чим він стає несупроводжуваним, встановлення маршруту слідування багажу від пункту реєстрації, тобто його походження, може бути достатнім заходом контролю на безпеку при умові проходження догляду та якщо чітко встановлено, що обставини не залежать від пасажирів;

2) до не залежних від пасажирів обставин належать:

багаж, що не потрапив на призначений рейс через непередбачувані затримки під час його перевантаження з рейсу на рейс або через технічну причину, таку як вихід з ладу багажної системи або помилки у оформленні;

багаж, який був помилково розміщений персоналом суб'єкта наземного

обслуговування або авіаперевізника на інше ПС;

багаж пасажира, якому відмовлено в посадці через здійснений авіаперевізником перепродаж, проте пасажир не відмовився від свого бронювання добровільно;

багаж пасажира, який відправлений авіаперевізником іншим рейсом в результаті збою у виконанні польотів через надзвичайні обставини.

3) авіаперевізник, що приймає несупроводжуваний багаж від іншого авіаперевізника, повинен отримати письмове повідомлення про забезпечення заходів догляду трансферного багажу, а також дані про маршрут слідування пасажира та/або запит на досилання багажу до того, як такий багаж буде прийнято до подальшого перевезення;

4) якщо несупроводжуваний багаж був відокремлений від власника через обставини, які однозначно від нього не залежать, весь несупроводжуваний багаж підлягає догляду із застосуванням одного із наступних методів:

системи виявлення вибухових речовин;

звичайного РТІ, при цьому кожен предмет багажу вивчається під двома різними кутами одним і тим же оператором в одному і тому ж пункті контролю на безпеку;

ручного догляду в поєднанні із застосуванням системи виявлення слідів вибухових речовин внутрішнього вмісту багажу;

застосування спеціально навчених службових собак.

5) у кожному аеропорту створюються умови для зберігання засланого, незапитаного, невпізаного багажу на період, установлений експлуатантом аеродрому для його досилання, запиту або знищення. Перед розміщенням у приміщенні для зберігання здійснюється догляд такого багажу. У разі, якщо такий багаж перебуває під митним контролем, під час його обробки враховуються вимоги законодавства України з питань державної митної

політики;

б) засланий, незапитаний, невпізнаний багаж, крім багажу, що перебуває під митним контролем, може зберігатися не більше як 60 діб, після чого він підлягає знищенню.

7. Вимоги до багажної відомості на багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС:

1) кожне місце багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, оформлене на той чи інший рейс, ідентифікується і реєструється у багажній відомості, де чітко вказуються дані про супроводжуваний і несупроводжуваний багаж;

2) багажна відомість застосовується для підтвердження того, що весь завантажений на борт ПС багаж призначений для даного рейсу та пройшов догляд. Підписуючи відомість авіаперевізник дає дозвіл на перевезення багажу, який знаходиться у вантажному відсіку;

3) авіаперевізник зберігає багажну відомість протягом однієї доби. Вказаний період часу може бути подовжений в залежності від тривалості польоту. Відомість зберігається в представництві авіаперевізника;

4) авіаперевізник призначає посадову особу, яка приймає рішення щодо надання дозволу на перевезення у вантажному відсіку багажу, приналежність якого встановлена.

8. Вимоги до захисту багажу, що перевозиться у вантажному відсіку:

1) відповідальність та його захист від несанкціонованого втручання від

пункту догляду або передачі несе авіаперевізник. Якщо мала місце можливість несанкціонованого втручання до багажу, здійснюється повторний догляд такого багажу до завантаження його на борт ПС;

2) у разі надходження інформації про неналежне здійснення догляду, здійснюється повторний догляд такого багажу, в тому числі в транзитному аеропорту;

3) для захисту багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, здійснюються наступні заходи:

до завантаження на борт ПС, багаж, що перевозиться у вантажному відсіку, зберігається в зоні сортування багажу, доступ в яку дозволено тільки уповноваженим особам;

особа, яка заходить без дозволу в зону сортування або зберігання багажу, затримується до з'ясування обставин;

особа, яка несанкціоновано знаходиться в зоні сортування або зберігання багажу, та виявлена працівниками САБ, передається контрольним органам і службам;

багаж, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, в тому числі трансферний, не може бути залишений без нагляду на пероні або біля ПС;

доступ в камери зберігання такого багажу в пасажирських аеровокзалах обмежується з метою недопущення доступу до вмісту загубленого чи забутого багажу;

4) відгороджуються ізольовані зони зберігання багажу, призначеного для перевірки спеціалістами із знешкодження вибухових пристроїв, при можливості з радіусом периметру в 150 м;

5) контроль доступу в зону сортування та зберігання багажу забезпечує служба авіаційної безпеки аеропорту.

9. Вимоги до догляду багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС:

1) весь багаж пасажирів, які відлітають, в тому числі трансферних, підлягає догляду;

2) трансферний багаж може бути звільнений від догляду, якщо між державами існує домовленість про здійснення кожною державою належного догляду в пункті вильоту та забезпечення подальшого захисту від несанкціонованого втручання до пункту вильоту в трансферному аеропорту. Така домовленість базується на двосторонніх угодах, меморандумах про взаєморозуміння чи угоді про догляд в одному пункті маршруту;

3) ручний догляд зареєстрованого багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, здійснюється згідно з вимогами Методики проведення ручного догляду ручної поклажі і багажу;

4) у разі проведення ручного догляду багажу, вантажу, поштових, кур'єрських та термінових відправлень, бортових припасів за відсутності власника (уповноваженої особи власника таких відправлень чи припасів, або особи, яка супроводжує вантаж) така процедура здійснюється за мотивованим рішенням керівника служби авіаційної безпеки в аеропорту або підрозділу поліції в аеропорту в присутності двох свідків, про що складається Акт догляду багажу за відсутності пасажирів, чи Акт догляду вантажу, поштових відправлень, бортових припасів за відсутності відправника (додаток 8 до цих Авіаційних правил).

XIII. Звичайне рентгено-телевізійне обладнання та додатковий догляд багажу

1. В разі застосування звичайного рентгено-телевізійного обладнання для догляду багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, не менше його 10%

підлягає додатковому догляду.

2. Такий додатковий догляд здійснюється за допомогою:

1) системи виявлення вибухових речовин, системи виявлення вибухових пристроїв, або ТЗД нового покоління;

2) звичайного рентгено-телевізійного обладнання, при цьому один і той же оператор в одному і тому ж пункті догляду здійснює догляд кожного місця багажу під двома різними кутами з обертанням кожної одиниці багажу під кутом від 60° до 90° ;

3. Відбір багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, для подальшого догляду здійснюється на послідовній основі та по принципу мотивованого відбору.

4. Основні вимоги до тривалості роботи операторів РТІ:

1) оператори, що здійснюють безперервний догляд не повинні працювати за монітором РТІ, інтерпритуючи рентгенівські зображення, більше 20 хвилин;

2) періоди безперервної роботи оператора, який постійно зайнятий інтерпретацією рентгенівських зображень, необхідно чергувати не менше ніж 10-хвилинними періодами відпочинку.

5. Системи обробки багажу та комплексне застосування ТЗД:

1) догляд багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, здійснюється під час проходження багажу по системі обробки в поєднанні з автоматизованими технічними засобами високої пропускної здатності, які сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

2) для великогабаритного, нестандартного багажу, який неможливо опрацювати в стандартній багажній системі, здійснюється догляд за допомогою рентгенівського обладнання з великим розміром робочої камери або методом ручного догляду в поєднанні із застосуванням обладнання виявлення слідів вибухових речовин.

XIV. Допуск, зберігання та переміщення у зоні обмеженого доступу, що охороняється, її критичних ділянок, господарчих товарів, колючих, ріжучих предметів, інструментів та знаряддя

1. Керівники підприємств, установ, організацій, які на договірних засадах працюють в аеропорту, та керівники підрозділів аеропорту, які надають послуги з прибирання, громадського харчування, проведення ремонтних, монтажних, пусконаладжувальних, відновлюваних, регламентних робіт, технічного обслуговування обладнання надають мотивовані заяви про необхідність здійснення таких робіт та пронесення в зону обмеженого доступу, що охороняється, заборонених до перевезення на ПС предметів, проте необхідних для застосування в технологічному процесі в службу авіаційної безпеки аеропорту. До заяви додається перелік інструментів та господарчих товарів, які переміщуються до зони обмеженого доступу, що охороняється.

2. Дозвіл на пронесення в зону обмеженого доступу, що охороняється, заборонених до перевезення на ПС предметів, проте необхідних для застосування в технологічному процесі (господарчі товари, колючі та ріжучі предмети, інструменти, знаряддя), надається згідно з затвердженими переліками інструментів та господарчих товарів, які переміщуються до зони обмеженого доступу, що охороняється, а також визначенням відповідальних осіб, які забезпечують їх доставку, використання та зберігання.

3. Керівники підприємств та підрозділів експлуатанта

аеродрому/аеропорту, що надають послуги в межах зони обмеженого доступу, що охороняється, призначають осіб, відповідальних за приймання, облік, зберігання та застосування господарчих товарів, колючих та ріжучих предметів, інструментів та знаряддя, а також розробляють та затверджують їх переліки, схеми їх переміщення та визначають місця їх зберігання.

4. Допуск в зону обмеженого доступу, що охороняється, господарчих товарів, колючих, ріжучих предметів, інструментів та знаряддя здійснюється після здійснення перевірки відповідності предметів до затвердженого переліку та проходження їх догляду.

5. Керівники підприємств, установ, організацій та підрозділів експлуатанта аеродрому/аеропорту, що надають послуги в межах зони обмеженого доступу, що охороняється, несуть відповідальність згідно з вимогами законодавства України за несанкціоноване потрапляння зазначених предметів до пасажирів, на борт ПС та за невнесення/несвоєчасне винесення предметів/обладнання після виконання робіт.

XV. Догляд осіб та транспортних засобів, яким надається доступ до зони обмеженого доступу, що охороняється

1. З метою унеможливлення пронесення на борт ПС або в зону обмеженого доступу, що охороняється, зброї, вибухових речовин, пристроїв та інших небезпечних предметів, речовин тощо, які можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання і пронесення яких заборонено, до осіб, які не є пасажирями, а також їхніх особистих речей і транспортних засобів, яким надається доступ до зон обмеженого доступу, що охороняється, застосовується догляд.

2. Авіаційний персонал, інший персонал суб'єктів авіаційної діяльності,

працівники контролюючих органів, особи, які не є пасажирами, у разі службової необхідності проходять до зони обмеженого доступу, що охороняється, та критичних ділянок таких зон через контрольно-пропускні пункти з обов'язковим проходженням догляду.

3. В'їзд в зону обмеженого доступу, що охороняється, дозволяється тільки транспортним засобам з виробничою необхідністю та при умові наявності перепустки аеропорту встановленого зразка.

4. Особи, які перебувають у транспортному засобі, повинні мати перепустки аеропорту встановленого зразка. Доступ в зону обмеженого доступу, що охороняється, надається після проходження догляду.

5. Аварійно-рятувальні сили та засоби, які залучаються до виконання аварійно-рятувальних робіт з метою ліквідації пожеж, аварій, стихійного лиха, забезпечення аварійної посадки ПС 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. Інформацію про виклик транспортних засобів екстреної (швидкої) медичної допомоги, аварійно-рятувальних бригад та пожежних команд співробітникам на контрольно-пропускних пунктах аеропортів доводить їх безпосередній керівник.

6. Догляд транспортних засобів:

1) при здійсненні догляду транспортного засобу у ньому не повинні перебувати водій та інші особи. Вказані особи та їх особисті речі підлягають догляду;

2) догляду в транспортних засобах підлягають:

кишені в дверях, сонцезахисні козирки та речові ящики в панелі приладів;

кишені на сидіннях, заглиблення для ніг та простір під сидіннями;

багажне відділення/відсік для багажу/ вантажу;

ніші коліс;

відсік двигуна;

днище;

інша частина транспортного засобу, у якій можливо приховати предмети та речовини, що можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання.

3) для здійснення догляду кожного місця транспортного засобу застосовується один із наступних методів або їх поєднання:

ручний догляд;

візуальна перевірка;

застосування відповідних технологій, наприклад, за допомогою спеціально навчених службових собак з навиками виявлення вибухових речовин або детекторів вибухових речовин.

4) ручний догляд складається з ретельного ручного обстеження обраного місця, включаючи його вміст;

5) візуальна перевірка може бути застосована як альтернативний метод обстеження тільки стосовно панелі приладів;

6) для здійснення обстеження різних місць транспортного засобу застосовуються відповідні інструменти, такі як поворотні дзеркала з підсвіткою, ліхтарики;

7) у випадку, якщо бортові припаси, аеропортові запаси, вантаж, поштові

відправлення попередньо пройшли догляд та перевозяться в опломбованому відсіку транспортного засобу, такі відсіки не відкриваються. Перевіряється цілісність пломб, відповідні документи, ідентифікаційні дані транспортного підприємства, наявність в документах відмітки про проведення догляду;

8) у випадку, якщо опломбований відсік транспортного засобу має ознаки відкриття або в документації виявлено невідповідності (наприклад, номер пломби не співпадає з номером, зареєстрованим у відповідній документації або ідентифікаційні дані компанії або транспортного підприємства, що доставляє бортові припаси чи аеропортові припаси в зону обмеженого доступу, що охороняється, не включені в перелік експлуатанта аеродрому/аеропорту), в'їзд такого транспортного засобу в зону обмеженого доступу, що охороняється, забороняється;

9) транспортні засоби захищаються від несанкціонованого доступу (включаючи доступ для персоналу, який не пройшов догляду) з моменту проходження процедури догляду до в'їзду в зону обмеженого доступу, що охороняється. Посадка осіб до транспортних засобів здійснюється після проходження ними догляду в зоні обмеженого доступу, що охороняється.

XVI. Контроль на безпеку вантажу, поштових, кур'єрських відправлень

1. Безпека об'єктів для зберігання вантажів, поштових та кур'єрських відправлень

1. З метою забезпечення безпеки об'єктів виконуються процедури та заходи з метою виявлення та недопущення несанкціонованого доступу на об'єкти, де проводиться прийом, догляд, зберігання чи перевезення вантажу та/чи поштових відправлень.

2. Вантаж, поштові та кур'єрські відправлення, відправлення міжнародної прискореної пошти повинні оброблятися та зберігатися у захищених приміщеннях, де визначаються контрольована та неконтрольована зони, зона обмеженого доступу, що охороняється, та її критичні ділянки. З метою запобігання доступу до таких зон сторонніх осіб запроваджується контроль доступу, а у зонах обмеженого доступу, що охороняються, також догляд. Після здійснення догляду вантажу, поштових та кур'єрських відправлень забезпечується їх захист від несанкціонованого доступу до моменту вильоту ПС, в яке вони завантажуються.

3. Приміщення, які використовуються для зберігання вантажу та пошти, які пройшли догляд, повинні забезпечувати належний їх захист з метою недопущення несанкціонованого втручання. Крім здійснення догляду у вантажних терміналах забезпечуються наступні заходи:

всі ворота для відправки та отримання вантажу, якщо вони не використовуються, повинні бути закриті, зачинені на замок та повинні охоронятись;

на воротах для відправлення та отримання вантажу необхідно, при можливості, встановити засоби охоронної сигналізації або інші пристрої захисту від проникнення сторонніх осіб;

ворота, призначені для в'їзду/виїзду транспортних засобів, не повинні використовуватись для входу/виходу осіб з метою недопущення проходу в зону обмеженого доступу, що охороняється, без догляду;

доступ в приміщення та зони розміщення вантажу надається тільки тим особам, яким це необхідно для виконання своїх службових обов'язків;

двері, призначені для персоналу, повинні бути спроектовані та розміщені таким чином, щоб забезпечувався контроль входу і виходу. Ці двері повинні зачинятися або охоронятися у випадку, якщо вони не використовуються.

