

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ  
Циклова комісія Аеронавігації**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**  
з навчальної дисципліни  
«Авіаційна безпека»  
обов'язкових компонент освітньо-професійної програми  
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти  
**272 Авіаційний транспорт**  
**Аеронавігація**

**за темою:** *Оцінювання рівня загрози безпеці цивільної авіації України.*

**Кременчук 2023**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 30.08.2023 № 7

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного коледжу  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 28.08.2023 № 1

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з технічних дисциплін  
Протокол від 29.08.2023 № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії Аеронавігації, протокол від  
28.08.2023 № 1.

**Розробник:**

*Викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст вищої категорії,  
викладач - методист Яцина Є.В.*

**Рецензенти:**

- 1. Професор циклової комісії аеронавігації, кандидат технічних наук,  
старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.*
- 2. Професор кафедри аеронавігаційних систем навчально-наукового  
інституту Аеронавігації, електроніки та телекомунікації Національного  
авіаційного університету, доктор технічних наук, доцент Шмельова Т.Ф.*

### **План лекції:**

1. Управління ризиками АБ ЦА.
2. Методика оцінки рівня загрози та ризиків.
3. Оцінка рівня загрози та ризиків під час виконання польотів за межами України.
4. Оцінка рівня загрози та ризиків під час виконання польотів над/поблизу конфліктних зон
5. Запровадження додаткових заходів АБ.

### **Рекомендована література:**

#### **Основна**

1. Конвенція про міжнародну організацію цивільної авіації, ІКАО (Чикаго, 1944).
2. Додаток 17. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання, ІКАО (11-е видання, поправка 17, липень 2020 року).
3. Док 8973. Керівництво з авіаційної безпеки, ІКАО.
4. Док 9811. Керівництво з реалізації положень Додатку 6, що стосуються авіаційної безпеки, ІКАО.
5. Док 30, Частина II. Безпека. Політика країн-членів ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки, ЄКЦА (13-е видання, травень 2010 року, поправка 11 травень 2019).
6. «Про затвердження інструкції щодо дії членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту повітряного судна під час виконання пасажирських авіаперевезень», Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.06.2008 № 48/ДСК.
7. «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України», Наказ Міністерства інфраструктури України від 11.06.2020 № 356.
8. Прес-релізи ДАСУ з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації.

### **Текст лекції**

## **ІНСТРУКЦІЯ З ОЦІНКИ РІВНЯ ЗАГРОЗИ БЕЗПЕЦІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

**Основною метою** цієї Інструкції є запровадження уповноваженим органом з питань ЦА, експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування системного підходу до управління ризиками АБ ЦА для забезпечення захисту ЦА від АНВ, а також запровадження і здійснення заходів АБ, які відповідають характеру та рівню загрози.

#### **Основними завданнями цієї Інструкції є:**

- запровадження та здійснення на постійній основі уповноваженим органом з питань ЦА, а також експлуатантами аеродромів/аеропортів,

експлуатантами та провайдерами аеронавігаційного обслуговування системного підходу до оцінки рівня загрози та ризиків на території і в повітряному просторі України, а також ПС українських експлуатантів під час здійснення польотів за межами України;

- визначення людських та матеріальних ресурсів для належного здійснення оцінки рівня загрози та ризиків, розроблення та запровадження відповідних превентивних заходів АБ для зниження ризиків скоєння АНВ до допустимих рівнів;
- запровадження стандартизованої методики оцінки рівня загрози та ризиків;
- запровадження суб'єктами авіаційної діяльності та забезпечення функціонування культури забезпечення АБ.
- координація та взаємодія на державному рівні органів виконавчої влади та правоохоронних органів, задіяних у забезпеченні виконання Програми, з метою своєчасного отримання уповноваженим органом з питань ЦА та суб'єктами авіаційної діяльності інформації про діяльність міжнародних і внутрішніх терористичних угруповань для здійснення оцінки рівня загрози та ризиків за критеріями загрози (вірогідність та наслідки втрат людських та матеріальних ресурсів в результаті АНВ).

