

Авиационные правила Кыргызской Республики  
АПКР-17 «Авиационная безопасность».

Оглавление:

Глава 1. Определения

Глава 2. Общие положения

- 2.1. Безопасность и упрощение формальностей
- 2.2. Международное сотрудничество

Глава 3. Организация

- 3.1. Программа авиационной безопасности гражданской авиации
- 3.2. Орган по авиационной безопасности
- 3.3. Эксплуатация аэропортов
- 3.4. Эксплуатация воздушных судов
- 3.5. Межведомственный комитет по авиационной безопасности
- 3.6. Аэропортовый комитет по авиационной безопасности
- 3.7. Орган исполнительной власти по вопросам внутренних дел
- 3.8. Орган исполнительной власти по вопросам национальной безопасности
- 3.9. Зарегистрированные агенты

Глава 4. Превентивные меры безопасности

- 4.1. Общие требования
- 4.2. Установление охраняемых зон
- 4.3. Осуществление контроля в охраняемых зонах
- 4.4. Меры защиты воздушных судов
- 4.5. Меры защиты навигационных средств и других объектов
- 4.6. Досмотр пассажиров и ручной клади
- 4.7. Контроль за транзитными и трансферными пассажирами
- 4.8. Специальные процедуры досмотра
- 4.9. Разрешенный провоз оружия
- 4.10. Лица, находящиеся под стражей или административным контролем
- 4.11. Зарегистрированный багаж
- 4.12. Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры
- 4.13. Защита критических авиационных систем информационных и связных технологий

Глава 5. Груз и почта

- 5.1. Общие положения
- 5.2. Защищенная цепь доставки авиагруза
- 5.3. Защита груза и почты особых категорий
- 5.4. Декларация о безопасности груза

- 5.5. Безопасность бортипитания, сопутствующих средств и бортиприпасов
- 5.6. Перечень запрещенных предметов
- 5.7. Контроль в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ)

Глава 6. Техническое оборудование

Глава 7. Персонал

Глава 8. Анализ эффективности мер по авиационной безопасности

Глава 9. Действия против актов незаконного вмешательства

- 9.1. Общие положения
- 9.2. Распределение обязанностей
- 9.3. Первоначальные действия
- 9.4. Действия экипажа
- 9.5. Предоставление аэронавигационного обслуживания
- 9.6. Уведомление об актах незаконного вмешательства

## Глава 1. Определения

1. В настоящих Правилах приведенные ниже термины имеют следующие значения:

1.1. Авиационная безопасность – комплекс мер и людских и материальных ресурсов, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

1.2. Акты незаконного вмешательства - это акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и воздушного транспорта включая, в том числе следующее:

- незаконный захват воздушных судов;
- уничтожение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;
- захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;
- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в распоряжение аэронавигационного средства или службы;
- помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;
- использование находящегося в эксплуатации воздушного судна с целью причинения смерти, тяжелых телесных повреждений или серьезного ущерба имуществу или окружающей среде; и
- сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете и на земле, пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности, в аэропорту или в распоряжении средства или службы гражданской авиации

1.3. Авиационные спецработы - полет воздушного судна, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама.

1.4. Авиация общего назначения - полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

1.5. Аспекты человеческого фактора - принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, технического обслуживания и эксплуатационной деятельности в авиации и нацеленные на обеспечение оптимального взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

1.6. Аэровокзал - главное здание или группа зданий, где происходит оформление пассажиров и груза для коммерческой перевозки и производится посадка на борт воздушных судов.

1.7. Багаж - личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые в салоне или грузовом отсеке воздушного судна по соглашению с эксплуатантом.

1.8. Багажный контейнер - емкость, куда загружается багаж для перевозки на борту воздушного судна.

1.9. Багаж, перевозимый несколькими перевозчиками -багаж пассажиров, подлежащий перегрузке с воздушного судна одного эксплуатанта на воздушное судно другого эксплуатанта в ходе их путешествия.

1.10.Бортприпасы для обслуживания пассажиров - все предметы, за исключением бортпитания и сопутствующих средств, связанные с обслуживанием пассажиров в полете, например, газеты, журналы, наушники, аудио- и видеопленки, подушки и одеяла, дорожные несессеры и т. д.

1.11.Бортпитание и сопутствующие средства - продукты питания, напитки, другие запасы сухих продуктов и связанное с ними оборудование, используемые на борту воздушного судна.

1.12.Бортприпасы (принадлежности):

– Расходуемые. Проданные или непроданные товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту воздушного судна, и товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания воздушного судна, включая топливо и смазочные материалы.

