

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія аеронавігація**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

навчальної дисципліни  
«Безпека авіації: *Безпека авіації*»» обов'язкових компонент  
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

**Авіаційний транспорт (Оператор безпілотних літальних апаратів)**

272 Авіаційний транспорт

**ТЕМА 2. УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ АЕРОПОРТУ**

### **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 р.

### **Розробник:**

Викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст вищої категорії Журід В.І.

### **Рецензенти:**

1. Професор циклової комісії аеронавігації, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.
2. Професор циклової комісії авіаційного і радіоелектронного обладнання, к.т.н., спеціаліст вищої категорії Гаврилюк Ю.М.

## **План лекції:**

1. Безпека людини.
2. Безпека авіації.
3. Зміст додатку 17.

## **Навчальна та наукова література**

1. Бабак В.П. Безпека авіації. Київ «Техніка», 2004.
2. Постанова Верховної Ради. Повітряний кодекс України. Керівний . Київ, 2011.
3. Міністерство транспорту України. Правила польотів у класифікованому повітряному просторі України. Наказ № 293, 295. Київ. 16.03.03, 04.05.05.

## **Додаткова література**

1. Керівництво по розслідуванню АП та інцидентів в. Дос 9756-A №965. Монреаль, 2000.
2. Правила розслідування АП з цивільними ПС в Україні. Київ, Державіаслужба, 2005-2010.
3. Керівництво по запобіганню авіаційних пригод  
Дос 9433-AN №923 Монреаль, ІКАО, 1987.

## ОБОВ'ЯЗКИ АДМІНІСТРАЦІЇ АЕРОПОРТУ ЩОДО АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ:

Безпосередньо втілення у життя заходів безпеки цивільної авіації та об'єктів аеропорту, а також реалізацію державної політики в сфері авіаційної безпеки здійснює адміністрація аеропорту.

В аеропортах України для запобігання скоєнню АНВ адміністрацією аеропортів і авіапідприємств самостійно та у взаємодії з органами МВС (територіальними органами МВС), СБУ, підрозділами Держкомкордону і митної служби здійснюється комплекс профілактичних заходів.

*Адміністрація аеропорту і авіапідприємств організовує:*

- огорожу летовища і службових споруд аеродромів для повної ізоляції їх від території та приміщень загального користування;

- встановлення та безумовне дотримання суворого пропускнуго і внутрішнього об'єктового режиму;

- охорону повітряних суден усіх форм власності на підставі укладених договорів з експлуатантами та об'єктів аеропорту силами служби авіаційної безпеки аеропорту, в тому числі з використанням технічних засобів;

- передпольотний догляд повітряних суден відповідно до встановленого переліку місць догляду з метою виявлення прихованої зброї та вибухових речовин;

- виконання встановлених правил перевезення пасажирів, багажу та вантажів на повітряних суднах цивільної авіації;

- роботу в пасажиропотоці з метою виявлення осіб, які мають намір скоїти АНВ;

- патрулювання в контрольованих зонах аеропортів з метою виявлення порушників авіаційної безпеки;

- огляд приміщень загального користування з метою виявлення підозрілих предметів та речовин.

Керівник аеропорту безпосередньо визначає коло питань з авіаційної безпеки і відповідає за розроблення та здійснення заходів щодо їх реалізації.

До його обов'язків належать:

- розроблення і реалізація програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту з переліком конкретних заходів, що здійснюються в аеропорту;

- призначення за погодженням з Державним департаментом авіаційного транспорту посадової особи, на яку покладаються обов'язки з виконання положень програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту. Така особа призначається наказом керівника аеропорту і має статус його заступника;

- створення та організація роботи аеропортового комітету з авіаційної безпеки згідно з відповідними положеннями;

- врахування вимог авіаційної безпеки під час проектування, створення нових, переобладнання існуючих об'єктів для служб аеропорту;

- внесення до відповідних центральних органів виконавчої влади пропозицій щодо прийняття законодавчих актів з питань авіаційної безпеки;

- доведення до відома сторонніх організацій і осіб, які перебувають в аеропорту і яким необхідний доступ до контрольованої, стерильної зони

або зони обмеженого доступу, що охороняється, положень і схем розташування та призначення цих зон;

— доведення до відома всіх заінтересованих сторонніх організацій і осіб вимог програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту в частині, що їх стосується, та забезпечення виконання ними цих вимог.