Характер загрози ЦА є складовою частиною оцінки рівня загрози та ризиків, яка визначає цілі, засоби та способи реалізації АНВ в діяльність ЦА.

Оцінка рівня загрози та ризиків періодично переглядається в залежності від змін характеру загрози. Зміни характеру загрози обумовлені політичними, релігійними, соціальними, громадськими, особистими та іншими мотивами потенційних терористів та інших зловмисників.

### **УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ АБ ЦА:**

Управління ризиками є ключовим компонентом СУАБ, яка представляє собою організований, системний підхід до управління АБ.

Системний підхід до управління ризиками включає:

- проведення оцінки рівня загрози та ризиків АБ ЦА;
- запровадження та здійснення превентивних заходів АБ щодо захисту ЦА від АНВ;
- моніторинг ефективності забезпечення АБ.

Для забезпечення стандартизованого рівня захисту ЦА від АНВ та запровадження відповідних превентивних заходів АБ уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить загальну оцінку рівня загрози та ризиків АБ ЦА та здійснює її щоквартальний перегляд у межах території України та повітряному просторі над нею, а також визначає та постійно оновлює перелік держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено чи обмежено польоти повітряних суден українських експлуатантів за межами території України на

підставі інформації, отриманої від правоохоронних органів, з інших джерел, у тому числі анонімних.

У разі отримання додаткової інформації з будь яких джерел про загрозу ЦА, уповноважений орган з питань ЦА переглядає оцінку рівня загрози та ризиків.

Оцінка рівня загрози та ризиків АБ ЦА здійснюється робочою групою з оцінки рівня загрози та ризиків уповноваженого органу з питань ЦА (далі - робоча група), як очолює керівник самостійного структурного підрозділу з АБ уповноваженого органу з питань ЦА.

Результати оцінки рівня загрози та ризиків оформлюються наказом уповноваженого органу з питань ЦА.

У разі отримання інформації про загрозу або вразливі місця в забезпеченні АБ суб'єкт авіаційної діяльності негайно надає таку інформацію до структурного підрозділу з АБ уповноваженого органу з питань ЦА для своєчасного вжиття відповідних заходів та забезпечення належного рівня АБ.

За наявності конкретної загрози ЦА експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування запроваджуються та здійснюються відповідні превентивні заходи АБ, які відповідають результатам оцінки рівня загрози та ризиків.

Для належного функціонування системного підходу до управління ризиками АБ ЦА в організаційно-розпорядчих документах суб'єкта авіаційної діяльності чітко визначаються обов'язки керівників всіх рівнів щодо забезпечення АБ та управління ризиками.

Експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування на підставі власних інструкцій щоквартально здійснюють оцінку рівня загрози та ризиків, на підставі якої запроваджують та здійснюють адекватні заходи АБ щодо захисту ЦА від АНВ, що відповідають характеру та рівню загрози.

У разі отримання інформації про загрозу з будь яких джерел експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування здійснюють додаткову оцінку рівня загрози та ризиків.

З метою належної оцінки рівня загрози та ризиків та виявлення вразливих місць в забезпеченні АБ, які можуть бути використані для здійснення АНВ, експлуатанти ..... аналізують інформацію про стан АБ, яка отримана під час проведення перевірок стану забезпечення АБ (контролю якості АБ), а також на підставі добровільних (анонімних) сповіщень, отриманих від пасажирів, членів екіпажу ПС, працівників суб'єктів авіаційної діяльності та інших осіб.

Методика оцінки рівня загрози та ризиків розроблена з метою запровадження уповноваженим органом з питань ЦА та експлуатантами....

стандартизованого підходу до оцінки рівня загрози та ризиків та включає три основні етапи:

- **ідентифікація загрози** за інформацією, отриманою з будь якого джерела, а також визначення характеру загрози ЦА;
- **визначення ризику**, що передбачає детальну оцінку конкретної загрози, аналіз ефективності існуючих заходів АБ для локалізації загрози, виявлення вразливих місць та оцінки залишкового ризику;
- **аналіз результатів оцінки рівня** загрози та ризиків, розроблення і здійснення, у разі необхідності, додаткових заходів АБ для зниження ризику, та прийняття рішення щодо можливості виконання польотів.