2. Догляд вантажу, поштових та кур'єрських відправлень

1. Догляд вантажу, поштових та кур'єрських відправлень здійснюється персоналом сертифікованої служби авіаційної безпеки зареєстрованого агента. В процесі догляду враховується характер вантажу, поштових та кур'єрських відправлень.

2. Вантаж, поштові та кур'єрські відправлення, призначені для перевезення пасажирськими рейсами, підлягають догляду до завантаження їх на борт ПС. Вантаж, поштові та кур'єрські відправлення, призначені для перевезення пасажирськими рейсами, до яких не застосовувався догляд, не приймаються до перевезення та завантаження на борт ПС.

3. Вантаж та поштові відправлення, призначені для перевезення вантажними рейсами, у разі можливості підлягають догляду за допомогою ТЗД. У разі необхідності можуть залучатися спеціально навчені службові собаки з навиками виявлення вибухових речовин. Проводиться перевірка перевізних документів та здійснюється фізичний огляд стану упаковки.

4. Після здійснення догляду та взяття на облік вантажу і пошти їм присвоюється статус безпеки у вигляді трилітерного коду, що визначає вид ПС (пасажирське, вантажне або поштове), яким дозволяється перевозити цей вантаж чи пошту. Такий статус зазначається в електронній або письмовій формі при переміщенні вантажу та пошти в межах захищеного ланцюга поставок.

5. Стосовно вантажу та поштових відправлень з високим ступенем ризику застосовуються додаткові методи догляду з метою належного зниження рівня пов'язаних з ними загроз, які обов'язково включають один з методів догляду, що дає можливість виявити вибухові речовини, а саме догляд за допомогою обладнання виявлення слідів вибухових речовин (частинок та парів), автоматизованої системи виявлення вибухових речовин та пристроїв, або застосування спеціально навчених службових собак, чи ТЗД нового покоління.

6. Трансферний вантаж, поштові та кур'єрські відправлення, призначені для повітряних перевезень, проходять догляд перед завантаженням на борт ПС.

3. Методи догляду вантажу та поштових відправлень

1. Методи догляду вантажу та поштових відправлень включають наступне:

1) ручний догляд;

2) догляд за допомогою РТІ;

3) догляд за допомогою обладнання виявлення слідів вибухових речовин (частинок та парів);

4) догляд за допомогою автоматизованої системи виявлення вибухових речовин та пристроїв;

5) застосування спеціально навчених службових собак;

6) візуальний огляд.

2. До вантажу з високим ступенем ризику застосовується два або більше методів догляду, включаючи виявлення слідів вибухових речовин, рентгенотелевізійне обладнання, яке використовує різні алгоритми догляду вантажу, або застосування спеціально навчених службових собак.

3. Керівні матеріали з догляду вантажних та поштових відправлень зазначені у додатку 9 до цих Авіаційних правил.

4. Догляд деяких категорій вантажу та поштових відправлень

1. Догляд вакцин та інших медичних препаратів, що швидко псуються, предметів життєзабезпечення, таких як кров, препарати крові, кістковий мозок, людські органи, а також радіоактивні матеріали, або предмети, які ставлять під загрозу життя чи здоров'я персоналу, який здійснює догляд, здійснюється за допомогою детектора слідів вибухових речовин, методом ручного догляду та візуального огляду. Упакування та маркування таких предметів та речовин повинного відповідати вимогам Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітрю» та Технічних інструкцій з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (Doc 9284) ICAO.

2. Догляд репродуктивних клітин людини в спеціальних контейнерах здійснюється шляхом візуального огляду та за допомогою детектору слідів вибухових речовин.

Офіційні медичні заклади, які мають намір транспортувати репродуктивні клітини людини, надають керівнику суб'єкта авіаційної діяльності гарантійний лист щодо вмісту контейнера, відсутності в ньому небезпечних та заборонених до перевезення на ПС предметів та речовин і підтвердження про те, що під час підготовки та транспортування вказаного відправлення вживаються заходи недопущення несанкціонованого доступу до вмісту відправлення. Контейнер повинен мати видимі зовнішні знаки, що вказують на характер відправлення, та бути опломбованим компанією, яка направляє гарантійний лист.

3. Вантаж, що містить вакцини та інші медичні препарати, які швидко псуються, предмети життєзабезпечення, такі як кров, препарати крові, кістковий мозок, людські органи, а також радіоактивні матеріали або предмети, які ставлять під загрозу життя чи здоров'я персоналу, який здійснює догляд,

перед прийомом для транспортування повітрям повинен:

1) бути чітко задекларований як такий, що вказується у вантажних документах, та пройти перевірку щодо його відповідності опису в авіаційній вантажній накладній;

2) до отримання вантажоприймачем перевірятися на наявність будь-яких ознак відкриття;

3) проходити документальну перевірку і безпосередню перевірку дійсності даних;

4) бути постійно захищеним від несанкціонованого втручання.

5. Догляд при перевезенні живих тварин

1. Для забезпечення безпеки під час перевезення живих тварин як вантаж застосовується догляд, наскільки це практично можливо.

2. Всі супроводжуючі предмети, такі, як мішки з кормом, клітки і контейнери, нашийники проходять догляд за допомогою ТЗД.

3. Перед тим, як прийняти живих тварин до перевезення, авіаперевізник повинен впевнитись в тому, що це вантажне відправлення відповідає опису в авіаційній вантажній накладній.

4. Відправка та/або зустріч живих тварин здійснюється після надання відправником/отримувачем до служби авіаційної безпеки письмового погодження заступника керівника аеропорту з авіаційної безпеки.

6. Догляд вантажів сільськогосподарського призначення

1. Догляд вантажів сільськогосподарського призначення здійснюється після надання вантажовідправником до служби авіаційної безпеки письмового погодження керівника аеропорту або його заступника з авіаційної безпеки на проведення розвантажувально-завантажувальних робіт.

2. Догляд вантажів сільськогосподарського призначення забезпечується шляхом перевірки перевізних документів, отримання декларації безпеки вантажу, візуального огляду кожного вантажного місця під час завантаження його на ПС, але не обмежується цими заходами. Вантажі сільськогосподарського призначення можуть перевозитися виключно вантажними ПС.

3. Супроводження транспортних засобів з вантажем сільськогосподарського призначення від/до ПС здійснюється під контролем працівників служби авіаційної безпеки та при необхідності представника організації, що відправляє/зустрічає вантаж.

4. Завантаження/розвантаження вантажів сільськогосподарського призначення здійснюється під контролем та у фізичному супроводі працівника служби авіаційної безпеки, який контролює завантаження/розвантаження до закриття вантажного відсіку ПС.

7. Догляд при перевезенні небезпечних вантажів

1. Вантажні відправлення, які містять належним чином підготовлені та упаковані небезпечні вантажі, повинні бути відповідним чином ідентифіковані та задекларовані до їх прийняття до перевезення.

2. Такі вантажні відправлення підлягають догляду як і будь-які інші вантажні відправлення, з урахуванням деяких особливостей:

1) не застосовується догляд за допомогою РТІ або інших ТЗД, що може призвести до дестабілізації деяких типів небезпечних вантажів;

2) забороняється відкривати деякі відправлення, що містять небезпечні вантажі. Це може призвести до впливу шкідливих або небезпечних матеріалів на персонал та перешкодити відправленню такого вантажу, в зв'язку з тим, що цілісність упаковки може більше не відповідати вимогам упакування відповідно до вимог стандартів та рекомендацій Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітрю» та Технічних інструкцій з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (Doc 9284) ICAO.

3. Всі вантажні місця з небезпечним вантажем перевіряються під час приймання на предмет наявності слідів їх несанкціонованого відкриття.

4. Повітряні перевезення небезпечних вантажів виконуються з дотриманням вимог стандартів та рекомендацій Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітрю» та Технічних інструкцій з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (Doc 9284) ICAO.

5. Якщо використання інших видів транспорту є практично неможливим або повне дотримання вимог, передбачених чинними технічними документами, суперечить державним інтересам, спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади мають право звільняти авіаперевізника від дотримання таких вимог з умовою, що буде виконано все можливе для досягнення загального рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів на рівні, що

забезпечується дотриманням вимог, викладених у вказаних документах.

6. Догляд небезпечного вантажу здійснюється персоналом служби авіаційної безпеки, який пройшов відповідне навчання з обслуговування небезпечних вантажів.

7. При наданні небезпечного вантажу для перевезення, здійснюється перевірка перевізних документів, декларації відправника небезпечних вантажів, наявності відповідного маркування та стану упаковки з метою виявлення пошкоджень та слідів несанкціонованого втручання до вмісту.

8. Після здійснення догляду небезпечні вантажі розміщуються у спеціально відведеному для небезпечних вантажів складському приміщенні.

8. Догляд людських рештків

1. Догляд людських рештків та урн з прахом, що відправляються в ручній поклажі/багажі/вантажі, здійснюється окремо від місця ручної поклажі/багажу/вантажу за допомогою РТІ та/або детектора вибухових речовин.

2. Людські рештки, що відправляються як несупроводжуваний багаж підлягають догляду на загальних підставах.

9. Догляд вантажу та поштових відправлень з високим ступенем ризику

1. Вантаж та поштові відправлення вважаються з високим ступенем ризику, якщо вони мають ознаки несанкціонованого втручання (відкриття), що вказують на можливість розміщення заборонених предметів та речовин, або відповідають наступним критеріям:

1) оперативна інформація вказує на те, що вантаж чи поштове

відправлення є загрозою цивільній авіації, при цьому також враховується інформація щодо пунктів вильоту та призначення, маршруту, тип вантажу, а також результатів заходів контролю якості забезпечення авіаційної безпеки;

2) вантаж або поштове відправлення мають ознаки відхилення від норми та викликають підозру;

3) характер вантажу чи поштового відправлення такий, що базові заходи забезпечення безпеки не дозволять виявити заборонені предмети, які можуть бути загрозою для ПС (наприклад саморобний вибуховий пристрій).

2. До вантажу та поштових відправлень з високим ступенем ризику застосовується два або більше методів догляду, один з яких повинен виявляти вибухові речовини, а саме: догляд за допомогою обладнання виявлення слідів вибухових речовин (частинок та парів); автоматизованої системи виявлення вибухових речовин та пристроїв; застосування спеціально навчених службових собак, чи ТЗД нового покоління.

До вантажу та поштових відправлень з високим ступенем ризику, вагою до 500 грам, застосовується догляд за допомогою РТІ під двома різними кутами з обертанням кожної одиниці вантажу та пошти під кутом від 60° до 90°.

XVII. Зберігання вантажу та поштових відправлень, що пройшли догляд

1. Вантаж та поштові відправлення, що пройшли догляд, повинні зберігатись у відсіках, приміщеннях або будівлях, захищених від несанкціонованого доступу, або несанкціоноване відкриття яких контролюється шляхом використання пломб або замків, а також де їх захист забезпечується системою сигналізації на періоди часу, коли відправлення залишене без нагляду.

2. Вантажне відправлення можна зберігати поза відсіками чи будівлями при умові, якщо воно захищене від несанкціонованого відкриття пломбами або замками та перебуває постійно протягом всього періоду зберігання під

контролем служби авіаційної безпеки або системи відеоспостереження. В разі використання пломб та замків, перевіряється їх цілісність.

3. Якщо для забезпечення безпеки вантажних та поштових приміщень чи вантажного відправлення використовуються пломби, забезпечується контроль та облік їх запасів з метою недопущення несанкціонованого їх використання.

XVIII. Наземне транспортування вантажу та поштових відправлень

1. Транспортування вантажу та поштових відправлень, що пройшли догляд, здійснюється спеціально визначеними та обладнаними транспортними засобами.

2. Безпосередньо перед завантаженням здійснюється огляд вантажного відсіку транспортного засобу та нагляд за ним до завершення завантаження.

3. Відразу після завантаження забезпечується захист вантажного відсіку транспортного засобу, накладаються пломби та навішуються замки, або забезпечується супроводження протягом маршруту перевезення.

4. Водіям не рекомендується залишати транспортні засоби без нагляду. В разі такої необхідності водії повинні після повернення до транспортного засобу перед продовженням руху впевнитись в цілісності пломб і замків на вантажних відсіках.

5. При перевезенні вантажного відправлення до ПС або в наступний пункт зберігання воно перевіряється на відсутність ознак відкриття. Вантаж, що поступає з незахищених зон перевіряється, включаючи перевірку пломб, при допуску в зону обмеженого доступу, що охороняється.

6. В разі, якщо вантаж чи поштове відправлення, яке транспортувалось на

вантажному ПС, перевантажується на пасажирське ПС, авіаперевізник, який приймає такий вантаж чи поштове відправлення, повинен впевнитись, що він має відповідний статус безпеки для такого перевезення.

7. Після прийому вантажу чи поштового відправлення авіаперевізник чи призначений ним представник повинен:

1) впевнитись у відсутності будь-яких ознак несанкціонованого відкриття до їх завантаження на борт ПС;

2) визначити належні заходи догляду, які повинні бути застосовані до будь-якого конкретного вантажного відправлення;

3) застосувати належні заходи догляду на достатньому рівні та задокументувати дані про застосовані заходи догляду;

4) забезпечити захист вантажного відправлення від несанкціонованого втручання;

5) забезпечити належний захист усіх вантажних відправлень, що розміщуються на борт ПС;

6) підготувати Декларацію про безпеку вантажного відправлення.

8. Якщо авіаперевізник вважає, що перевезення будь-якого вантажу може поставити під загрозу безпеку польоту та/чи в цілому безпеку ПС, він має право відмовити в перевезенні такого вантажного відправлення.

XIX. Декларація про безпеку вантажного відправлення

1. Декларація про безпеку вантажного відправлення створюється у паперовому та електронному вигляді та заповнюється суб'єктом авіаційної діяльності, який здійснює догляд вантажу.

2. Декларація про безпеку вантажного відправлення містить наступні відомості:

1) дані вантажовідправника;

2) індивідуальні дані, такі як номер авіаційної накладної, номер внутрішньої накладної чи номер в системі відслідковування;

3) вміст вантажного відправлення та/або відомості про консолідацію, якщо така є;

4) пункт відправлення вантажу;

5) пункт призначення вантажного відправлення;

6) статус безпеки даного вантажного відправлення із вказівкою як його можна перевозити:

на вантажному чи поштовому ПС (SCO);

на вантажному, поштовому чи пасажирському ПС (SPX);

на пасажирському, вантажному, поштовому ПС у відповідності до вимог, що застосовуються до вантажного та поштового відправлення з високим ступенем ризику (SHR);

7) причину присвоєння статусу безпеки із вказівкою на те, що вказане вантажне відправлення пройшло догляд із застосуванням належних методів догляду, які необхідно вказати, або звільнене від проходження догляду із

вказівкою на підставу для звільнення;

8) заява про те, що за наявних у відправника вантажу відомостей, вміст вантажного відправлення не становить небезпеку для перевезення на пасажирському чи вантажному ПС;

9) заява про те, що дане вантажне відправлення було захищене і не піддавалось несанкціонованому відкриттю під час перебування під контролем відправника;

10) підпис працівника, який пройшов відповідну підготовку та має право складати декларацію, або інший спосіб аутентифікації, якщо застосовується електронна передача.