*У кожному аеропорту створюється аеропортовий комітет з авіаційної безпеки.*

Головним завданням аеропортового комітету з авіаційної безпеки є надання консультацій з розроблення та координації дій різних підрозділів центральних органів виконавчої влади та інших юридичних осіб щодо здійснення заходів і процедур, які стосуються безпеки в аеропорту.

Положення про аеропортовий комітет з авіаційної безпеки затверджується керівником авіапідприємства.

До повноважень аеропортового комітету з авіаційної безпеки належать:

— координація виконання програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту;

— здійснення нагляду за реалізацією програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту, в тому числі особливих заходів, які вводяться керівництвом аеропорту та експлуатантами;

— складання та уточнення переліку вразливих точок, включаючи обладнання і засоби, а також графіка перевірки стану безпеки цих точок;

— забезпечення адекватності основних мінімальних заходів безпеки щодо ступеня загрози, їх постійний розгляд стосовно нормальних умов, періодів підвищеної загрози та надзвичайних ситуацій;

— проведення оглядів та перевірок стану безпеки;

— забезпечення виконання рекомендацій щодо вдосконалення заходів, "вимог і процедур безпеки;

— щоквартальне інформування Державного департаменту авіаційного транспорту про запроваджені заходи, правила і процедури забезпечення безпеки в аеропорту, плановані зміни, а також будь-які проблеми, пов'язані із захистом аеропорту і його служб, що не можуть бути вирішені на місцевому рівні;

— організація навчання та підготовки персоналу з питань авіаційної безпеки;

— контроль за врахуванням аспектів безпеки в програмах розширення з реконструкції аеропорту.

До складу аеропортового комітету із забезпечення авіаційної безпеки входять:

— керівник аеропорту;

— керівник служби авіаційної безпеки аеропорту; уповноважені представники :

— Державного департаменту авіаційного транспорту;

— Міністерства внутрішніх справ України;

— Державної митної служби України;

— Державного комітету у справах охорони державного кордону України

— Міністерства оборони України

— Державного комітету зв'язку та інформації України;

— Служби безпеки України (за згодою);

— Міністерства охорони здоров'я України;

— експлуатантів.

Головою аеропортового комітету із забезпечення авіаційної безпеки є керівник аеропорту, а за його відсутності — керівник служби авіаційної безпеки аеропорту. Голова аеропортового комітету із забезпечення авіаційної безпеки затверджується Державним департаментом авіаційного транспорту.

Експлуатанти, які виконують польоти до/із України, а також внутрішні рейси в межах держави, розробляють та виконують Програму забезпечення авіаційної безпеки у межах вимог цієї Програми. Програма забезпечення авіаційної безпеки експлуатанта затверджується Державним департаментом авіаційного транспорту.

У Програмі забезпечення авіаційної безпеки експлуатанта визначаються процедури і заходи щодо захисту пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, повітряного судна та служб забезпечення діяльності експлуатанта від актів незаконного втручання. Типову структуру зазначеної Програми наведено у Додатку 5 до Посібника з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (Міжнародна організація цивільної авіації, Doc 8973/5). До штатної структури експлуатанта вводиться посада головного співробітника з авіаційної безпеки, який має статус заступника керівника експлуатанта.

### **Процедури забезпечення безпеки на аеродромі**

Уся робота з питань авіаційної безпеки в аеропортах повинна бути спрямована на виконання стандартів та рекомендацій ІКАО.

Периферійний захист контрольованої зони забезпечується за допомогою обладнання для захисту від проникнення та виявлення випадків проникнення. Для захисту по периметру передбачено встановлення захисних огорож і устаткування пропускних пунктів для транспортних засобів та пішоходів. Захисні огорожі виконують такі функції:

- визначення зони, що підлягає охороні;
- створення фізичного та психологічного бар'єру для тих осіб, які намагаються чи планують проникнути в зону без дозволу;
- уповільнення проникнення, що дозволить оперативному персоналу співробітникам служби воєнізованої охорони виявити та у разі необхідності затримати порушників;
- забезпечення наявності відзначених місць проходу персоналу та в'їзду транспортних засобів у зони з контрольованим доступом.