Ключовими складовими компонентами процесу оцінки рівня загрози та ризиків є:

- детальний аналіз сценарію загрози, що передбачає ідентифікацію загрози та характеристики можливого нападу і включає: мету, спосіб вчинення АНВ та засоби, які можуть бути використані для нападу, а також виконавців;
- оцінювання ймовірності здійснення АНВ (оцінювання можливості здійснення АНВ, що визначається на підставі оцінки намірів та можливостей терористів чи інших осіб, які можуть здійснити АНВ, без урахування запроваджених заходів АБ);
- аналіз запроваджених заходів АБ та вимог нормативно-правових актів, які сприяють зниженню рівня загрози;
- оцінювання наслідків здійснення АНВ, а саме характеру та масштабів негатив-них наслідків у разі здійснення конкретного АНВ за найгіршим обґрунтованим сценарієм, зокрема: людські, економічні, матеріальні, політичні та репутаційні наслідки;
- оцінювання залишкової вразливості, що передбачає визначення рівня вразливості, що залишився після врахування заходів АБ, запроваджених з метою зниження рівня загрози;

Ключовими складовими компонентами процесу оцінки рівня загрози та ризиків є:

- визначення залишкового ризику, що залишився після запровадження додатко-вих заходів АБ з урахуванням ймовірності загрози та можливих наслідків здійснення АНВ;
- розроблення та аналіз можливих додаткових заходів АБ, які у разі необхідності можуть бути запроваджені уповноваженим органом з питань ЦА та/ або суб'єктами авіаційної діяльності з метою зниження ризиків до допустимого рівня.

## **РИЗИК-ОРІЄНТОВАНЕ МИСЛЕННЯ**

ІКАО має намір впроваджувати ризик-орієнтоване мислення при реалізації Стандартів і Рекомендованої практики з авіаційної безпеки належним чином з урахуванням оцінки ризиків.

### **СЦЕНАРІЙ ЗАГРОЗИ**

Визначення та опис можливої атаки, що включає:

- мету (наприклад, термінал аеропорту, відповідна інфраструктура або повітряне судно);
- засоби і спосіб нападу (наприклад, саморобний вибуховий пристрій (СВП);
- виконавця (звичайна людина і / або інсайдер).

### **МЕТОДИКА ОЦІНКИ РІВНЯ ЗАГРОЗИ ТА РИЗИКІВ**

Оцінка ймовірності скоєння АНВ здійснюється за п'ятибальною шкалою від низької до високої:

Ймовірність	Критерії
Висока	Максимально можливий сценарій тому, що такий АНВ вже
був	здійснений протягом останніх кількох років або наявні
вагомі	докази щодо спроможності, намірів та планування
здійснення	такого АНВ
Середня – висока	Явно ймовірний сценарій тому, що наявна інформація про
зловмисними	відносно нещодавні приклади, або докази завчасного
	планування АНВ чи здійснення спостереження зі
	намірами
Середня	Значною мірою ймовірний сценарій тому, що наявні дані про
наявні	наміри та спроможність здійснити АНВ, а також можливо
АНВ	деякі приклади, але відсутні докази фактичного планування
Середня – низька	Сценарій, приклади здійснення якого відсутні або подібні
дані	інциденти останнім часом не відбувалися, проте наявні деякі
успішного	про наміри його здійснити, хоча очевидно, що спосіб

здійснення АНВ ще не достатньо відпрацьований або, ймовірно,

Низька для здійснення АНВ буде використано інший спосіб

Теоретично можливий сценарій, проте відсутні приклади або ознаки здійснення чи планування АНВ, наявні теоретичні наміри,

але відсутні явні докази щодо спроможностей їх реалізувати.