– Выносимые. Товары, предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажа с целью их выноса с борта воздушного судна.

1.13.Взрывчатое вещество -твердое или жидкое вещество (или смесь веществ), которое само по себе способно к химической реакции с выделением газа такой температуры и давления и такой скорости, что это наносит ущерб окружающей среде. Сюда относятся пиротехнические вещества, даже если они не выделяют газов. Вещество, которое само по себе не является взрывчатым, но может образовать взрывоопасную атмосферу газа, пара или пыли, не относится к взрывчатым.

1.14.Воздушное судно в полете - воздушное судно с момента, когда все его внешние двери закрываются после посадки пассажиров и до момента, когда эти двери открываются для высадки пассажиров.

1.15.Воздушное судно в эксплуатации - размещенное на стоянке воздушное судно, находящееся под таким наблюдением, которое позволяет обнаружить несанкционированный доступ.

1.16.Воздушное судно, не находящееся в эксплуатации - воздушное судно, которое либо размещено на стоянке на период более 12 ч, либо не находится под таким наблюдением, которое позволяет обнаружить несанкционированный доступ.

1.17.Груз - любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

1.18.Груз или почта с высокой степенью риска - груз или почта, представленные неизвестной организацией, или имеющие признаки вскрытия считаются объектами высокой степени риска, если, помимо указанного, они отвечают одному из следующих критериев:

а. особая оперативная информация показывает, что груз или почта представляют собой угрозу гражданской авиации;

б. груз или почта имеют признаки отклонения от нормы, вызывающие подозрения;

в. характер груза или почты таков, что одни только базовые меры обеспечения безопасности, вероятно, не позволят обнаружить запрещенные предметы, которые могут представлять собой угрозу для воздушного судна.

Вне зависимости от того, поступили ли груз или почта от известного или неизвестного грузоотправителя, Кыргызская Республика, руководствуясь особой оперативной информацией относительно такой грузовой отправки, может рассматривать ее как представляющую высокую степень риска.

1.19. Грузовая зона - весь участок земли, а также средства и оборудование, предусмотренные для обработки груза. Сюда относятся перроны, грузовые склады и хранилища, места стоянки наземных транспортных средств и подъездные дороги.

1.20. Грузовой склад - здание, через которое проходит груз на этапе между воздушной и наземной перевозкой и в котором расположены средства обработки грузов, или в котором хранится груз до его воздушной или наземной перевозки.

1.21. Депортируемое лицо - лицо, которое на законном основании было допущено на территорию государства его полномочными органами или которое въехало в государство незаконно и которому спустя некоторое время компетентные полномочные органы официально предписывают покинуть данное государство.

1.22. Диверсия - акт или преднамеренное упущение, имеющие целью вызвать злоумышленное или бессмысленное уничтожение имущества, ставящие под угрозу деятельность гражданской авиации и ее служб или приводящие к незаконному вмешательству в эту деятельность.

1.23. Дипломатическая почта (вализа) - транспортный контейнер, имеющий дипломатический иммунитет от обыска или конфискации, когда он сопровождается надлежащей официальной документацией.

1.24. Досмотр - применение технических или других средств, предназначенных для идентификации и/или обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, которые могут быть использованы для осуществления акта незаконного вмешательства.

Примечание. Некоторые опасные предметы или вещества классифицируются согласно Приложения 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" к Конвенции о международной гражданской авиации и соответствующей Технической инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Дос ИКАО 9284) как опасные грузы и должны перевозиться в соответствии с этими инструкциями. Кроме того, в "Руководстве по авиационной безопасности" (Дос 8973. Для служебного пользования) приводится перечень запрещенных предметов, которые ни при каких обстоятельствах не должны перевозиться в салоне воздушного судна.

1.25. Зарегистрированный агент - агент, экспедитор грузов или другое юридическое лицо, осуществляющее коммерческую деятельность с эксплуатантом и обеспечивающее контроль в целях безопасности, который

признается или требуется соответствующим полномочным органом в отношении груза или почты.

1.26.Засланный багаж - багаж, непреднамеренно или по невнимательности отделенный от пассажиров или экипажа.

1.27.Защищенные от несанкционированного вскрытия пакеты (далее ЗНВП) - специальные пакеты, которые следует использовать только для продажи жидкостей, аэрозолей и гелей ( далее ЖАГ) в торговых точках аэропорта, находящихся в стерильной зоне или на борту воздушного судна.

1.28.Зона без ограничений - зона аэропорта, в которую публика имеет доступ или в которую доступ иными средствами не ограничивается.