3. Декларація про безпеку вантажного відправлення складається тільки після завершення виконання процедур догляду персоналом служби авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності або безпосередньо авіаперевізником.

4. Зразок Декларації про безпеку вантажного відправлення та правила її заповнення наведено в додатку 10 до цих Авіаційних правил.

XX. Обробка та завантаження вантажу та поштових відправлень

1. Захист будівель та інфраструктури вантажного комплексу забезпечується шляхом забезпечення безпеки як по периметру так і в контрольованій зоні, що може передбачати захист ПС, встановлення особи працівників та відповідний контроль доступу, а також передпольотні огляди/догляди ПС. Для захисту вантажних відправлень з моменту їх прийому у вантажний комплекс і до моменту завантаження на борт ПС застосовуються відповідні заходи безпеки.

2. Всі особи, які займаються обробкою та завантаженням вантажу повинні:

1) завжди носити на видному місці перепустку встановленого зразка з фотографією особи з метою її ідентифікації;

2) оглянути вантажний відсік перед завантаженням та впевнитись у відсутності в ньому підозрілих осіб або предметів;

3) впевнитись в тому, що на вантажних відправленнях відсутні ознаки відкриття;

4) забезпечувати заходи з метою недопущення сторонніх осіб до вантажних відправлень на пероні або у вантажному відсіку ПС;

5) зупиняти осіб, які перебувають поблизу ПС або вантажних відправлень, не мають дійсної перепустки та ведуть себе підозріло.

XXI. Поводження з підозрілими вантажними та поштовими відправленням

1. Підозрілі вантажні та поштові відправлення, що розглядаються як незахищений вантаж та поштове відправлення, забезпечуються належними заходами безпеки, підлягають догляду, перевозяться авіаперевізником тільки у тому випадку, якщо можна стверджувати, що дане відправлення безпечно, тому що не містить заборонених предметів.

2. У разі, якщо в процесі здійснення процедур догляду у вантажному чи поштовому відправленні виявлено підозрілий предмет, працівник повинен:

1) не торкатись підозрілого предмета та негайно повідомити свого безпосереднього керівника про такий предмет;

2) у випадку підтвердження підозри дотримуватись порядку дій у надзвичайній ситуації, а саме:

встановлення зв'язку з відповідною службою безпеки, правоохоронними органами;

з вантажним чи поштовим відправленням, де виявлено підозрілий предмет, повинні працювати тільки спеціально підготовлені співробітники підрозділів із знешкодження боєприпасів;

в координації з представниками Служби безпеки України та інших правоохоронних органів та аварійних служб приймати участь у виконанні плану евакуації та плану дій у випадку надзвичайної ситуації.

3. В разі ідентифікації забороненого предмета здійснюється оцінка загрози, відповідно до якої встановлюється, чи необхідно застосувати додаткові заходи догляду по відношенню до інших вантажних чи поштових відправлень з аналогічними характеристиками, а саме призначених для перевезення тим же рейсом або в той же пункт призначення, або таких, що поступили від одного і того ж вантажовідправника або з того ж місця.

4. Про виявлення такого предмета повідомляється уповноважений орган з питань цивільної авіації, інші експлуатаційні структури (агенти з обслуговування, авіаперевізники), що використовують даний або сусідні об'єкти у відповідності до вимог плану координації дій на випадок надзвичайної ситуації.

5. Предмети, які викликають підозру, до ПС не завантажуються.

XXII. Трансферний, транзитний вантаж та поштові відправлення

1. Трансферний вантаж та поштові відправлення, призначені для повітряних перевезень, проходять відповідний догляд перед завантаженням на борт ПС, якщо уповноваженим органом з питань цивільної авіації не запроваджено спеціальні процедури для підтвердження того, що трансферний вантаж та поштові відправлення, які прибувають до аеропортів України, пройшли відповідний догляд.

2. Трансферний і транзитний вантаж та поштові відправлення, які прибувають автомобільним, залізничним або морським транспортом для наступного перевезення ПС підлягають відповідному догляду.

3. До принципів догляду трансферного вантажу та поштових відправлень належать:

1) вантаж та поштові відправлення проходять догляд в пункті відправлення і повинні бути захищені від несанкціонованого втручання;

2) статус безпеки вантажу та поштових відправлень присвоюється в пункті відправлення і чітко вказується в Декларації про безпеку вантажного відправлення;

3) статус безпеки (в паперовому чи електронному вигляді) супроводжує кожне вантажне відправлення для того, щоб можна було перевірити статус безпеки кожного конкретного вантажу та поштового відправлення;

4) в пункті трансферу здійснюється догляд, якщо не діє механізм визнання, включаючи двосторонні чи багатосторонні угоди.

4. Транзитні вантажі та поштові відправлення звільняються від догляду в

разі, якщо вони залишаються на борту ПС в пункті транзиту.

XXIII. Контроль на безпеку бортових припасів, бортового харчування, інвентарю, що застосовується для прибирання

1. Безпека приміщень

1. Приміщення, де здійснюється підготовка та зберігання бортового харчування, призначеного для перевезення на борту ПС, постійно охороняються шляхом забезпечення контролю доступу.

2. Вікна, завантажувальні/розвантажувальні доки закриваються відповідними пристроями та/або захищаються решітками.

3. Якщо суб'єкти наземного обслуговування, які займаються бортовими припасами та бортовим харчуванням або прибиранням ПС, розміщені в зоні обмеженого доступу, що охороняється, виконуються всі вимоги щодо контрольованої зони. Якщо такі служби розміщені поза периметром аеропорту, бортові припаси та товари перевозяться до ПС в зачинених та опломбованих транспортних засобах.

4. Всі партії вихідних товарів та обладнання, яке доставляється в приміщення та застосовується для готування або обробки бортового харчування та бортових припасів, перед початком процесу готування відповідним чином розукомплектовуються для того, щоб впевнитись в тому, що в них не містяться предмети, обмежені та/або заборонені для перевезення, після чого вони зберігаються в безпечних умовах. Партії товарів, які не можна розукомплектувати, такі як навушники, дорожні набори, аптечки першої допомоги, партії ковдр, пляшки з мінеральною водою опломбовуються продавцем чи постачальником даних товарів аби їх несанкціоноване відкриття

було помітним.

5. При наявності яких-небудь ознак пошкодження або відкриття партій бортових припасів або товарів компанія, що займається їх постачанням або прибиранням, проводить ручний догляд вказаних партій для того, щоб впевнитись у відсутності в них предметів, обмежених для перевезення.

6. Особи, які займаються приготуванням продуктів бортового харчування, включаючи комплектувальників контейнерів та візків, знаходяться під наглядом особи відповідальної за виконання заходів з авіаційної безпеки, з метою недопущення розміщення ними якого-небудь предмета, обмеженого для перевезення, в продукти харчування або супутні товари.

7. Холодильні камери та холодильники, в яких розміщені готові продукти харчування, візки чи контейнери з бортовим харчуванням повинні бути зачинені, якщо в їх безпосередньому використанні немає необхідності, а доступ до них повинен завжди контролюватись персоналом суб'єкта наземного обслуговування.

8. На кожну партію бортового харчування, бортових припасів та інших товарів складається відповідний документ, в якому вказуються дані про характер бортового харчування та бортових припасів, авіаперевізник, номер рейсу, дата, пункт призначення та номери встановлених пломб.

9. Суб'єкти наземного обслуговування, які виробляють бортове харчування (кейтерингові компанії) як у контрольованій зоні, так і за її межами, здійснюють заходи безпеки для запобігання несанкціонованому доступу на територію їх підприємств і розміщенню зброї, вибухових та інших небезпечних пристроїв і речовин у бортовому харчуванні та бортових припасах:

Розташовані за межами зони обмеженого доступу, що охороняється,

кейтерингові компанії забезпечують захист бортового харчування від несанкціонованого доступу на ділянці від пункту приготування бортового харчування до зони обмеженого доступу, що охороняється.

10. Догляд бортового харчування здійснюється персоналом служби авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності на вихідній лінії цеху бортового харчування безпосередньо перед завантаженням в спеціальний транспортний засіб або при потраплянні в зону обмеженого доступу, що охороняється.

2. Перевірка та опломбування транспортних засобів, візків та контейнерів бортового харчування

1. Для захисту візків та транспортних засобів, що використовуються для розміщення та перевезення припасів і засобів, призначених для перевезення повітряним транспортом, використовуються пломби компанії, що займаються бортовим харчуванням та бортовими припасами, а також прибиранням ПС, при цьому використовують тільки номерні пломби, порушення яких є помітним.

2. Перед тим, як закрити візок чи контейнер з бортовим харчуванням та бортовими припасами для відправки на борт ПС, спеціально призначений працівник перевіряє візок чи контейнер та їх вміст для того, щоб впевнитись у відсутності предметів, обмежених та/або заборонених для перевезення, та очевидних ознак відкриття. Після завершення перевірки візки та контейнери з бортовим харчуванням опломбовується. Відповідні номери пломб вказуються в накладній на відправлення транспортного засобу.

3. Особа, призначена для здійснення перевірки з метою безпеки, фіксує факт перевірки в документі на доставку, накладній на відправлення транспортного засобу або в замовленні авіаперевізника на поставку бортового.

харчування та проставляє в них свій підпис.

3. Персонал служби авіаційної безпеки експлуатанта аеродрому/аеропорту в контрольно-пропускних пунктах в'їзду в зону обмеженого доступу, що охороняється, та авіап перевізник при доставці бортових припасів звіряють пломби, встановлені на транспо

4. ртному засобі, з накладною на відправлення транспортного засобу. В разі виявлення розходжень з супроводжуючою документацією, або при наявності будь-яких ознак порушення пломб, така партія не допускається в зону обмеженого доступу, що охороняється.

5. Якщо пломби використовуються на транспортному засобі, який здійснює доставку бортових припасів та бортового харчування в різні місця в межах зон обмеженого доступу, що охороняються, водій відчиняє їх в першому пункті доставки або при в'їзді в зону обмеженого доступу, що охороняється. При наступних доставках бортових припасів та бортового харчування, що здійснюються в межах зони обмеженого доступу, що охороняється, транспортний засіб повторно не опломбовується. При цьому вантажне відділення транспортного засобу залишається зачиненим та/або перебуває під постійним контролем.

3. Товари, призначені для продажу на борту ПС та в критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються

1. Товари, призначені для продажу на борту ПС, підлягають догляду на загальних підставах.

2. Товари, призначені для продажу в критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються, підлягають догляду на загальних підставах.

3. Магазили безмитної торгівлі та інші комерційні підприємства в аеропортах розробляють заходи контролю на безпеку відповідно до вимог Програми авіаційної безпеки аеропорту, які включають заходи контролю доступу до приміщень, що знаходяться в зоні обмеженого доступу, що охороняється, гарантійні листи про відсутність в товарах предметів і речовин, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання, а також вимоги до набору і підготовки персоналу з питань авіаційної безпеки та перевірки їх анкетних даних.

4. Підприємства роздрібної торгівлі зобов'язані виконувати вимоги авіаційної безпеки, запроваджені в аеропорту, щодо продажу рідин, аерозолів та гелів.

XXIV. Догляд рідин, аерозолів та гелів

1. До рідин, аерозолів та гелів відносяться вода, інші напої, супи, сиропи, джеми, соуси, пасти, інші продукти харчування в соусах або із вмістом великої кількості рідини, креми, лосьйони, косметичні засоби, масла, парфуми, спреї, гелі, включаючи гелі для волосся та душу, піну для бриття, інші види піни, дезодоранти, пасти, включаючи зубну пасту, суміші, рідини з твердими речовинами, туш для вій, губна помада, а також будь-які інші продукти аналогічної консистенції при кімнатній температурі.

2. Вимоги до перевезення в ручній поклажі рідин, аерозолів, гелів, призначених для особистого використання, наступні:

1) всі рідини, аерозолі, гелі перевозяться в ємностях місткістю не більше 100 мл кожна;

2) всі рідини, аерозолі, гелі, розміщені в ємностях більше 100 мл, до

перевезення не приймаються навіть, якщо ємність заповнена частково, хоча перевезення пустих ємностей місткістю понад 100 мл дозволяється;

3) ємності з рідинами, аерозолями, гелями розміщуються в прозорому поліетиленовому пакеті, що закривається об'ємом не більше 1 літра. Розмір пакету об'ємом 1 літр має становити: 20,5 x 20,5 см, або 25 x 15 см, або еквівалентний розмір.

4) кожному пасажирові дозволяється перевозити тільки один такий пакет з рідинами, аерозолями, гелями, який надається для догляду окремо;

5) догляд рідин, аерозолів та гелів здійснюється із застосуванням ТЗД, ручного догляду;

6) звільнення від вказаних заходів допускається по відношенню до медикаментів, дитячого харчування, включаючи молоко та продукти, призначені для задоволення спеціальних дієтичних потреб або інших медичних цілей.

3. Рідини, аерозолі, гелі, придбані в магазинах роздрібної торгівлі в аеропорту, ємність яких більше 100 мл, не пропускаються через пункти догляду.

4. У разі використання ТЗД для перевірки рідини, аерозолів та гелів, їх об'єм для повітряного перевезення не обмежується.

XXV. Технічні вимоги до захищених від несанкціонованого відкриття пакетів (ЗНВП)

1. ЗНВП виготовляються з наступного матеріалу:

1) прозорий надміцний поліетилен низької щільності або еквівалентний матеріал;

2) по можливості екологічно не шкідливий матеріал, який утилізується;

3) розмір та товщина визначаються згідно з призначенням та мінімальною товщиною 50 мікрон.

2. На лицьовому боці ЗНВП для закриття пакета розміщується:

1) захищена від несанкціонованого відкриття стрічка червоного кольору шириною не менше 30мм з клеєзахисною стрічкою шириною 40мм;

2) чутлива до притиснення самоклеюча стрічка з високим ступенем початкової клейкості для забезпечення надійності та розривоміцності;

3) вбудований елемент захисту або приховані графічні символи для виявлення несанкціонованого відкриття. В разі намагання видалити стрічку з'являється прихований до цього графічний знак, який витерти неможливо. Такий графічний знак повинен бути видимим навіть при температурі замерзання або при нагріванні до точки плавлення пакета;

4) прихований захисний напис на зворотньому боці стрічки, який може бути напечатаний разом із зареєстрованим фірмовим символом або графічним знаком і який повторюється по всій довжині стрічки, є додатковим елементом захисту;

5) кромка повинна мати:

бокові та нижню заплавлені кромки (подвійним або широкополосним швом) шириною не менше 15мм з печатним написом на кромках;

печатний напис по кромкам «НЕ ВІДКРИВАТИ» або назва аеропорту чи експлуатанта ПС, або будь-який інший напис або графіка, що повторюються, шириною не менше 5мм, які можуть виходити за кромку пакета;

методи заплавлення кромок (рельєфний малюнок) та захист внутрішніх поверхонь шва, що призводить до мінімуму ризик несанкціонованого відкриття.

б) для напису передбачається:

захисний знак зеленого кольору (Пантон 368С) всередині захисної прямокутної рамки. Діаметр такого знаку повинен покривати не менше 33% ширини пакета;

прямокутна рамка червоного кольору (Пантон 485С) в нижній частині пакета з написом «Не відкривати до прибуття в кінцевий пункт призначення. В разі відкриття пакета вміст може бути конфіскованим».