Захисні огорожі мають бути розміщені по всьому експлуатаційному периметру аеропорту.

Під час визначення форм захисту периметра аеропорту враховується цілий ряд факторів, таких як оцінка ступеня загрози на державному і місцевому рівнях, вразливі місця та необхідні затрати.

Важливим елементом захисту від наземного нападу на повітряне судно, аеропортові споруди та технічні засоби є забезпечення спостереження за його периметром і прилеглою територією. Таке спостереження здійснюється шляхом патрулювання периметра аеропорту відповідним чином персоналом служби воєнізованої охорони, працівниками лінійного відділка внутрішніх справ та за допомогою камер системи відеоспостереження, які дозволяють виявляти проникнення сторонніх осіб.

Відповідно до стандартів ІКАО периметр аеропорту повинен бути захищений бетоною або металевою огорожею. Для забезпечення регулярного доступу персоналу та аварійних служб, в разі необхідності, на територію аеропорту передбачені ворота та шлагбауми. Охорона периметра здійснюється персоналом служби авіаційної безпеки шляхом патрулювання на регулярній основі. Для захисту вразливих для нападів будівель аеропорту застосовуються спеціальні прилади захисту, фізична охорона та периметрове освітлення.

В аеропортах повинні бути визначені зони, де виконуються життєво важливі роботи для безперервного забезпечення діяльності цивільної авіації. Такі зони визначені як контрольовані, стерильні та зони обмеженого доступу, що охороняються, і зазначені на плані-схемі аеропорту, який є частиною плану забезпечення авіаційної безпеки аеропорту.

Для запобігання несанкціонованому доступу до повітряного судна здійснюється охорона межі між контрольованою та неконтрольованою зонами. У міжнародних аеропортах, де відкрито пункт пропуску через державний кордон, пропускний та внутрішній об'єктовий режим узгоджується з Державним комітетом у справах охорони державного кордону. Забезпеченням режиму, охороною повітряних суден та об'єктів, згідно із законодавством, в аеропортах займається служба воєнізованої охорони (ВОХР).

В аеропорту повинна бути встановлена єдина пропускна система. Виготовлення та видачу перепусток до контрольованих, стерильних зон та зон обмеженого доступу, що охороняються, здійснює бюро перепусток. Пропуск фізичних осіб та транспортних засобів на територію аеропорту здійснюється службою ВОХР за наявності особистої перепустки у фізичної особи та спеціальної перепустки на транспортний засіб. У службі авіаційної безпеки необхідно опрацювати систему заходів щодо впорядкування пропускного і внутрішнього об'єктового режиму, виготовлення, видачі та контролю за використанням перепусток для допуску транспортних засобів до контрольованих зон або зон обмеженого доступу, що охороняються, згідно з Положенням про пропускний і внутрішній об'єктовий режим в авіапідприємствах та на об'єктах цивільної авіації України.

Для забезпечення санкціонованого входу (в'їзду) в контрольовану зону та в зони обмеженого доступу, що охороняються, необхідні контрольні пункти (КП), які мають бути обладнані турнікетами, фіксуючими засобами, рентгенотелевізійною апаратурою, освітленням, засобами телефонного та радіозв'язку. КП для проїзду транспортних засобів повинні бути обладнані шлагбаумами та брамами.

Службою ВОХР забезпечується охорона об'єктів технічними засобами.

Важливим елементом заходів і процедур, що здійснюються з метою забезпечення безпеки всього аеропорту, є захист повітряних суден на стоянці. Охорона повітряних суден здійснюється методом постійного патрулювання і спостереження. Патруль повинен тримати постійний зв'язок із начальником караулу з метою своєчасного реагування в разі необхідності.

Ефективність патрулювання з метою забезпечення безпеки досягається шляхом використання спеціально навчених собак.

Служба ВОХР залучається до заходів, пов'язаних із ліквідацією наслідків надзвичайних ситуацій на території аеропорту, актів незаконного втручання та інших у межах їхньої компетенції.