**Оцінка вразливості об'єкта здійснюється за п'ятибальною шкалою:**

- 1) **висока** - взагалі не вживаються жодні заходи для зниження рівня загрози тому, що відсутні вимоги керівних документів з АБ або не можливо запропонувати реальні ефективні заходи;
- 2) **середня - висока** - заходи щодо зниження рівня загрози мають обмежений характер, а важливі області та аспекти ризику не охоплені вимогами або заходами, передбаченими керівними документами з АБ;
- 3) **середня** - наявні характерні особливості ймовірностей категорій "Висока" та "Середня-висока";
- 4) **середня - низька** - заходи для зниження рівня загрози запроваджені, проте вони в недостатній мірі відпрацьовані, або не в повній мірі ефективні;
- 5) **низька** - вимоги чітко визначені в керівних документах з АБ, а заходи щодо зниження рівня загрози, вважаються ефективними та здійснюються належним чином.

На підставі оцінювання ймовірності, можливих наслідків та вразливості для кожного ймовірного сценарію загрози (АНВ) здійснюється оцінка залишкового ризику за п'ятибальною шкалою від низького до високого.

Результат оцінки ризику	Критерій прийнятності ризику	Рішення щодо можливості виконання польотів
Високий	Неприйнятний	Виконання польотів заборонено
Середній - високий	Неприйнятний	Виконання польотів можливе лише після вжиття додаткових заходів АБ та зниження ризику до рівня "Середній"
Середній	Прийнятний	Виконання польотів можливе. Рекомендовано вжити додаткові заходи АБ для зниження ризику до рівня "Низький"
Середній - низький	Прийнятний	Виконання польотів можливе. Рекомендовано вжити додаткові заходи



АБ для зниження ризику до рівня "Низький"		
Низький	Прийнятний	Виконання польотів можливе. Немає потреби вжиття додаткових заходів АБ

За результатами оцінки рівня загрози та ризиків експлуатантом аеродрому/аеропорту, експлуатантом, провайдером аеронавігаційного обслуговування приймається рішення щодо можливості виконання польотів та впровадження відповідних рівню та характеру загрози заходів АБ.

## **ОЦІНКА РІВНЯ ЗАГРОЗИ ТА РИЗИКІВ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ ЗА МЕЖАМИ УКРАЇНИ**

Під час планування виконання авіаційних перевезень або робіт за межами України експлуатантом на підставі власної інструкції обов'язково здійснюється оцінка рівня загрози та ризиків для прийняття рішення щодо можливості виконання польотів.

Польоти ПС експлуатантів до держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено польоти, не здійснюються.

Під час планування виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант:

- враховує обмеження, рекомендації та іншу інформацію уповноваженого органу з питань ЦА, а також міжнародних авіаційних організацій щодо оцінки рівня загрози та ризиків;
- здійснює детальну оцінку рівня загрози та ризиків щодо аеропортів (аеродромів, ЗПМ) базування, відправлення, призначення та транзитних;
- здійснює детальну оцінку рівня загрози та ризиків щодо маршруту польоту, з обов'язковою оцінкою рівня загрози та ризиків АБ на території та повітряному просторі країн, через які планується маршрут польоту. При цьому особлива увага звертається на оцінку рівня загрози та ризиків під час планування та виконання польотів поблизу/над конфліктними зонами;
- на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків приймає рішення щодо можливості виконання польотів, а також розробляє та забезпечує виконання, у разі необхідності, додаткових заходів АБ для зниження ризиків до допустимих рівнів.

Перед початком виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант надає до уповноваженого органу з питань ЦА детальну інформацію щодо проведеної оцінки рівня загрози та

ризиків, яка включає: детальний аналіз кожного типу загрози, можливий сценарій її реалізації, діючі заходи АБ, що дають змогу нейтралізувати конкретну загрозу, а також вичерпну інформацію щодо додаткових заходів АБ, необхідних для зниження ризиків АБ до допустимих рівнів.

Під час планування виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант:

- враховує обмеження, рекомендації та іншу інформацію уповноваженого органу з питань ЦА, а також міжнародних авіаційних організацій щодо оцінки рівня загрози та ризиків;
- здійснює детальну оцінку рівня загрози та ризиків щодо аеропортів (аеродромів, ЗПМ) базування, відправлення, призначення та транзитних;
- здійснює детальну оцінку рівня загрози та ризиків щодо маршруту польоту, з обов'язковою оцінкою рівня загрози та ризиків АБ на території та повітряному просторі країн, через які планується маршрут польоту. При цьому особлива увага звертається на оцінку рівня загрози та ризиків під час планування та виконання польотів поблизу/над конфліктними зонами;
- на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків приймає рішення щодо можливості виконання польотів, а також розробляє та забезпечує виконання, у разі необхідності, додаткових заходів АБ для зниження ризиків до допустимих рівнів.