7) для підтвердження та ідентифікації необхідно передбачити:

простір для квитанції/чеку або кишеню всередині пакета на видному місці у верхньому кутку захисної прямокутної рамки, в квитанції/чеку повинна бути вказана наступна інформація:

дата покупки у форматі дд/мм/рр;

місце покупки – держава, аеропорт та/чи експлуатант повітряного судна із застосуванням міжнародних кодів;

номер(и) рейсу(ів) та по можливості прізвище пасажирів;

кількість та перелік придбаних та розміщених в ЗНВП товарів;

походження пакета із вказівкою наступної інформації:

трьохбуквенний код для визначення держави, в якій був наданий ЗНВП пасажирів, або міжнародної авіакомпанії (для забезпечення продажу на борту повітряного судна) з метою визначення походження ЗНВП;

назва виробника з повним реєстраційним номером ІСАО;

інвентарний код та захисний код або елемент захисту ЗНВП на підприємстві роздрібною торгівлі та в магазинах. Для захисного коду або

елемента, які призначені для забезпечення належного контролю за ЗНВП по всьому ланцюгу постачання, а також забезпечення можливості їх відслідкування на випадок проведення розслідування, конкретної технології не передбачено, проте необхідно використовувати індивідуальну нумерацію та позначення достовірності.

3. На зворотному боці ЗНВП можуть бути вказані емблеми або логотипи конкретних аеропортів або підприємств роздрібної торгівлі.

XXVI. Звільнення від дотримання правил щодо кількості перевезення рідин, аерозолів, гелів

1. Звільнення від дотримання правил щодо кількості перевезення рідин, аерозолів, гелів надається в разі, якщо рідина, аерозоль чи гель призначені для використання під час подорожі та необхідні з медичних причин або для дієтичних потреб, у тому числі дитяче харчування надається службою авіаційної безпеки під час проходження догляду.

2. Пасажир повинен надати доказ необхідності в таких речовинах.

3. При перевезенні рідин, аерозолів, гелів, що необхідні під час подорожі, враховується тривалість всієї подорожі, а не тільки тривалість польоту;

4. Рідини, аерозолі, гелі, необхідні для медичних цілей, ємність яких перевищує 100 мл, згідно з приписом лікаря або придбані без рецепта, допускаються до перевезення, якщо їх дійсно необхідно перевозити в пасажирському салоні і їх об'єм не перевищує кількості, необхідної для подорожі. Для підтвердження приналежності даних ліків пасажир опитується стосовно характеру ліків, необхідності у їх прийманні, частоти та дозування прийому. Такі питання задаються з урахуванням принципів непередбачуваності

та виявлення поведінкових характеристик. Дозволяється перевезення речовин, які не є ліками, але застосовуються для медичних цілей, таких як лід для підтримки температури призначеного для пересадки органу, кров або препарати крові та напої, якщо їх використання виправдано з медичної точки зору.

5. Спеціальні дієтичні потреби включають рідини або продукти харчування, які надзвичайно необхідні для здоров'я пасажира, включають дитяче харчування при умові, що дитина також подорожує, або спеціальні продукти харчування, необхідні пасажирам, які не переносять лактозу чи глютен. Працівник служби авіаційної безпеки з метою підтвердження приналежності даних рідин та продуктів харчування та необхідності у їх вживанні, задає питання пасажиру про їх характер, частоту та дозування їх прийому. Такі питання задаються з урахуванням принципів непередбачуваності та виявлення поведінкових характеристик. Інші продукти для дітей включають вологі серветки, молоко або сік, стерилізовану воду та харчування у вигляді рідини, гелів, пасти.

6. На прохання персоналу служби авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності пасажир надає доказ достовірності звільнених рідин, аерозолів, гелів. Звіряється прізвище на наклейці придбаних по рецепту ліків з прізвищем у посадковому талоні. У випадку якщо ліки придбані без рецепта, рішення приймається на основі того, яка кількість ліків необхідна на час польоту із врахуванням можливих затримок або відхилень від маршруту. Якщо ліки придбані по рецепту, пасажир повинен надати довідку від лікаря, якщо на наклейці ліків не вказано прізвище пацієнта.

7. Звільненню для трансферних пасажирів підлягають рідини, аерозолі та гелі, які придбані в магазинах безмитної торгівлі в пункті вильоту та перевозяться трансферними пасажирами. Такі рідини, аерозолі та гелі приймаються до подальшого перевезення, якщо у пасажира є квитанція/чек, як

доказ здійснення покупки, та він не покидав контрольованої зони аеропорту. ЗНВП з рідинами, аерозолями та гелями, перевіряються на предмет несанкціонованого відкриття.

XXVII. Застосування спеціально навчених службових собак

1. Спеціально навчені службові собаки застосовуються для виявлення вибухових речовин в наступних випадках:

- 1) догляду вантажів та поштових відправлень;
- 2) догляду багажу, що перевозиться у вантажному відсіку;
- 3) як додатковий метод для підвищення ефективності виявлення вибухових речовин під час:
 - огляду ПС;
 - догляду транспортних засобів;
 - догляду аеропортових та бортових припасів;
 - догляду осіб та ручної поклажі;
 - огляду таких об'єктів, як пасажирські аеровокзали, ангари для технічного обслуговування, вантажні сховища.

2. Спеціально навчені службові собаки повинні мати здатність виявляти та подавати сигнал при виявленні вибухової речовини.

3. Виявлення вибухової речовини не залежить від її форми, положення або розміщення.

4. Спеціально навчені службові собаки повинні подавати сигнал тривоги в пасивній формі при виявленні вибухових речовин.

XXVIII. Обладнання та системи забезпечення безпеки

1. Суб'єкти авіаційної діяльності експлуатують технічні засоби та обладнання забезпечення безпеки лише тих виробників, що мають сертифікати відповідності на таке обладнання, видані уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. Обладнання, що застосовується для забезпечення безпеки цивільної авіації, експлуатується відповідно до вимог інструкцій і правил, розроблених виробником такого обладнання.

3. Суб'єкти авіаційної діяльності розробляють інструкції із застосування ТЗД відповідно до вимог інструкцій і правил, розроблених виробником такого обладнання.

4. Суб'єкти авіаційної діяльності, що експлуатують ТЗД, забезпечують його тестування перед кожним включенням або на початку кожної зміни в разі цілодобової його експлуатації, про що ведуться записи в Протоколах тестування технічних засобів догляду, що наведені у додатку 11 до цих Авіаційних правил.

5. Стационарні металошукачі повинні відповідати стандарту 2 ЄКЦА та відповідати наступним вимогам:

1) генерувати звуковий або візуальний сигнал тривоги при виявленні металевих предметів;

2) можливість підраховувати відсоток пасажирів (осіб), які пройшли догляд з використанням стационарного металошукача і не викликали тривоги;

3) мати можливість встановлювати відсоток кількості пасажирів (осіб), які пройшли догляд, за винятком пасажирів (осіб), які прямують в зворотньому напрямку;

4) підраховувати загальну кількість тривоги;

5) розраховувати кількість тривоги у відсотках від загальної кількості пасажирів (осіб), які пройшли догляд.

6. Ручні металодетектори повинні:

1) виявляти предмети, які вироблені з металів (чорних та кольорових) або їх містять. Виявлення та ідентифікація положення таких предметів з металів вказується сигналом тривоги;

2) мати засоби для регулювання параметрів ручного металодетектора, повинні бути захищені та доступні тільки для допущеного персоналу;

3) видавати звуковий сигнал тривоги в разі виявлення металевих предметів, який повинен бути чутним в межах 1 метра;

4) мати візуальний індикатор, який вказує на те, що обладнання знаходиться в робочому стані.

7. Рентгенівське обладнання:

1) рентгенівське обладнання повинно забезпечити необхідне виявлення, яке характеризується роздільною здатністю, глибиною проникнення та здатністю розпізнавання заборонених предметів для недопущення їх пронесення на борт ПС;

2) рентгенівське обладнання повинно мати наступні функції по

зображенню на екрані:

збільшувати, як мінімум в два рази, будь-яку частину зображення;
відеоінвертування, тобто відображення монохромного зображення з відображенням білого як чорного, і чорного як білого;

мати властивість посилення контурів та візуального відтворення матеріалів, через які рентгенівські промені не можуть проникнути;
забезпечувати визначення органічних та неорганічних матеріалів.

3) будь яка функція повинна автоматично відключатись під час догляду наступного предмета.

8. Вимоги до зображення на моніторі рентгенівського обладнання:

1) роздільна здатність відображення відрізка дроту повинна забезпечувати можливість ідентифікувати оператором на екрані зображення неізолюваного луженого мідного дроту діаметром 0,254 мм, розміщеного в поліметилметакрилаті;

2) глибина практичного проникнення променів повинна забезпечувати можливість ідентифікувати оператором на екрані зображення неізолюваного луженого мідного дроту діаметром 0,5105 мм за шаром алюмінію товщиною 11,1 мм;

3) просторова роздільна здатність повинна забезпечувати можливість ідентифікувати оператором на екрані зображення решітки з мідних листових пластин товщиною 2 мм (відстань між решітками 2,0 мм x 4,0 мм), розміщені паралельно або перпендикулярно руху стрічки;

4) спрощений метод проникнення променів для тонких матеріалів повинен забезпечити оператору бачити на екрані зображення сталевого листа

товщиною 0,10 мм;

5) спрощений метод проникнення променів для матеріалів значної товщини повинен забезпечити оператору бачити на екрані зображення свинцевого стрижня товщиною 1,5 мм за сталеву пластину товщиною 26 мм;

6) установка повинна диференціювати органічні та неорганічні матеріали, відображаючи їх різними кольорами.

9. Відповідність зазначених експлуатаційних показників оцінюється за допомогою стандартного тест-об'єкту.

XXIX. Система виявлення вибухових речовин

1. Система виявлення вибухових речовин виявляє та сигналізує про наявність вибухових речовин в багажі або вантажі шляхом подачі звукового сигналу тривоги в наступних випадках:

- 1) виявлення вибухової речовини;
- 2) виявлення предмета, який застосовується для приховування вибухової речовини;
- 3) високої щільності багажу, яка не дозволяє проаналізувати його вміст.

2. Стандарти для системи виявлення вибухових речовин:

1) стандарт 2 ЄКЦА системи виявлення вибухових речовин застосовується до всіх систем, встановлених до 1 вересня 2014 року. Строк дії стандарту 2 – до 1 вересня 2020 року;

2) якщо стандарт 2 ЄКЦА системи виявлення вибухових речовин

встановлено в період від 01 січня 2011 року до 01 вересня 2014 року, таку систему можна застосовувати до 1 вересня 2022 року;

3) стандарт 3 ЄКЦА системи виявлення вибухових речовин застосовується до всіх систем виявлення вибухових речовин, встановлених з 1 вересня 2014 року. Всі системи виявлення вибухових речовин повинні відповідати стандарту 3 з 1 вересня 2020 року, доки діє вимога щодо дії стандарту 2 до 1 вересня 2022 року;

4) всі системи виявлення вибухових речовин для ручної поклажі повинні відповідати стандарту С1 ЄКЦА;

5) системи виявлення вибухових речовин для ручної поклажі, в якій розміщені портативні комп'ютери та інші великі електричні прилади повинні відповідати стандарту С2 ЄКЦА;

6) системи виявлення вибухових речовин для ручної поклажі, в якій розміщені портативні комп'ютери, інші великі електричні прилади, рідини, аерозолі та гелі повинні відповідати стандарту С3 ЄКЦА;

7) зображення стандарту 2, С1, С2, С3, або С4 системи виявлення вибухових речовин повинно відповідати вимогам, викладеним в пункті 8 розділу XXVIII цих Авіаційних правил.

XXX. Технічне обслуговування обладнання

1. Все обладнання, що застосовується згідно з експлуатаційним призначенням, повинно функціонувати відповідно до його проектних параметрів, встановлених виробником. Для цього здійснюються регулярні

перевірки всіх засобів забезпечення авіаційної безпеки з метою визначення експлуатаційної готовності обладнання.

2. Все обладнання для забезпечення безпеки перевіряється кожного разу після включення та перед початком роботи кожної зміни.

3. В залежності від типу обладнання експлуатант отримує від виробника відповідні випробувальні зразки, які застосовуються для визначення відповідності обладнання проектним специфікаціям та його придатності до нормальної експлуатації.

4. Здійснюється два типи технічного обслуговування:

- 1) профілактичне технічне обслуговування;
- 2) позапланове або корегуюче технічне обслуговування.

5. Профілактичне технічне обслуговування передбачає регулярне та систематичне проведення перевірок та нагляду за обладнанням для визначення його відповідності встановленим параметрам.

6. Позапланове або корегуюче технічне обслуговування проводиться в разі збоїв у роботі обладнання, при цьому виводиться з робочого режиму для ремонту та визначення причини збою.

7. Комплексний регламент технічного обслуговування обладнання передбачає чітку реєстрацію та документальне оформлення операцій з технічного обслуговування та включає:

- 1) перелік всіх одиниць обладнання, встановленого в аеропорту, із вказівкою на їх місце розташування;

2) технічний паспорт для кожного виду обладнання з технічними характеристиками обладнання, включаючи вид, серійний номер та назву виробника;

3) дані про встановлення обладнання, включаючи дату та прізвище особи, відповідальної за встановлення, а також інформація про випробування при прийомі перед введенням в експлуатацію.

8. Регламент також має містити:

1) дані про керівника технічної групи по кожній одиниці обладнання та процедури відповідних дій, включаючи встановлення дати періодичних та профілактичних перевірок та фактичні дати проведеного корегуючого технічного обслуговування;

2) формуляри програми періодичних перевірок, що включають дати проведення, звіти про заміри, характер виконаних та запланованих дій, графік заміни компонентів та деталей, дати робіт та прізвища техніків, які її виконували;

9. Суб'єкти авіаційної діяльності, що мають сертифіковані служби авіаційної безпеки, які здійснюють догляд, розробляють технологічні документи щодо дій в разі виходу з ладу ТЗД, збійних ситуацій, пов'язаних з перебоями електропостачання тощо.

XXXI. Система проектування зображень небезпечних предметів (ПЗНП)

1. Система проектування зображень небезпечних предметів проектує віртуальне зображення заборонених предметів в рентгенівському зображенні багажу та включає в себе:

- 1) бібліотеку віртуальних зображень небезпечних предметів;
- 2) засоби для надання повідомлення та його видалення;
- 3) способи збереження та надання результатів відповідних дій оператора.

2. Система проектування зображень небезпечних предметів повинна повідомляти оператору у якому випадку:

- 1) визначати проєктоване зображення небезпечних предметів;
- 2) не визначати проєктоване зображення небезпечних предметів;
- 3) виконувати відповідні дії, у разі якщо зображення небезпечних предметів не проєктувалось;
- 4) здійснена невдала спроба проектування зображення небезпечних предметів і це було помітно оператору.

3. Повідомлення повинно залишатись до тих пір, поки воно не буде видалено оператором.

4. Для доступу до обладнання, на якому встановлена та застосовується система ПЗНП, оператор повинен застосовувати особистий пароль.