1.29.Зона прямого транзита - выделенная в международном аэропорту с разрешения соответствующих государственных полномочных органов специальная зона, находящаяся под их непосредственным надзором или контролем, где пассажиры могут находиться во время транзита или пересадки, не подвергаясь мерам пограничного контроля.

1.30.Зона технического обслуживания воздушных судов - весь участок земли, а также средства и оборудование, предназначенные для технического обслуживания воздушных судов. Сюда относятся перроны, ангары, здания и мастерские, места стоянки наземных транспортных средств и подъездные дороги. Как правило, такая зона является охраняемой зоной ограниченного доступа.

1.31.Известный грузоотправитель - грузоотправитель, который инициирует перевозку груза или почты за собственный счет и чьи процедуры в достаточной степени удовлетворяют общепризнанным правилам и стандартам безопасности, чтобы позволить перевозку груза или почты на борту любого воздушного судна.

1.32.Инспекционная проверка состояния безопасности - рассмотрение соблюдения эксплуатантом воздушных судов, аэропортом или любым другим органом, действующим в сфере безопасности, соответствующих требований национальной программы безопасности гражданской авиации.

1.33.Испытание системы безопасности - негласная или гласная проверка одной из мер обеспечения авиационной безопасности, при которой имитируется попытка совершения незаконного акта.

1.34.Коммерческая воздушная перевозка - полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

1.35.Контролируемая зона - Рабочая площадь аэропорта, прилегающая к ней территория и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется.

1.36.Контроль в целях безопасности - меры, с помощью которых может быть предотвращен пронос оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут быть использованы в целях совершения акта незаконного вмешательства.

1.37.Корпоративная авиация - некоммерческая эксплуатация или использование воздушных судов компанией для перевозки пассажиров или товаров в порядке обеспечения деловой деятельности компании под

управлением профессионального пилота, нанимаемого для выполнения полетов на таких воздушных судах. (Следует иметь в виду, что корпоративная авиация является одним из составляющих элементов авиации общего назначения).

1.38. Лицо без права на въезд - лицо, которому соответствующими полномочными органами отказано или будет отказано в праве на въезд в государство.

1.39. Место регистрации - место расположения средств и оборудования для регистрации.

1.40. Место сортировки багажа - место, где сортируется отправляемый багаж для распределения его по рейсам.

1.41. Место стоянки воздушного судна - выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна.

1.42. Место хранения багажа - место, где хранится зарегистрированный/перевозимый в грузовом отсеке багаж до его отправки к воздушным судам, и место, где может храниться неправильно засланный багаж до его отправления по назначению, востребования или изъятия.

1.43. Нарушающие порядок пассажиры - лица, совершающие на борту гражданского судна с момента, когда дверь воздушного судна закрывается перед взлетом, и до момента, когда она открывается после посадки, следующие действия:

– нападение, запугивание, угроза или умышленная неосторожность, что нарушает должный порядок или создает угрозу сохранности имущества или безопасности людей;

– нападение, запугивание, угроза или действия, препятствующие выполнению членом экипажа своих обязанностей или снижающих способность выполнять эти обязанности;

– умышленная неосторожность или повреждение воздушного судна, его оборудования или вспомогательных конструкций, что нарушает должный порядок и создает угрозу безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

– распространение заведомо ложной информации, тем самым создавая угрозу безопасности воздушного судна в полете; и

– невыполнение законных команд или указаний, направленных на обеспечение безопасной, упорядоченной или эффективной деятельности.

1.44. Невостребованный багаж - багаж, который прибыл в аэропорт и не был получен или востребован пассажиром.

1.45. Недисциплинированный пассажир - пассажир, который не соблюдает правил поведения в аэропорту или на борту воздушного судна или не выполняет указаний персонала аэропорта или членов летного экипажа, нарушая тем самым должный порядок и дисциплину в аэропорту или на борту воздушного судна.

1.46. Неконтролируемая зона - та зона аэропорта и здания, куда пассажиры, а также лица, не являющиеся пассажирами, имеют неограниченный доступ (см. также определение термина "зона без ограничений").

1.47. Неопознанный багаж - багаж, который прибыл в аэропорт с багажной биркой или без багажной бирки и не был получен или опознан пассажиром.

1.48. Несопровождаемый багаж - багаж, который перевозится как груз на другом или на том же воздушном судне, на котором находится лицо, являющееся его владельцем.

1.49. Обзор состояния безопасности - оценка потребностей в сфере безопасности, включающая выявление уязвимых мест, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, и выработку рекомендаций относительно корректирующих действий.