Перед початком виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант надає до уповноваженого органу з питань ЦА детальну інформацію щодо проведеної оцінки рівня загрози та ризиків, яка включає: детальний аналіз кожного типу загрози, можливий сценарій її реалізації, діючі заходи АБ, що дають змогу нейтралізувати конкретну загрозу, а також вичерпну інформацію щодо додаткових заходів АБ, необхідних для зниження ризиків АБ до допустимих рівнів.

Під час виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти, КПС на підставі результатів оцінки рівня загрози та ризиків, отриманих від робочої групи експлуатанта та інформації, отриманої безпосередньо перед вильотом, здійснюється додаткова оцінка рівня загрози та ризиків в аеропорту вильоту, транзитних та призначення, а також на маршруті польоту, після чого приймається остаточне рішення щодо можливості виконання конкретного авіарейсу.

Під час виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант:

- забезпечує постійний моніторинг безпекової ситуації у відповідних регіонах виконання польотів та аналіз тенденцій;

- відповідає за своєчасну та ефективну оцінку рівня загрози та ризиків у разі виникнення нових видів загроз/ підвищення рівня загрози;
- забезпечує належне здійснення контролю якості забезпечення АБ у зазначених аеропортах;
- щомісячно, а також за письмовою вимогою, надає до уповноваженого органу з питань ЦА інформацію щодо оцінки рівня загроз та ризиків АБ, аналізу тенденцій та ефективності запроваджених заходів АБ у відповідних аеропортах і регіонах виконання польотів.

### **ОЦІНКА РІВНЯ ЗАГРОЗИ ТА РИЗИКІВ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ НАД/ПОБЛИЗУ КОНФЛІКТНИХ ЗОН**

Під час планування та виконання польотів над/поблизу конфліктних зон експлуатант враховує інформацію щодо обмежень або закриття повітряного простору з боку органів ОрПР, а також причини запровадження таких обмежень та/або заборон.

Під час виконання польотів над/поблизу конфліктних зон експлуатант здійснює оцінку рівня загрози та ризиків як навмисного (спланованого), так і ненавмисного нападу проти цивільного ПС.

Під час оцінки рівня загроз та ризиків щодо можливості виконання польотів поблизу/над конфліктними зонами, експлуатант враховує, зокрема:

- тип та характеристику озброєння, наявного у сторін конфлікту: протиповітряного озброєння, у тому числі ракет класів "земля - повітря" та "повітря-повітря"; ЗРК (ПЗРК), наявність та можливість застосування військової авіації, а також випадки застосування такого озброєння щодо військових ПС;
- військові можливості сторін конфлікту: командний склад; підготовка; доступ до озброєння та вміння ним користуватися;
- характер конфлікту та заяви сторін щодо польотів цивільних ПС;
- конкретні ділянки конфліктної зони та критичні об'єкти інфраструктури, які можуть мати ключове стратегічне значення в контексті конфлікту;
- факти або ознаки втрати відповідним органом ОрПР контролю, або неналежне здійснення управління повітряним рухом над конфліктною зоною, або її окремою частиною.

Під час оцінки рівня загрози та ризиків щодо можливості виконання польотів поблизу/над конфліктними зонами експлуатант враховує інформацію уповноваженого органу з питань ЦА, а також:

- інформацію уповноважених органів з питань ЦА інших держав та міжнародних авіаційних організацій;
- інформацію з відкритих джерел (інтернет-ресурсів).

## ЗАПРОВАДЖЕННЯ ДОДАТКОВИХ ЗАХОДІВ АБ

Для оперативного реагування на підвищення рівня загрози, виникнення нових загроз, а також у разі отримання достовірної інформації про загрозу безпеці ЦА, уповноважений орган з питань ЦА на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків запроваджує на постійній та тимчасовій основі додаткові заходи АБ для зниження ризиків скоєння АНВ до забезпечення належного рівня АБ.