5. Система ПЗНП повинна зберігати результати відповідних дій оператора протягом, як мінімум 12 місяців у форматі, що дозволяє переглядати ці результати:

6. Бібліотека системи ПЗНП повинна:

1) мати 1000 віртуальних зображень заборонених предметів, які повинні складати не менше 250 різних заборонених предметів, кожен із яких повинен бути зображений в різних варіантах розміщення;

2) включати віртуальні зображення небезпечних предметів, заборонених до перевезення в багажі, який проходить догляд;

3) включати чітки та якісні віртуальні зображення небезпечних предметів, які не повинні відрізнятися від реальних;

4) містити для догляду ручної поклажі зображення, а саме:
саморобних вибухових пристроїв - 60-75%;
зброї/вогнепальної зброї – 10-25%;
ножів, гострих предметів – 10-25%;
іншого – 5-20%.

5) бібліотека, що застосовується для догляду багажу, який перевозиться у вантажному відсіку, містить:

саморобних вибухових пристроїв в- 80-100%;
іншого – 0-20%.

XXXII. Облік та звітність за результатами здійснення догляду

1. За результатами здійснення догляду складається наступна документація:

1) акти виявлення та вилучення у пасажирів та членів екіпажу предметів, заборонених для перевезення повітряним транспортом;

- 2) журнал обліку актів вилучення у пасажирів та членів екіпажу предметів, заборонених для перевезення повітряним транспортом (один на зону догляду), що наведений в додатку 12 до цих Авіаційних правил;
- 3) журнал обліку догляду вантажу та поштових відправлень, що наведений в додатку 13 до цих Авіаційних правил;
- 4) декларація про безпеку вантажного відправлення;
- 5) журнал обліку декларацій про безпеку вантажного відправлення;
- 6) журнал обліку догляду бортових припасів, що наведений в додатку 14 до цих Авіаційних правил;
- 7) акти догляду вантажу, поштових відправлень, бортових припасів за відсутності відправника;
- 8) акти догляду багажу за відсутності пасажирів;
- 9) протоколи тестування ТЗД;
- 10) журнал обліку протоколів тестування ТЗД;
- 11) журнал прийому-здачі чергувань зміною (складається в довільній формі) один на зону догляду.

2. Термін зберігання документації, наведеної у цьому розділі, становить один рік.

3. Інформація про вилучення з ручної поклажі та багажу пасажирів та членів екіпажу, а також з вантажу, поштових відправлень, бортових припасів зброї, вибухових речовин, вибухових пристроїв, боеприпасів, отруйних та радіоактивних речовин і сполук негайно передається до відділу поліції в аеропорту та уповноваженому органу з питань цивільної авіації.

4. Якщо заборонені предмети виявлено при обслуговуванні міжнародного рейсу, про це також інформуються підрозділи Служби безпеки України, Держприкордонслужби та митних органів в аеропорту.

Начальник управління системою
авіаційної безпеки



В. МАЧУСЬКИЙ

Додаток 1
до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та
здійснення контролю на безпеку в
аеропортах України»
(пункт 9 розділ IV)

Методика
проведення догляду
за допомогою ручного металодетектора
пасажирів та членів екіпажу чоловічої та жіночої статі

1. Догляд пасажирів та членів екіпажу чоловічої статі

Перед проведенням догляду необхідно отримати дозвіл на проведення процедури догляду за допомогою ручного металодетектора, запропонувати особі поставити ноги на ширину плечей, розвести руки в сторони та показати долоні.

Відкриті частини тіла перевіряються візуально.

Крок 1

Перевірити голову візуально або за допомогою рук методом прощупування (у разі необхідності).

Крок 2

Перевірити комір, краватку (якщо вона є), пояс методом прощупування.

Крок 3

Перевірити плече і руку, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи (обхват рук повинен бути повним, щоб не залишалось не перевірених зон).

Немає значення з якої руки починати процедуру догляду.

Крок 4

Перевірити передню частину тіла від плечей до пояса, не забуваючи про бокові сторони тулуба (від пахв до пояса), проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Крок 5

Перевірити друге плече та другу руку проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи (обхват рук повинен бути повним, щоб не залишалось не перевірених зон).

Крок 6

Перевірити нижню частину тіла від пояса до стопи, звертаючи увагу на кишені, щиколотки, пахову зону, манжети, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці щиколоток та манжетів.

Пахова зона перевіряється тильною стороною руки.

Крок 7

Перевірити задню частину тіла від плечей до пояса, перекриваючи перевірені бокові частини, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Крок 8

Перевірити нижню частину тіла від пояса до стопи, звертаючи увагу на кишені, щиколотки, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Крок 9

Взуття перевіряється за допомогою РМД, не знімаючи його.

При спрацюванні РМД, при виникненні підозри щодо наявності заборонених предметів та при наявності взуття на високих підборах, платформі, взуття знімається та перевіряється за допомогою РТІ.

Ступні перевіряються за допомогою РМД або методом прощупування.

Догляд здійснюється методично, щоб не залишити без уваги жодну частину тіла.

Продовження додатку 1

Після закінчення процедури догляду речі особи, які були викладені/виявлені, перевірити вручну (при необхідності), а потім за допомогою РТІ.

Повернути особі перевірені речі, подякувати за взаємодію.

У випадку виявлення у особи предметів/речовин, заборонених до пронесення в зону обмеженого доступу, що охороняється, та до перевезення на борту ПС, виконуються дії, визначені у розділі IX цих Авіаційних правил.

2. Догляд пасажирів та членів екіпажу жіночої статі

Перед проведенням догляду необхідно отримати дозвіл на проведення процедури догляду за допомогою ручного металодетектора, запропонувати особі поставити ноги на ширину плечей, розвести руки в сторони та показати долоні.

Відкриті частини тіла перевіряються візуально.

Крок 1

Перевірити голову візуально або за допомогою рук методом прощупування (у разі необхідності).

Крок 2

Перевірити комір, краватку (за наявності), зону грудей, пояс, поділ спідниці методом прощупування.

При перевірці зони грудей у жінок звертається увага на можливі місця приховування (кісточки, великі застібки).

Крок 3

Перевірити плече і руку, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи (обхват рук повинен бути повним, щоб не залишалось не перевірених зон).

Немає значення з якої руки починати процедуру догляду.

Крок 4

Перевірити передню частину тіла від плечей до пояса, не забуваючи про бокові сторони тулуба (від пахв до пояса), проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Крок 5

Перевірити плече та другу руку проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи (обхват рук повинен бути повним, щоб не залишалось не перевірених зон).

Крок 6

Перевірити нижню частину тіла, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД, звертаючи увагу на кишені, пахову зону.

Пахова зона перевіряється тильною стороною руки.

Якщо особа в брюках, перевірка нижньої частини тіла проводиться згідно з кроком 6 цієї Методики для проведення догляду осіб чоловічої статі за допомогою ручного металодетектора.

Крок 7

Перевірити задню частину тіла від плечей до пояса, перекриваючи перевірені бокові частини, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Крок 8

Перевірити нижню частину тіла, звертаючи увагу на кишені, проводячи спочатку рукою, дублюючи РМД.

Якщо особа в брюках, перевірка нижньої частини тіла проводиться згідно з кроком 8 Методики проведення догляду осіб чоловічої статі за допомогою ручного металодетектора.

Крок 9

Взуття перевіряється за допомогою РМД, не знімаючи його.

При спрацюванні РМД, при виникненні підозри щодо наявності заборонених предметів та при наявності взуття на високих підборах, платформах, взуття знімається та перевіряється за допомогою РТІ.

Ступні перевіряються за допомогою РМД або методом прощупування.

Догляд здійснюється методично, щоб не залишити без уваги жодну частину тіла.

Після закінчення процедури догляду речі особи, які були викладені/виявлені, перевірити вручну (при необхідності), а потім за допомогою РТІ.

Повернути особі перевірені речі, подякувати за взаємодію.

У випадку виявлення у особи предметів/речовин, заборонених до пронесення в зону обмеженого доступу, що охороняється, та до перевезення на борту ПС, виконуються дії визначені в розділі IX цих Авіаційних правил.

В. М. Мазуся

Додаток 2
до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та здійснення
контролю на безпеку в аеропортах
України»
(пункт 9 розділ IV)

Методика
проведення ручного догляду
пасажирів та членів екіпажу чоловічої та жіночої статі

1. Догляд пасажирів та членів екіпажу чоловічої статі

Перед здійсненням ручного догляду необхідно отримати дозвіл на проведення процедури ручного догляду, запропонувати пасажирові поставити ноги на ширину плечей, розвести руки в сторони та показати долоні.

Відкриті частини тіла перевіряються візуально.

Крок 1

Перевірити голову візуально або за допомогою рук методом прощупування (у разі необхідності).

Крок 2

Перевірити комір, краватку (за наявності), пояс методом прощупування.

Крок 3

Перевірити плече і руку методом прощупування.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи (обхват рук повинен бути повним, щоб не залишалось не перевірених зон).

Немає значення з якої руки починати процедуру догляду.

Крок 4

Перевірити передню частину тіла від плечей до пояса, не забуваючи про бокові сторони тулуба (від пахв до пояса), при цьому великі пальці рук не розмикаються (в постійному контакті між собою).

Крок 5

Перевірити друге плече та другу руку методом прощупування.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи (обхват рук повинен бути повним, щоб не залишалось не перевірених зон).

Крок 6

Перевірити нижню частину тіла від пояса до стопи, звертаючи увагу на кишені, щиколотки, пахову зону, манжети.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці щиколоток та манжетів.

Пахова зона перевіряється тильною стороною руки.

Крок 7

Перевірити задню частину тіла від плечей до пояса, перекриваючи перевірені бокові частини.

Крок 8

Перевірити нижню частину тіла від пояса до стопи, звертаючи увагу на кишені, щиколотки.

Крок 9

Запропонувати пасажирові зняти взуття. Взуття перевіряється за допомогою РТІ.

Ступні перевіряються за допомогою РМД або методом прощупування.

Догляд здійснюється методично, щоб не залишити без уваги жодну частину тіла.

Після закінчення процедури догляду речі особи, які були викладені/виявлені перевірити вручну (при необхідності), а потім за допомогою РТІ.

Повернути особі перевірені речі, подякувати за взаємодію.

У випадку виявлення у пасажира предметів /речовин, заборонених до пронесення в зону обмеженого доступу, що охороняється, та до перевезення на борту ПС, виконуються дії згідно вимог розділу IX цих Авіаційних правил.

2. Догляд пасажирів та членів екіпажу жіночої статі

Перед здійсненням ручного догляду необхідно отримати дозвіл на проведення процедури ручного догляду, запропонувати пасажирові поставити ноги на ширину плечей, розвести руки в сторони та показати долоні.

Відкриті частини тіла перевіряються візуально.

Крок 1

Перевірити голову візуально або за допомогою рук методом прощупування (у разі необхідності).

Крок 2

Перевірити комір, краватку (за наявності), зону грудей, пояс, поділ спідниці методом прощупування.

При перевірці зони грудей у жінок, звертається увага на можливі місця приховування (кісточки, великі застібки).

Крок 3

Перевірити плече і руку методом прощупування.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи.

Немає значення з якої руки починати процедуру догляду.

Крок 4

Перевірити передню частину тіла від плечей до пояса, не забуваючи про бокові сторони тулуба (від пахв до пояса).

Крок 5

Перевірити друге плече та другу руку методом прощупування.

Використовувати кругові рухи рук при перевірці плеча та манжета рукава.

Кількість рухів залежить від повноти руки особи.

Крок 6

Перевірити нижню частину тіла, звертаючи увагу на кишені, пахову зону.

Пахова зона перевіряється тильною стороною руки.

Якщо пасажирка в брюках перевірка нижньої частини тіла проводиться згідно з Кроком 6 Методики ручного догляду пасажирів та членів екіпажу чоловічої статі.

Крок 7

Перевірити задню частину тіла від плечей до пояса, перекриваючи перевірені бокові сторони тулуба, методом прощупування.

Крок 8

Перевірити нижню частину тіла, звертаючи увагу на кишені.

Якщо пасажирка в брюках перевірка нижньої частини тіла проводиться згідно з Кроком 8 Методики ручного догляду пасажирів та членів екіпажу чоловічої статі.

Крок 9

Запропонувати пасажирові зняти взуття. Взуття перевіряється за допомогою РТІ.

Ступні перевіряються за допомогою ручного металодетектора або методом прощупування.

Догляд здійснюється методично, щоб не залишити без уваги жодну частину тіла.

Після закінчення процедури догляду речі пасажира, які були викладені/виявлені, перевірити вручну (при необхідності), а потім за допомогою РТІ.

Повернути пасажиру перевірені речі, подякувати за взаємодію.

У випадку виявлення у пасажира предметів /речовин, заборонених до пронесення в зону обмеженого доступу, що охороняється, та до перевезення на борту ПС виконуються дії згідно вимог розділу IX цих Авіаційних Правил.

В. М. Магурський

Додаток 3

до Авіаційних правил України

«Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України»

(пункт 6 розділу V)

Методика

проведення ручного догляду ручної поклажі і багажу

1. Ручний догляд ручної поклажі та багажу здійснюється в присутності пасажирів та з його/її згоди. Перед початком проведення ручного догляду пасажир інформується про недопущення втручання в процедуру догляду.

2. Ручна поклажа/багаж відкривається пасажиром та перевіряється на відсутність подвійного дна. Для визначення значних відмінностей в зовнішніх і внутрішніх розмірах використовується вимірвальна лінійка, щуп або інший засіб.

3. Під час зовнішнього огляду ручної поклажі/багажу звертається увага на шви, підкладку, застібки блискавок, замки, петлі, коліщата та ручки з метою виявлення ознак їх підміни або ремонту, що може вказувати на приховування обмеженого до перевезення предмету.

4. Оглядається та перевіряється кожне додаткове відділення/кишені ручної поклажі/багажу окремо (зверху донизу), при цьому візуально ідентифікується вміст відділень/кишень, щоб не нанести собі поранень колючими або ріжучими предметами.

5. Проводиться візуальний огляд основного внутрішнього відділення ручної поклажі/багажу, притримуючи кришку, з метою визначення реакції

пасажира, присутності очевидних небезпечних предметів і речовин, відповідності вмісту валізи її власнику.

6. Під час перевірки кришки ручної поклажі/багажу, звертається особлива увага на шви, обробку країв та внутрішні кишені.

7. По черзі викладаються всі предмети із ручної поклажі/багажу, оглядаються і класифікуються на:

безпечні;

дозволені для перевезення тільки в багажі;

заборонені для перевезення на борту ПС цивільної авіації, при цьому доступ пасажирів до заборонених предметів обмежується.

8. Предмети одягу, рушники, м'які іграшки викладаються на стіл та перевіряються методом прощупування.

9. Електричні та електронні прилади/пристрої оглядаються зовні на відсутність ознак їх переробки, втручання, відсутності додаткових батарейок та наявності правильно розподіленої ваги. Після зовнішнього огляду обов'язково здійснюється догляд за допомогою РТІ.

10. При необхідності здійснюється догляд за допомогою РТІ таких предметів, як термоси, книги, парасолі та милиці для перевірки достовірності їх призначення.

11. Рідини, гелі, аерозолі перевіряються наступним чином:

визначається характер вмісту і об'єм ємності;

перевіряється наявність маркування безпеки, відповідність ваги

кількості вмісту, наявність захисних ковпачків при перевірці аерозолів.

12. При перевірці внутрішнього відділення ручної поклажі/багажу, звертається особлива увага на внутрішні кишені і обшивку та відсутність подвійного дна.