1.50. Оборудование для обеспечения безопасности - специальные устройства, предназначенные для использования самостоятельно или как часть какой-либо системы в целях предотвращения или выявления незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и ее служб.

1.51. Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ - техническая система или сочетание различных технических средств, способных обнаруживать взрывчатые вещества в весьма малых количествах и подавать сигнал о наличии любых таких веществ в багаже или других анализируемых предметах.

1.52. Обыск (осмотр) воздушного судна в целях безопасности - тщательный внутренний и внешний осмотр воздушного судна в целях обнаружения подозрительных предметов, оружия или других опасных устройств, предметов или веществ.

1.53. Охраняемая зона ограниченного доступа - те участки контролируемой зоны аэропорта, которые определены как зоны наивысшего риска и в которых в дополнение к контролированию доступа применяются другие меры контроля в целях безопасности. Как правило, такими зонами, кроме всех прочих, являются все зоны, предназначенные для вылетающих пассажиров коммерческой авиации, от пунктов досмотра и до воздушного судна, а также перрон, зоны сортировки багажа, включая зоны обслуживания воздушных судов, где присутствуют досмотренные багаж и груз, грузовые склады, центры сортировки почты, помещения служб бортового питания и чистки воздушных судов, расположенные в контролируемой зоне.

1.54. Пассажирская зона - весь участок земли, а также средства и оборудование, предназначенные для обработки пассажирских потоков, включая перроны, здания аэровокзала, места стоянки наземных транспортных средств и дороги.

1.55. Перрон - определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

1.56. План на случай непредвиденных обстоятельств - план, включающий меры и процедуры с учетом различной степени угрозы, оценок риска и



соответствующих мер безопасности, которые необходимо принять, и предназначенный для предупреждения событий и уменьшения степени их последствий, а также для подготовки всех соответствующих сторон, которые будут выполнять задачи и иметь сферы ответственности в случае фактического акта незаконного вмешательства. План на случай непредвиденных обстоятельств предусматривает возможность принятия возрастающих по масштабу мер по мере повышения степени угрозы. Это может быть отдельный план или частью плана управления кризисной ситуацией.

1.57.Предметы, ограниченные к перевозке - предметы, которые в конкретном контексте авиационной безопасности определены как такие предметы, устройства или вещества, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства против гражданской авиации или которые могут создать угрозу безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц или сооружениям или населению.

1.58.Проверка анкетных данных - проверка личности и послужного списка лица, включая, когда это правомерно, любые случаи привлечения к уголовной ответственности в рамках оценки возможности осуществления по отношению к данному лицу контроля в целях безопасности и/или предоставления данному лицу права допуска без сопровождения в охраняемую зону ограниченного доступа.

1.59.Проверка воздушного судна в целях безопасности - осмотр внутренних помещений воздушного судна, в которые пассажиры могли иметь доступ, и осмотр багажного отсека в целях обнаружения подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, изделий или веществ.

1.60.Проверка ЖАГ и ЗНВП в целях безопасности - визуальный осмотр или контроль в целях безопасности, производимый сотрудниками службы безопасности на предмет признаков вмешательства, в частности вскрытия пломб, кражи и проноса потенциально опасных устройств, предметов или веществ. Таковую проверку следует производить на входе в контролируемую зону применительно ко всем запасам ЖАГ и ЗНВП, для того чтобы удостовериться в том, что они защищены, что отсутствуют признаки вскрытия или подозрения на это, а также что необходимая документация в порядке.

1.61.Проверка состояния безопасности - углубленное рассмотрение соблюдения всех аспектов выполнения требований в области обеспечения авиационной безопасности.

1.62.Проездной документ - паспорт или другой официальный документ, выданный государством или организацией, который может использоваться законным владельцем при международной перевозке.

1.63.Проецирование изображений опасных предметов - утвержденная полномочным органом компьютерная программа, которая может быть установлена на определенном рентгеновском оборудовании и которая проецирует виртуальное изображение опасных предметов (таких, как

огнестрельное оружие, ножи, самодельные взрывные устройства) в пределах рентгеновского изображения досматриваемого реального багажа или полное виртуальное изображение багажа, содержащего опасные предметы, и немедленно выдает операторам рентгеновского оборудования обратную информацию, позволяющую обнаружить такое изображение.

1.64. Рабочая площадь - часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона(ов).

1.65. Расследование в области безопасности - расследование любого акта незаконного вмешательства против гражданской авиации или попытки его совершения и/или любого возможного или предполагаемого случая несоблюдения национальной программы безопасности гражданской авиации государства, или других правовых и/или регламентирующих требований, относящихся к безопасности гражданской авиации.