# ЗАХОДИ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

## *Аеровокзальний комплекс*

Процес обслуговування пасажирів під час відправлення ПС включає:

- реєстрацію квитків;
- проведення контролю на авіаційну безпеку ручної поклажі, багажу, також особистий контроль пасажирів та членів екіпажу повітряного суди як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях;
- перевезення пасажирів до ПС;
- посадка пасажирів в ПС;
- прийняття багажу;
- транспортування багажу до ПС;
- завантаження багажу в ПС.

Проведення контролю на безпеку ручної поклажі, багажу, а також особистий контроль на безпеку пасажирів та членів екіпажу повітряного судна є одним із найважливіших елементів у загальному комплексі **ЗАХОДИ** спрямованих на запобігання розміщенню на борту ПС зброї, вибухови речовин або будь-яких небезпечних пристроїв, які можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

На підставі розроблених технологій та інструкцій в кожному аеропорт персонал служби авіаційної безпеки здійснює комплекс заходів щодо контролю на безпеку в процесі обслуговування пасажирів як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях, а також персоналу та інших осіб, які не є пасажирами, що проходять до контрольованої, стерильної зони або зони обмеженого доступу.

Контроль з метою забезпечення безпеки цивільної авіації проходять усі пасажирів та члени екіпажу повітряного судна, для чого вони подають для контролю ручну поклажу, багаж та усі предмети, які проносять на борту повітряного судна.

Члени екіпажу ПС проходять контроль у спеціально обладнаних пунктах пропуску окремо від пасажирів. У цих же пунктах здійснюється контроль ручної поклажі, багажу та інших речей, що належать членам екіпажу.

Від контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації не внутрішніх і міжнародних авіаліній звільняються посадові особи, які, згідно з чинним законодавством, забезпечуються державною охороною.

Контроль з метою забезпечення безпеки цивільної авіації здійснюється у визначених межах часу, який не повинен перевищувати загального часу, передбаченого розкладом для оформлення рейсу. Скорочення терміну та спрощення процедури такого контролю за будь-яких умов забороняється.

Як правило, початок контролю з метою забезпечення пасажирів, їх ручної поклажі та багажу починається з появою пасажирів в залах вильоту.

Після проходження реєстрації квитків, на першому етапі контроль на безпеку здійснюється шляхом візуального спостереження, яке дозволяє виділити тих пасажирів та їхній багаж, до яких, можливо, буде застосовуватись особистий контроль на безпеку.

Контроль на безпеку пасажирів, їхньої ручної поклажі, багажу здійснює персонал служби авіаційної безпеки за допомогою пристроїв з виявлення металу:

- стаціонарного металодетектора;
- ручного металошукача;
- рентгенотелевізійної установки (РТУ);



— шляхом фізичного контролю.

У разі необхідності застосовується комплекс вищезгаданих методів контролю.

Якщо виявлено предмети та речовини, заборонені до перевезення повітряним транспортом, вони вилучаються, про що складається відповідний документ.

Згідно із вимогами ІКАО, необхідно здійснювати стовідсотковий контроль на безпеку багажу. Багаж транзитних пасажирів, якщо нема підтвердження про стовідсотковий контроль у початковому пункті вильоту, у разі зміни борту літака повинен проходити обов'язковий контроль на безпеку.

Супроводження пасажирів та багажу від пунктів контролю на безпеку до ПС здійснюється з метою забезпечення безпеки польотів, охорони життя та здоров'я пасажирів і членів екіпажу, захисту ПС від викрадення (захоплення) та інших актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, а також незаконного перевезення пасажирів, зброї, боєприпасів, вибухових, отруйних, легкозаймистих і радіоактивних речовин та інших небезпечних предметів, заборонених для перевезення на ПС цивільної авіації. Також здійснюється супроводження персоналом служби авіаційної безпеки пасажирів та багажу від ПС до зали прильоту.

Усі працівники аеропорту, авіакомпаній, які причетні до обслуговування рейсів, повинні пройти контроль на безпеку, пред'явивши до перевірки всі речі, які вони заносять до режимної зони.

Особи, які відмовились від проходження контролю на безпеку, до режимної зони не допускаються.