13. Порожня ручна поклажа/багаж піднімається рукою та перевіряється рівномірність ваги та вага порожньої валізи. При виникненні підозри, що вага валізи розподілена нерівномірно або надто велика для порожньої валізи, така валіза перевіряється щодо приховування обмежених до перевезення предметів, при необхідності, за допомогою РТІ.

14. Під час догляду особлива увага приділяється наявності жирних плям та невеликих отворів на зовнішній поверхні ручної поклажі/багажу, на запах мигдалю, лаку для нігтів, клею, духів та інших маскувальних випаровувань, які можуть вказувати на присутність вибухових речовин.

15. Після завершення процедури ручного догляду, ручну поклажу необхідно закрити і повернути власнику, після того, як він також пройде догляд.

16. У разі виявлення у пасажирів заборонених до перевезення на борту ПС предметів чи речовин, виконуються дії визначені в розділі IX цих Авіаційних правил.

В. В. Мухомов

Додаток 4

до Авіаційних правил України

«Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України»

(пункт 2 розділ ІХ)

АКТ № ____

догляду багажу за відсутності пасажира

« ____ » _____ р.

_____ (аеропорт, авіакомпанія)

Я, _____

(посада, прізвище, ім'я, по-батькові посадової особи служби авіаційної безпеки, яка склала акт) склав цей акт про те, що згідно з розпорядженням

_____ (посада, прізвище, ім'я, по-батькові посадової особи, яка дала розпорядження на здійснення контролю на безпеку багажу)

У присутності свідків

1. _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, адреса)

2. _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, адреса)

3. Представника експлуатанта ПС _____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

4. Представника митних органів _____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

5. Представника відділу поліції в аеропорту _____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

у відсутності пасажира в пункті догляду _____

_____ (вказати пункт контролю на безпеку)

здійснив ручний догляд багажу, що перевозився рейсом № _____

експлуатанта ПС _____

Маршрут слідування _____

Багажна бирка № _____, що належить пасажиру _____

Опис вмісту багажу _____

В результаті проведеного ручного догляду виявлено та вилучено _____

(вказати, які предмети та речовини виявлено, де саме, їх відмінні ознаки)

Підписи свідків:

1. _____

2. _____

3. Представника експлуатанта ПС _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

4. Представника митних органів _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

5. Представника відділу поліції в аеропорту _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

Вилучені з багажу заборонені для перевезення повітряним транспортом цивільної авіації предмети та речовини передані _____ (вказати кому і з якою метою передані)

Особа, яка прийняла вилучене _____ (посада, прізвище, ім'я, по батькові, підпис)

Особа, яка здала вилучене _____ (посада, прізвище, ім'я, по батькові, підпис)

Підпис особи, яка склала акт _____

« ____ » _____ р.

Ваша ім'я

Додаток 5

до Авіаційних правил України

«Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України»

(пункт 1 розділу IX)

Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом

1. Пасажири та ручна поклажа

Пасажирам не дозволяється в ручній поклажі та особистих речах з міркувань безпеки проносити в зони обмеженого доступу та на борт повітряного судна наступні предмети:

- пістолети, вогнепальна зброя та інші пристрої, що вистрілюють кульовий заряд – пристрої, які можуть бути використані для заподіяння серйозних ушкоджень шляхом пострілу кулі, в тому числі:

усі види вогнепальної зброї, включаючи пістолети, револьвери, гвинтівки і рушниці;

іграшкові пістолети, муляжі та імітації стрілецької зброї, які можна прийняти за справжню зброю;

складові частини стрілецької зброї, за винятком телескопічних прицілів;

пневматичні рушниці стислого повітря та балончики вуглекислого газу, включаючи пістолети, рушниці для стрільби кульками, гвинтівки і пістолети для стрільби кульками;

сигнальні ракетниці і стартові пістолети;

луки, арбалети і стріли;

гарпунні рушниці та рушниці для підводного полювання;

рогатки і праці;

- пристрої шокової дії – а саме:

знаряддя для шокового ураження, такі як: пістолети і палиці;
пристрої шокової дії на тварин і пристрої умиротворення тварин;
хімічні речовини, гази і спреї, що виводять з ладу і паралізують,
такі як: газ Мейс, перцевий спрей, кислотні спреї, спреї, що
відлякують тварин, і слезогінний газ;

загостренні предмети чи предмети з гострим наконечником, а саме:

предмети, призначені для рубання, такі як сокири, різак і тесаки;
льодові сокирки і льодоруби;
леза для гоління
ножі для різання картону
ножі з довжиною леза більше 6 см;
ножиці з лезами завдовжки більше 6 см, якщо міряти від центру
шарніра;
знаряддя для бойових мистецтв із загостреними кінцями або
загостреними крайками;
мечі і шаблі;

робочі інструменти, а саме:

інструменти монтування;
дрилі і свердла, включаючи акумуляторні портативні електричні
дрилі;
інструменти з лезами або стержнями завдовжки більше 6 см, які
можна використати в якості зброї, наприклад, викрутки і стамески;
пили, включаючи акумуляторні портативні електричні пили;
паяльні лампи;
«пістолети» для кріплення і забивання цвяхів;

затуплені інструменти, а саме:

бейсбольні біти і біти для гри в софтбол;
ключки та кийки, а саме різні види поліцейських палиць, такі як
тверді, гнучкі і палиці з ліхтарем;
знаряддя для бойових мистецтв;

вибухові речовини та запалювальні речовини і пристрої, а саме:

боєприпаси;
капсули-детонатори;
детонатори і запали;
копії або імітації вибухових пристроїв;
міни, гранати та інші вибухові пристрої військового призначення;
піротехніка, включаючи піротехнічні вироби для феєрверків;
димові шашки або патрони;
динаміт, порох і пластичні вибухові речовини та ін.

2. Пасажири та зареєстрований багаж

Пасажирам не дозволяється перевозити в зареєстрованому багажі наступні предмети:

- вибухові речовини та запалювальні речовини і пристрої, а саме:

боєприпаси;
капсули-детонатори;
детонатори і запали;
міни, гранати та інші вибухові пристрої військового призначення;
піротехніка, включаючи піротехнічні вироби для феєрверків;
димові шашки або патрони;
динаміт, порох і пластичні вибухові речовини та ін.

3. Інші особи окрім пасажирів

Іншим особам, які не є пасажирами забороняється вносити до зони обмеженого доступу:

- пістолети, вогнепальну зброю та інші пристрої, в тому числі:
 - усі види вогнепальної зброї, включаючи пістолети, револьвери, гвинтівки і рушниці;
 - іграшкові пістолети, муляжі та імітації стрілецької зброї, які можна прийняти за справжню зброю;
 - складові частини стрілецької зброї, за винятком телескопічних прицілів;
 - пневматичні рушниці стислого повітря та балончики вуглекислого газу, включаючи пістолети, рушниці для стрільби кульками, гвинтівки і пістолети для стрільби кульками;
 - сигнальні ракетниці і стартові пістолети;
 - луки, арбалети і стріли;
 - гарпунні рушниці та рушниці для підводного полювання;
 - рогатки і праці;

- пристрої шокової дії, а саме:
 - зброя для шокового ураження, такі як: пістолети і палиці;
 - пристрої шокової дії на тварин і пристрої умертвіння тварин;
 - хімічні речовини, гази і спреї, що виводять з ладу і паралізують, такі як: газ Мейс, перцевий спрей, кислотні спреї, спреї, що відлякують тварин, і сльозогінний газ;

- вибухові речовини та запалювальні речовини і пристрої, а саме:
 - боєприпаси;
 - капсули-детонатори;
 - детонатори і запали;
 - муляж або імітація вибухових пристроїв;
 - міни, гранати та інші вибухові пристрої військового призначення;

піротехніка, включаючи піротехнічні вироби для феєрверків;
димові шашки або патрони;
динаміт, порох і пластичні вибухові речовини;

- будь-які інші предмети, які можуть бути використані для спричинення серйозних травм і які зазвичай не використовуються в зонах обмеженого доступу, наприклад, зброя для бойових мистецтв, мечі, шаблі та ін.

4. Заборонені предмети та речовини у вантажних відправленнях

У вантажних та поштових відправленнях забороняється перевозити змонтовані вибухові та запалювальні пристрої, які не перевозяться відповідно до існуючих правил безпеки.

5. Рідини аерозолі та гелі

До рідин, аерозолів та гелів (далі РАГ) відносять пасти, лосьйони, рідкі/тверді суміші та вміст герметизованих посудин, а саме зубну пасту, гель для волосся, напої, супи, сиропи, парфуми, піни для гоління та інші предмети подібної консистенції.

РАГ перевозяться пасажиром в салоні повітряного судна у STEB, який під час польоту повинен знаходитися в середині закритої ручної поклажі. Загальна кількість ємностей з РАГ на одного пасажиром не повинна перевищувати 1000 мілілітрів/1000 грамів. Кожна одиниця РАГ не повинна перевищувати 100 мілілітрів/100 грамів. Кількість одиниць РАГ на одного пасажиром не повинна перевищувати 10 (десяти) одиниць.

Кількість ліків, що перевозиться пасажиром визначається медичною довідкою від лікаря та у розрахунок їх прийому на час подорожі.

6. Небезпечні вантажі

Продовження додатку 5

При визначенні допуску до перевезення в ручні поклажі та зареєстрованому багажі пасажирів, а також вантажних та поштових відправленнях слід дотримуватись стандартів та рекомендованої практики Додатку 18 ІСАО до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Документу 9284 ІСАО «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом».

В. М. Мачусович

Додаток 6
до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та
здійснення контролю на безпеку в
аеропортах України»
(пункт 4 розділу IX)

АКТ № _____

виявлення та вилучення у пасажирів (членів екіпажу) предметів і речовин,
заборонених для транспортування на повітряних суднах цивільної авіації

« ____ » _____ р.

_____ (аеропорт, авіаперевізник)

Я,

_____ (посада, прізвище, ім'я, по-батькові посадової особи, яка склала акт)

_____ склав цей акт про те, що
пасажирів (членів екіпажу) _____

_____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

який відлітав рейсом № _____ до аеропорту _____
було запропоновано подати для догляду предмети, речовини, заборонені для
транспортування на повітряних суднах, що він можливо має при собі, в
ручній поклажі, багажі.

Пасажир (член екіпажу) _____
_____ (прізвище, ініціали)

заявив, що _____
_____ (вказати, що саме заявив пасажир /член екіпажу)

При здійсненні ручного догляду особи, ручної поклажі, багажу (потрібне
підкреслити) у пасажирів (членів екіпажу) виявлено та вилучено заборонені
до транспортування предмети та речовини: _____

_____ (вказати, що саме вилучено, в якій кількості, відмінні ознаки, номер зброї, калібр, розміри та інше)

Факт вилучення підтверджують свідки:

1. _____
 (прізвище, ім'я, по-батькові) (адреса) (підпис)
2. _____
 (прізвище, ім'я, по-батькові) (адреса) (підпис)

Пояснення пасажира (члена екіпажу): _____

Відомості про пасажира (члена екіпажу):

Прізвище, ім'я, по батькові _____

Рік і місце народження _____

Місце роботи, служби, навчання _____

Місце проживання _____

Документ, що посвідчує особу _____

(вид документу, номер, ким і коли виданий)

Пасажиру (члену екіпажу) роз'яснено:

- Термін зберігання вилученого не більше 15 діб відповідно до договору про зберігання на платній основі. По закінченню вказаного терміну вилучене підлягає утилізації (комісійно).

«Дані відомості та пояснення записані з моїх слів вірно, копію акта отримав»

«По факту вилучення та подальшої утилізації вилученого претензій не маю»

Пасажир (член екіпажу)

_____ (підпис)

Співробітник служби авіаційної безпеки,
який склав даний акт

_____ (підпис)

Вилучені предмети та речовини, зазначені в акті, передані _____			
(до підрозділу поліції)			
(передані проводжаючим особам, родичам, їх прізвища та адреси)			
«Вилучене отримав» _____			
(дата)	(підпис)	(прізвище, ініціали)	
«Вилучене здав» _____			
(дата)	(підпис)	(прізвище, ініціали)	

Ваше ім'я та прізвище

Додаток 7
до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та здійснення
контролю на безпеку в аеропортах
України»
(пункт 4 розділу ІХ)

АКТ № _____

виявлення та вилучення з вантажу, поштових відправлень, бортових припасів
небезпечних речовин і предметів, заборонених для транспортування на
повітряних суднах цивільної авіації

« _____ » _____ р.

_____ (аеропорт, авіаперевізник)

Я, _____ (посада, прізвище, ім'я, по-батькові посадової особи, яка склала акт)

у присутності свідків:

1. _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, адреса)

2. _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, адреса)

Відправника: _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, адреса, вказати реквізити відправника)

Здійснив догляд вантажу (поштового відправлення, бортових припасів), що
перевозились за супровідними документами

№ рейсу та маршрут _____

Авіакомпанія _____

В результаті проведеного догляду виявлено та
вилучено _____

(вказати, які предмети та речовини виявлено, де саме та їх відмінні ознаки)

Під час здійснення догляду були присутні:

1. Представник митних органів _____

2. Представник відділу поліції в аеропорту _____

3 Представник авіакомпанії _____

4 Представник вантажного терміналу _____

Підписи свідків: 1. _____

2. _____

Підписи присутніх осіб:

1. Представник митних органів _____

2. Представник відділу поліції в аеропорту _____

3. Представник авіакомпанії _____

4. Представник вантажного терміналу _____

Вилучені під час догляду вантажу, поштових відправлень, бортових припасів заборонені до транспортування предмети та речовини передано

_____ (вказати кому і з якою метою передано)

Підпис особи, яка прийняла вилучене _____

Підпис особи, яка передала вилучене _____

Підпис особи, яка склала даний акт _____

(підпис, прізвище та ініціали)

« _____ » _____ р.

Ван А. М. Муссаєв

Додаток 8
до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та дійснення
контролю на безпеку в аеропортах
України»
(пункт 9 розділ XII)

АКТ № _____

догляду вантажу, поштових відправлень, бортових припасів за відсутності
відправника

« _____ » _____ р.

_____ (аеропорт, авіакомпанія)

Я, _____ (посада, прізвище, ім'я, по-батькові посадової особи служби авіаційної безпеки, яка склала акт)

Склав цей акт про те, що згідно з розпорядженням

_____ (посада, прізвище, ім'я, по-батькові посадової особи, яка дала розпорядження на здійснення контролю на безпеку)

У присутності свідків

1. _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, адреса)

2. _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, адреса)

3. Представника експлуатанта ПС _____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

4. Представника митних органів _____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

5. Представника відділу поліції в аеропорту _____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

6. Представника вантажного терміналу _____ (прізвище, ім'я, по-батькові)

у відсутності відправника в приміщенні _____

_____ (вказати в якому)
здійснив догляд вантажу, поштових відправлень, бортових припасів (потрібне підкреслити), що перевозилися за супровідними документами

_____ (вид, номер та приналежність до відправника)
рейсом № _____ з аеропорту _____ до аеропорту _____
що належить _____

_____ (вказати реквізити відправника)
Проведеним доглядом встановлено _____
(вказати результати, що вилучено, кількість вилученого)

Підписи свідків:

1. _____

2. _____

3. Представника експлуатанта ПС _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

4. Представника митних органів _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

5. Представника відділу поліції в аеропорту _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

6. Представника вантажного терміналу _____ (прізвище, ім'я, по-батькові, підпис)

Вилучені з вантажу, поштових відправлень, бортових припасів заборонені для перевезення повітряним транспортом цивільної авіації предмети та речовини передані _____
(вказати кому і з якою метою передані)

Особа, яка прийняла вилучене _____ (посада, прізвище, ім'я, по батькові, підпис)

Особа, яка здала вилучене _____ (посада, прізвище, ім'я, по батькові, підпис)

Підпис особи, яка склала акт _____

« _____ » _____ р.