Додаткові заходи АБ на **тимчасовій основі** запроваджуються уповноваженим органом з питань ЦА шляхом встановлення обмежень або заборони щодо вчинення певних дій суб'єктами авіаційної діяльності або зобов'язати їх вчиняти певні дії відповідно до авіаційних правил України.

Уповноважений орган з питань ЦА на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків може запроваджувати **постійні додаткові заходи АБ** шляхом внесення змін до відповідних авіаційних правил України. При цьому під час розроблення постійних додаткових заходів уповноважений орган з питань ЦА проводить детальну оцінку впливу додаткових заходів АБ.

Оцінка впливу додаткових заходів АБ здійснюється уповноваженим органом з питань ЦА та включає такі етапи:

- визначення заходів АБ, що підлягають оцінці;
- теоретична та/або практична оцінка впливу конкретних заходів АБ;
- визначення рівня їх впливу;
- оцінка результатів;
- надання пропозицій щодо можливості запровадження додаткових заходів АБ.

Додаткові заходи АБ на **тимчасовій основі** запроваджуються уповноваженим органом з питань ЦА шляхом встановлення обмежень або заборони щодо вчинення певних дій суб'єктами авіаційної діяльності або зобов'язати їх вчиняти певні дії відповідно до авіаційних правил України.

Уповноважений орган з питань ЦА на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків може запроваджувати **постійні додаткові заходи АБ** шляхом внесення змін до відповідних авіаційних правил України. При цьому під час розроблення постійних додаткових заходів уповноважений орган з питань ЦА проводить детальну оцінку впливу додаткових заходів АБ.

Оцінка впливу додаткових заходів АБ здійснюється уповноваженим органом з питань ЦА та включає такі етапи:

- визначення заходів АБ, що підлягають оцінці;
- теоретична та/або практична оцінка впливу конкретних заходів АБ;
- визначення рівня їх впливу;
- оцінка результатів;

- надання пропозицій щодо можливості запровадження додаткових заходів АБ.

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

- конструкцію дверей та перегородки до кабіни льотного екіпажу, що зводить до мінімуму ймовірність їх пробивання кулями вогнепальної зброї та осколками гранати, а також можливість насильницького вторгнення;
- систему внутрішнього зв'язку між салоном, вантажним відсіком і кабіною екіпажу; пасажирські повітряні судна, крім того, налагоджену систему сигналізації "небезпека";
- засув на дверях з внутрішнього боку кабіни екіпажу та оглядове вічко;
- штатні пристрої проти угону;
- поворотне дзеркало, маркери для маркування перевірених місць, ліхтарі та інші прилади;
- відповідно обладнані контейнери для перевезення зброї супровідних осіб, які мають право на носіння зброї.

#### **ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗБРОЇ ПС, ЩО НЕ ОБЛАДНАНІ ВІДПОВІДНИМИ КОНТЕЙНЕРАМИ, ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ.**

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

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

- фізичні засоби обмеження доступу до повітряних суден: фізична охорона, охоронне освітлення, відеонагляд тощо;
- попереджувальні знаки щодо обмеження доступу до контрольованої території злітно-посадкового майданчика, майданчика для виконання авіахімробіт;
- пристрої проти угону повітряних суден, якщо це передбачено його конструкцією, на паливних, електричних та інших системах або зйомних частинах конструкції;

- наявність запірних пристроїв на кабіні льотного екіпажу або на самому повітряному судні, якщо це передбачено його конструкцією.

Бортова документація повинна містити інструктивний матеріал для екіпажу щодо дій в надзвичайних обставинах:

- порядок дій екіпажу при нападі на землі та в повітрі;
- порядок дій екіпажу при одержанні інформації про наявність на борту вибухового пристрою;
- перелік місць спеціального догляду повітряного судна на землі і в повітрі;
- порядок дій екіпажу в разі виявлення на борту ПС речовин невідомого походження;
- порядок перевезення на борту ПС зброї та інших предметів, що можуть бути використані для нападу на екіпаж;
- порядок взаємодії екіпажу під час виникнення протиправних дій на борту ПС.