Величківський

Додаток 9
до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та здійснення
контролю на безпеку в аеропортах
України»
(пункт 3 глава 3 розділ XVI)

Керівні матеріали з догляду відправлень (вантаж, пошти та ін.)

Рентгено-телевізійний інтроскоп (РТІ)

1. Відправлення, товщина яких перевищує 130 см та які доглядаються РТІ в одній проекції повинні доглядатися при наймні з двох сторін під мінімальним кутом обертання 60° і не більше 90° одним і тим самим оператором.

2. Відправлення, стосовно якого оператор не може обґрунтовано визначити, чи містить він заборонені предмети після догляду під двома різними кутами, повинен бути не допущений до перевезення або повинні застосовуватися інші відповідні методи догляду.

3. Основні вимоги до тривалості роботи операторів РТІ:

1) оператори, що здійснюють безперервний догляд не повинні працювати за монітором РТІ, інтерпритуючи рентгенівські зображення, більше 20 хвилин;

2) періоди безперервної роботи оператора, який постійно зайнятий інтерпретацією рентгенівських зображень, необхідно чергувати 10-хвилинними періодами відпочинку.

Обладнання виявлення слідів вибухових речовин (ETD)

1. Перевірка обладнанням ETD повинна складатися з аналізу слідів частинок або зразків парів, узятих як всередині, так і зовні вантажу і його вмісту.

2. Сліди частинок або пари повинні збиратися, зокрема, в наступних місцях:

1) внутрішні та зовнішні швелери, у разі необхідності, під будь-якою упаковкою;

2) мінімум 2 зовнішні поверхні під будь-якою упаковкою;

3) будь-які області, що використовуються для ручної обробки або підйому;

4) будь-які області, які, як видається, зазнали несанкціонованого втручання у відправлення.

3. Обладнання ETD не може використовуватися, крім як у комбінації з іншими методами та ТЗД для догляду відправлень при виконанні наступних вимог:

1) якщо неможливо отримати доступ до будь-якої частини, що вказані вище у підпунктах 1-4 пункту 2 цього додатку;

2) поверхня відправлення волога або мокра;

3) поверхня відправлення може бути закрита або захищена пакувальним матеріалом, який може зменшувати або погіршувати ефективність забору зразків.

Візуальний огляд

1. Візуальний огляд передбачає ретельний візуальний огляд відправлення і може бути проведений тільки:

- 1) в комбінації з іншими методами;
- 2) у випадку, коли видно усі частини та складові відправлень або можуть бути доглянуті без допоміжних засобів;

3) для живих тварин.

Ван А. М. Мухомов

Додаток 10

до Авіаційних правил України

«Інструкція з організації та здійснення

контролю на безпеку в аеропортах

України»

(пункт 4 розділ XIX)

ДЕКЛАРАЦІЯ ПРО БЕЗПЕКУ ВАНТАЖНОГО ВІДПРАВЛЕННЯ

<p>Категорія зареєстрованого суб'єкта (зареєстрований агент, відомий вантажовідправник, або експлуатант повітряного судна) та індивідуальний ідентифікатор зареєстрованого суб'єкта, який присвоює статус безпеки</p> <p>1</p>	<p>Індивідуальний ідентифікатор вантажного відправлення (якщо формат авіа вантажної накладної nnn-nnnnnnnn)</p> <p>2</p>	
<p>Вміст вантажного відправлення</p> <p>Консолідація</p> <p>3</p>		
<p>Пункт відправлення</p> <p>4</p>	<p>Пункт призначення</p> <p>5</p>	<p>Пункти трансферу/транзиту (якщо відомі)</p> <p>6</p>

Статус безпеки	Причини присвоєння статусу безпеки		
	Отримано від (коди)	Метод догляду (коди)	Підстави для звільнення (коди)
7	8	9	10
Інші методи догляду (якщо застосовуються)			
11			
12	Ким присвоєно статус безпеки Прізвище або ідентифікаційний номер співробітника	Статус безпеки присвоєно Дата Час (год.хв.) 13	
14	Категорія зареєстрованого суб'єкта (зареєстрований агент, відомий вантажовідправник, або експлуатант повітряного судна) та індивідуальний ідентифікатор (будь-якої зареєстрованої сторони, що прийняла статус безпеки, присвоєний вантажному відправленню іншою зареєстрованою стороною)		
15	Додаткова інформація, що стосується безпеки		

Правила по заповненню декларації про безпеку вантажного відправлення

1. Категорія зареєстрованого суб'єкта (зареєстрований агент, відомий вантажовідправник, або авіаперевізник) та індивідуальний ідентифікатор. Тут дається позначення зареєстрованого агента, відомого вантажовідправника або експлуатанта повітряного судна, що присвоїв первинний статус безпеки із вказівкою його категорії (тобто зареєстрований агент, відомий вантажовідправник або експлуатант повітряного судна) та його індивідуальний ідентифікатор.

2. Індивідуальний ідентифікатор вантажного відправлення. Вказується ідентифікатор безпосередньо вантажного відправлення. Це може бути номер авіа вантажної накладної (у форматі nnn-nnnnnnnn), внутрішньої накладної або поштового відправлення.

3. Вміст вантажного відправлення. Вказується інформація про вміст вантажного відправлення (наприклад, опис товарів) для відправлення, що супроводжується прямою авіа вантажною накладною або внутрішньою накладною. В разі консолідованого відправлення (тобто такого, що супроводжується генеральною авіа вантажною накладною і зв'язаною з нею внутрішньою накладною/накладними) замість опису товарів проставляється позначка в графі «Консолідація».

4. Пункт відправлення. Вказується пункт відправлення, який відповідає пункту відправлення, вказаному у відповідному транспортному документі (авіа вантажна накладна або внутрішня накладна), про що йде мова у графі 2 (наприклад трьох буквенне позначення IATA для аеропорту або код міста).

5. Пункт призначення. Вказується кінцевий пункт призначення вантажного відправлення, який повинен відповідати пункту призначення, вказаному у відповідному транспортному документі (авіа вантажна накладна або внутрішня накладна), про що йде мова у графі 2 (наприклад: трьох буквенне позначення IATA для аеропорту або код міста).

6. Пункти трансферу/транзиту. Вказується пункт зупинки на маршруті, в якому вантаж може бути перевантажений на інше повітряне судно або залишитись на борту того ж повітряного судна, якщо він відомий стороні, яка видала декларацію (наприклад, трьох буквенне позначення IATA для аеропорту або код міста). В іншому випадку ця графа не заповнюється.

7. Статус безпеки. Вказується кодове позначення статусу безпеки, присвоєного даному вантажному відправленню, для позначення того, чи допущено це вантажне відправлення до перевезення на:

пасажирському, чисто вантажному чи чисто поштовому повітряному судні (код "SPX");

тільки на чисто вантажному або чисто поштовому повітряному судні (код "SCO");

пасажирському, чисто вантажному чи чисто поштовому повітряному судні у відповідності до вимог для відправлень з високим ступенем ризику (код "SHR").

Причини присвоєння статусу безпеки: заповнити комірки (клітини) 8, 9 або 10.

8. Отримано від. Вказується кодове позначення категорії суб'єкта (тобто зареєстрований агент, відомий вантажовідправник або експлуатант повітряного судна), який надав дане вантажне відправлення до перевезення. При відсутності вказівки інших причин (тобто «догляд» або «підстави для

звільнення» та відмітки в графі «Консолідація») дана графа повинна обов'язково заповнюватись.

9. Метод догляду. Вказується кодове позначення методів догляду, що застосовуються зареєстрованим агентом, відомим вантажовідправником або експлуатантом повітряного судна під час догляду даного вантажного відправлення в якості причини для присвоєння статусу безпеки. При відсутності вказівки інших причин (тобто «отримано від» або «підстави для звільнення» та відмітки в графі «Консолідація») дана графа повинна обов'язково заповнюватись. В деяких випадках одного методу догляду не достатньо для перевірки вантажних відправлень всіх типів, тому можна вказувати більше одного методу догляду.

10. Підстави для звільнення. Вказується кодове позначення, яке свідчать про те, чому вказане вантажне відправлення звільнене від догляду в якості причини для присвоєння даного статусу безпеки.

При відсутності вказівки інших причин (тобто «отримано від» або «метод догляду» та відмітки в графі «Консолідація») дана графа повинна обов'язково заповнюватись.

11. Інший метод/методи догляду. Якщо вказаний в графі 9 код свідчить про застосування яких-небудь інших засобів, тут надається їх опис.

12. Ким присвоєно статус безпеки. При відсутності позначки в графі «Консолідація» вказується прізвище або ідентифікаційний номер співробітника зареєстрованого агента, відомого вантажовідправника або експлуатанта повітряного судна, який присвоїв статус безпеки.

13. Статус безпеки присвоєно. При відсутності позначки в графі «Консолідація» вказується точна дата та час присвоєння статусу безпеки

співробітником зареєстрованого агента, відомого вантажовідправника або експлуатанта повітряного судна.

14. Категорія (зареєстрований агент, відомий вантажовідправник або експлуатант повітряного судна) та ідентифікатор зареєстрованого суб'єкту. Вказується ідентифікатор будь-якого зареєстрованого агента, відомого вантажовідправника або експлуатанта повітряного судна, який приймає вантаж в своє розпорядження та приймає статус безпеки, первинно присвоєний зареєстрованим агентом, відомим вантажовідправником або експлуатантом повітряного судна, вказаному в графі 1. Цей запис є підтвердженням того, що вантаж залишався під захистом та слідує за іншими записами інших зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників або експлуатантів повітряних суден, які також приймали первинний статус безпеки.

15. Додаткова інформація щодо безпеки. Будь-яка додаткова інформація щодо безпеки, яку можуть вимагати держави-члени ІКАО. Якщо в ланцюгу доставки авіа вантажу використовується документація в паперовому вигляді, повинен додаватись підпис відповідальної особи, яка видала екземпляр Декларації про безпеку вантажного відправлення в паперовому вигляді згідно з пунктом 1 цього додатку.

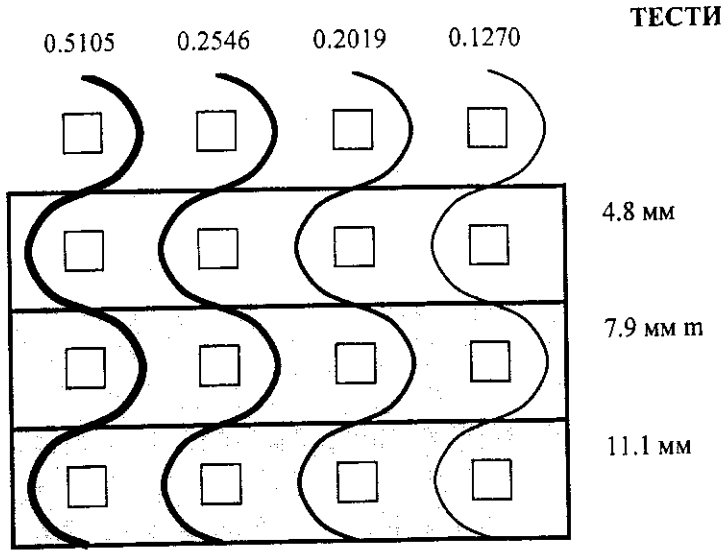
Ван А. Мускет

Додаток 11
до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та здійснення
контролю на безпеку в аеропортах
України»
(пункт 4 розділ XXVIII)

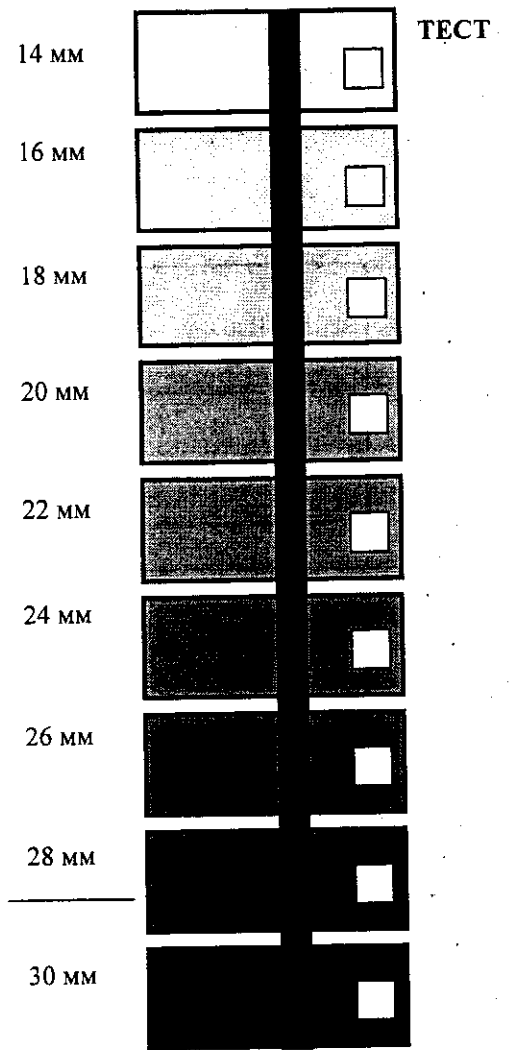
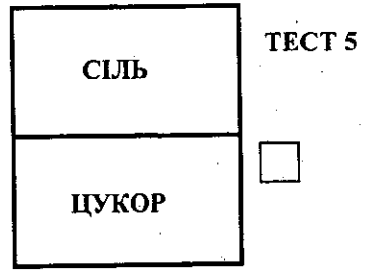
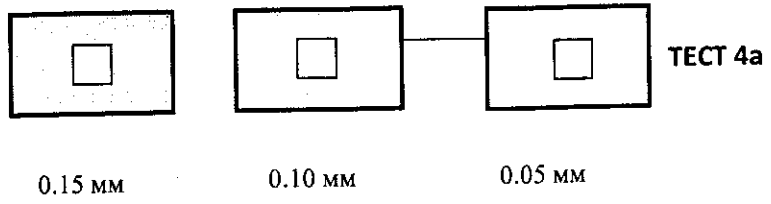
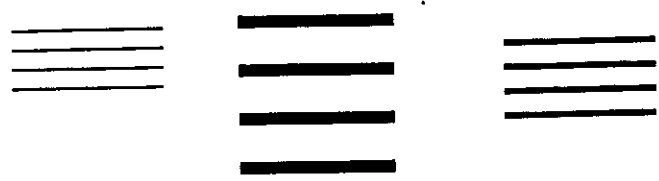
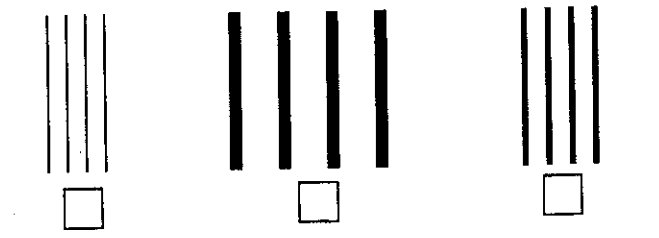
Протокол тестування технічних засобів догляду

Дата: _____ Час: _____ Оператор: _____
Модель та виробник РТУ: _____ Розмір тунелю: _____
Ідентифікаційний номер: _____ Місце встановлення РТУ: _____
Монітор: _____ Клавіатура: _____ Тип програми: _____
Оптимальне положення STP на стрічці (зліва, по центру, справа): _____

Номер тесту	Дисплей (ручний багаж)
1 Роздільна здатність дроту	0.2546 мм неізолюваний мідний дріт, не покритий алюмінієвим шаром
2 Корисне проникнення	0.5105 неізолюваний мідний дріт, не покритий алюмінієвим шаром
3 Просторова роздільна здатність	вертикальні та горизонтальні 2,0 мм решітки з листової міді
4а Просте проникнення (зображення тонкого матеріалу)	0.1 мм сталевий шов
4б Просте проникнення (диференціація товстого матеріалу)	Проникнення через ступенвий клін. (через сходинку ступеневого кліну товщиною 26 мм повинно бути видно сталевий стрижень)
5 Визначення матеріалів	2 різні кольори для солі та цукру



1.0 мм ґ решітки 2.0 мм решітки 1.5 мм решітки



Ваше ім'я та прізвище

Додаток 12

до Авіаційних правил України

«Інструкція з організації та здійснення

контролю на безпеку в аеропортах

України»

(пункт 1 розділ XXXII)

ЖУРНАЛ

обліку актів вилучення у пасажирів та членів екіпажу ПС предметів, заборонених
для перевезення повітряним транспортом

№ з/п	Дата і номер акта	Прізвище, ім'я, по-батькові пасажира/члена екіпажу	№ рейсу, приналежність ПС
1	2	3	4

Вид контролю на безпеку (особистий, фізичний)	Результат контролю (що вилучено)	Примітки
5	6	7

Ліма А. М.

Додаток 13

до Авіаційних правил України

«Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України»

(пункт 1 розділ XXXII)

ЖУРНАЛ

обліку догляду вантажу та поштових відправлень

№ з/п	Дата	Час контролю	№ рейсу, маршрут	Найменування вантажу, пошти	Відправник (адреса, реквізити)
1	2	3	4	5	6

Кількість місць	№ супровідного документу	Результати контролю	Старший зміни (групи) Прізвище / підпис	Примітки
7	8	9	10	11

Ваня А. Мазурський

Додаток 14

до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та
здійснення контролю на безпеку в
аеропортах України»
(пункт 1 розділ XXXII)

ЖУРНАЛ
обліку догляду бортових припасів

№ з/п	Дата	Час контролю	№ рейсу, маршрут	Найменування бортового припасу	Постачальник (адреса, реквізити)
1	2	3	4	5	6

Кількість місць	№ супровідного документу	Результати контролю	Старший зміни (групи) Прізвище / підпис	Примітки
7	8	9	10	11

Ван А. М. С. С. С. С. С.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України

«Про затвердження Авіаційних правил України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України»

I. Визначення проблеми

Відповідно до вимог статей 5, 11 Повітряного кодексу України захист цивільної авіації від актів незаконного втручання забезпечується шляхом впровадження комплексу організаційних і практичних заходів, а також залучення людських та матеріальних ресурсів. З цією метою, а також відповідно до вимог Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Керівництва з авіаційної безпеки (ICAO, DOC 8973), Політики Європейської конференції цивільної авіації (далі – ЄКЦА) у сфері авіаційної безпеки (ЄКЦА, DOC 30, частина II) Державіаслужба розробляє, впроваджує та забезпечує виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.

В рамках зазначених документів встановлюються вимоги щодо впровадження експлуатантами аеропортів стандартизованого рівня авіаційної безпеки.

Проектом наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України» (далі – проект регуляторного акта) пропонується удосконалити порядок проведення контролю на безпеку пасажирів та їх ручної поклажі, зареєстрованого багажу, персоналу та членів екіпажів повітряних суден, рідин аерозолів та гелів, транспортних засобів, вантажів і пошти, службової пошти та вантажу авіаперевізника, бортових припасів, аеропортових запасів.

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Держава	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Суб'єкти господарювання	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

В умовах функціонування системи управління авіаційною безпекою Державіаслужба здійснює нагляд та контроль за її ефективністю шляхом моніторингу показників рівня авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, їх аналізу та узагальнення.

Останнім часом збільшились випадки виявлення у пасажирів, їх ручній поклажі, багажі заборонених до перевезення на борту повітряного судна предметів, зокрема зброї (вогнепальної, холодної, травматичної). Так, у 2017 році при проведенні контролю на безпеку було виявлено 133 одиниці зброї (вогнепальної, холодної, травматичної). У 2018 році кількість виявленої зброї досягла 150 одиниць. Таке зростання свідчить про збільшення ймовірності вчинення акту незаконного втручання.

Крім цього, з дати прийняття Інструкції з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України (наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28.09.2004 р. № 81, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 7 грудня 2004 р. за № 1555/10154) суттєво змінилися вимоги керівних документів ІКАО, ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки та Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації (затверджена Законом України від 21.03.2017 р. № 1965-VIII). Так з 2004 року вже вийшло 3 нових видання Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, 5 нових видань Керівництва з авіаційної безпеки (ІКАО, DOC 8973), 6 нових видань DOC 30, частина II Політика Європейської конференції цивільної авіації.

З урахуванням цих змін впровадження проекту регуляторного акта є актуальним для цивільної авіації України, оскільки існуюча нормативно-правова база не дозволяє здійснювати ефективний нагляд за підтриманням стандартизованого рівня авіаційної безпеки в аеропортах (на аеродромах) цивільної авіації на європейському рівні, що впливає на економічний розвиток авіаційного ринку України.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання із забезпечення стандартизованого рівня авіаційної безпеки в аеропортах України є:

- зменшення рівня ризиків щодо скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації;
- забезпечення системного підходу по виявленню джерел небезпечних факторів, їх оцінки та усунення або зменшення до прийняттого рівня;
- підвищення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Залишення встановленого порядку забезпечення авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності в аеропортах України без змін, що негативно вплине на безпеку авіації в цілому та їх конкурентоздатність.
Альтернатива 2 Прийняти регуляторного акта	Удосконалення правової основи діяльності Державіаслужби у сфері управління авіаційною безпекою, що визначені статтями 85 - 91 Повітряного кодексу України; встановлення чітких вимог щодо удосконалення суб'єктами авіаційної діяльності в аеропортах України прийнятних заходів забезпечення стандартизованого рівня авіаційної безпеки та підвищення конкурентоздатності українських аеропортів на міжнародному ринку авіаперевезень.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати

Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Удосконалення правової основи діяльності Державіаслужби у сфері управління авіаційною безпекою, істотне зниження ризиків скоєння актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, підвищення конкурентоздатності українських аеропортів на міжнародному ринку авіаперевезень.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишити все без змін	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта	Підвищення рівня авіаційної безпеки дозволить забезпечити збереження життя людей та матеріальних ресурсів, які втрачаються при порушенні вимог авіаційної безпеки	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	16	13	3	-	32
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	50%	41%	9%	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишити все без змін	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта	Підвищення рівня продуктивності та конкурентоспроможності суб'єктів авіаційної діяльності	57 710 000 грн. за 1-й рік 284 490 000 грн. за 5-ть років

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	Відсутні
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього	57 710 000 грн. за 1-й рік 284 490 000 грн. за 5-ть років

підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта”)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Основними фондами, обладнанням суб'єкти авіаційної діяльності забезпечені. Навчання: 70 000 грн. (20 осіб* 3500 грн.)	210 000 грн. (навчання 1 раз на 2 роки, тому за п'ять років навчання відбудеться 3 рази)
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Відсутні	Відсутні
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Відсутні	Відсутні

6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	1 920 000 грн. (20 осіб* 8000 грн.* 12 місяців)	9 600 000 грн.
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	1 990 000 грн.	9 810 000 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	29	29
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	57 710 000 грн.	284 490 000 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	70 000 грн.	70 000 грн.	210 000 грн.

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/ нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/ зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Відсутні	

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	Відсутні			

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду(контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років

Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	Відсутні
--	----------

Вид витрат	Разом за рік (стартовий)	Періоди чні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	1 920 000 грн.	9 600 000 грн.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Залишити все без змін	1	проблема продовжує існувати

Альтернатива 2 Прийняти регуляторного акта	3 проект	цілі прийняття регуляторного акта, досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);
--	-------------	--

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні	проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Забезпечення на належному рівні державного контролю та нагляду за авіаційною безпекою цивільної авіації	Відсутні	ця альтернатива дає змогу майже в повній мірі досягнути поставлених цілей державного регулювання, вирішити усі важливі аспекти існуючої проблеми

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Залишити все без змін	Преваги відсутні і проблема продовжує існувати	X
Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта	Забезпечення на належному рівні державного контролю та нагляду за авіаційною безпекою цивільної авіації	X

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Розв'язання проблеми забезпечення авіаційної безпеки експлуатантами аеропортів на належному рівні можливо програмними методами, поєднавши:

комплекс заходів нормативно-правового регулювання діяльності у сфері авіаційної безпеки;

впровадження системи управління авіаційною безпекою згідно із стандартами і рекомендованою практикою ІКАО та вимогами Європейського Союзу;

корегування державної політики в галузі авіаційного транспорту;

впровадження системи обов'язкових та добровільних сповіщень авіаційним персоналом про загрози та законодавчого врегулювання захисту такої інформації;

використання бюджетних та не бюджетних джерел інвестування в системі профілактичної діяльності із запобігання актам незаконного втручання;

Прийняття проекту регуляторного акта дозволить встановити єдині вимоги у сфері авіаційної безпеки до Державіаслужби та експлуатантів аеропортів (аеродромів) цивільної авіації.

Крім цього, за оцінкою ІКАО фінансові та економічні збитки від декількох нещодавно проведених терористичних атак склав 4,47 млрд. доларів США, що призвело до двохтижневої перерви у діяльності експлуатантів аеродромів та експлуатантів повітряних суден, ремонту інфраструктури та інших збитків. Акти незаконного втручання 11 вересня 2001 року за оцінками ІКАО призвели до сукупних втрат у розмірі 2 трлн доларів США. Також можливі і інші наслідки від низької якості здійснення заходів авіаційної безпеки, включаючи втрату довіри суспільства та вплив на туристичний сектор економіки та інше. Тому прийняття регуляторного акта є актуальним також для збереження матеріальних активів, фінансових ресурсів, та уникнення можливих збитків у разі спроби або скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

Державна авіаційна служба України

Процедури регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва)		Планові витрати часу на процедури	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідно її категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, на яких поширюється відповідна процедура	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), грн.
4.1	Процедура обліку суб'єкту господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
4.2	Процедури поточного контролю за суб'єктом господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
	у т.ч. камеральні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
	у т.ч. виїзні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні

4.3	Процедури підготовки, затвердження та опрацювання актів про порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.4	Процедури реалізації рішень щодо порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.5	Процедури оскарження рішень суб'єктами господарювання (на одиницю)	Відсутні				
4.6	Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
4.7	Витрати часу на інші адміністративні процедури	Відсутні				
Разом по органу державного регулювання за рік		Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
Сумарно по органу державного регулювання за 5 років		Відсутні				

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується у часі. Проект регуляторного акта набирає чинності відповідно до законодавства України з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прийняття проекту акта забезпечить виконання Державіаслужбою своїх повноважень, визначених Положенням про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, на належному рівні.

Показники результативності регуляторного акта:

Найменування показника	Розмір показника
Суб'єкти на яких поширюватиметься дія акта	Юридичні і фізичні особи, що є суб'єктами авіаційної діяльності та пасажирів, які користуються повітряним транспортом, 32.
Розмір коштів та часу, що витратиметься суб'єктом за 1 рік на виконання вимог акта	Розмір коштів та часу, що витратиметься суб'єктом за 1 рік на виконання вимог акта (1 990 000 грн.).
Рівень інформованості суб'єктів	Проект регуляторного акта розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби. Високий.
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	Не зміниться
Збільшення конкурентоздатності українських аеропортів на міжнародному ринку авіаперевезень	Кількість рейсів та пасажирів, в тому числі транзитних та трансферних
Кількість виявлених заборонених до перевезення на борту повітряного судна предметів	Кількість виявлених предметів
Кількість осіб, які несанкціоновано намагались проникнути до контрольованої зони	Кількість осіб

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Державною авіаційною службою України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься після набрання чинності регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результатів цього акта.

Проведення відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

«___» _____ 2019 р.

Головна > Проекти регуляторних актів на 2017 рік > Проекти регуляторних актів на 2018 рік

Проекти регуляторних актів на 2018 рік



- [Наказ Державної авіаційної служби України від 11 грудня 2018 року № 1297 Про внесення змін до Плану підготовки проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі на 2018 рік](#)
- [Наказ Державної авіаційної служби України від 10 грудня 2018 року № 1296 Про внесення змін до Плану підготовки проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі на 2018 рік](#)
- [Наказ Державної авіаційної служби України від 24 вересня 2018 року № 976 Про внесення змін до підготовки Плану проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі на 2018 рік](#)
- [Наказу Державної авіаційної служби України від 02.11.2018 № 1115 Про затвердження змін до Плану підготовки проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі на 2018 рік](#)
- [Наказ Державної авіаційної служби України від 14.02.2018 № 126 Про внесення змін до Плану підготовки проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі на 2018 рік](#)
- [Наказ Державної авіаційної служби України від 27.02.2018 № 168 Про внесення змін до Плану підготовки проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі на 2018 рік](#)
- [Наказ Державної авіаційної служби України від 02.04.2018 № 269 Про внесення змін до наказу Державної авіаційної служби України від 15.12.2017 № 934](#)
- [Наказ Державної авіаційної служби України від 12.04.2018 № 341 Про внесення змін до наказу Державної авіаційної служби України від 15 грудня 2017 року № 934](#)
- [Наказ Державної авіаційної служби України від 15.05.2018 № 424 Про внесення змін до наказу Державної авіаційної служби України від 15 грудня 2017 року № 934](#)

Проекти регуляторних актів

https://avia.gov.ua/proekti-regulyatornih-aktiv-na-2017-18/

Сторінка: **Нова Зеландія** | **Пошта** | **Andy Melnyk**

№	Титул	Статус	Квартал	Департамент	Оприлюднено
26	Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження авіаційних правил України» Правила організації здійснення контролю за безпекою в аеропортах України	Стаття 3, 11 Повітряного кодексу України, пункт 78 розділу VI: Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Кабінетом Міністрів України від 21 березня 2017 року № 1965-УІІ	II	авіаційної безпеки	Оприлюднено 26.07.2018
					<ul style="list-style-type: none"> Наказ Державної авіаційної служби України від 02.07.2018 року № 624 Про внесення змін до Плану підготовки проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі на 2018 рік Повідомлення про оприлюднення Про затвердження Авіаційних правил України: інструкція з організації та здійснення контролю за безпекою в аеропортах України АПУ інструкція догляду Аналіз регуляторного впливу АПУ Повідомлення записки АПУ Додатки
					Оприлюднено доопрацьований наказ 22.12.18
					<ul style="list-style-type: none"> НКАЗ 18.12.18 АПУ інструкція догляду 05.09.2018 Аналіз регуляторного впливу Повідомлення записки 10.12.18
					Оприлюднено доопрацьований Аналіз регуляторного впливу 12.02.19
					<ul style="list-style-type: none"> Аналіз регуляторного впливу

Луга