1.66. Регистрация - процесс оформления у эксплуатанта для принятия на определенный рейс.

1.67. Система для обнаружения взрывных устройств - техническая система или сочетание различных технических средств, которые могут обнаруживать взрывные устройства, вызывая при этом срабатывание сигнализации, посредством обнаружения находящихся в багаже или иных изделиях одного или нескольких компонентов такого устройства, независимо от материала, из которого предмет багажа изготовлен.

1.68. Система для обнаружения взрывчатых веществ - техническая система или сочетание различных технических средств, которые могут обнаруживать находящиеся в багаже или иных изделиях взрывчатые вещества, вызывая при этом срабатывание сигнализации, независимо от материала, из которого предмет багажа или изделие изготовлены.

1.69. Система пропусков - система, состоящая из карточек или других видов документов, выдаваемых отдельным лицам, которые работают в аэропортах или которым в силу иных причин необходим санкционированный допуск в аэропорт, контролируемую зону или охраняемую зону ограниченного доступа. Ее цель заключается в установлении личности и упрощении допуска. Для аналогичных целей выдаются и используются пропуска на транспортные средства. Пропуска иногда называют аэропортовыми удостоверениями личности.

1.70. Служба курьерских отправок - операция, в рамках которой отправления, поступившие от одного или нескольких грузоотправителей, перевозятся в качестве багажа пассажира-курьера на борту воздушного судна, выполняющего регулярную авиаперевозку, по обычному документу на багаж пассажира, перевозимый в грузовом отсеке.

1.71. Сопровождаемый багаж, перевозимый в грузовом отсеке - багаж, принятый к перевозке в грузовом отсеке воздушного судна и зарегистрированный пассажиром, который находится на борту.

1.72. Сотрудник службы безопасности на борту - лицо, уполномоченное правительством государства эксплуатанта и правительством государства

регистрации размещаться на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. К ним не относятся лица, нанимаемые для обеспечения исключительно личной защиты одного или более конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например личные телохранители.

1.73. Средства и оборудование для прохождения контроля вне аэропорта - городской аэровокзал или грузовое транспортное агентство, оснащенные средствами и оборудованием для прохождения контроля.

1.74. Стерильная зона - зона между любым пунктом проверки/специального контроля пассажиров и воздушным судном, доступ в которую строго контролируется. (См. также определение термина "охраняемая зона ограниченного доступа").

1.75. Стрелковое оружие - общее обозначение всех видов ручного огнестрельного оружия.

1.76. Транзитные пассажиры - пассажиры, вылетающие из аэропорта тем же рейсом, которым они прибыли.

1.77. Трансферные пассажиры и багаж - пассажиры, делающие прямую пересадку, и багаж, перегружаемый с одного рейса на другой.

1.78. Тревога в связи с угрозой взрыва - состояние тревоги, объявляемое компетентными полномочными органами в целях осуществления плана действий по нейтрализации возможных последствий, связанных с получением угрозы из анонимного источника или по другим каналам, или обусловленное обнаружением подозрительного устройства или другого подозрительного предмета на борту воздушного судна, в аэропорту или в расположении какого-либо средства или службы гражданской авиации.

1.79. Угроза взрыва - угроза, полученная из анонимного источника или по другим каналам, в которой сообщается или подразумевается достоверная или ложная информация о том, что безопасности воздушного судна в полете или на земле либо любого аэропорта или средства гражданской авиации, или любого лица может угрожать взрывчатое вещество или другой предмет или устройство.

1.80. Управление кризисной ситуацией - меры на случай чрезвычайной ситуации, принимаемые в ответ на повышенную степень угрозы, а также осуществление мер и процедур в ответ на аварийные ситуации, включающие акты незаконного вмешательства.

1.81. Упрощение формальностей - эффективная организация необходимого процесса контроля в целях ускорения его прохождения лицами или грузами и предотвращения неоправданных эксплуатационных задержек.

1.82. Учения по безопасности - полномасштабные учения по безопасности представляют собой имитацию акта незаконного вмешательства с целью обеспечения принятия в рамках плана на случай непредвиденных обстоятельств адекватных мер, соответствующих различным типам аварийной обстановки. Учения по безопасности ограниченного характера представляют собой имитацию акта незаконного вмешательства в целях

обеспечения принятия адекватных мер со стороны агентств, участвующих в реализации плана на случай непредвиденных обстоятельств, или проверки функционирования его отдельных компонентов, например системы связи.

1.83. Уязвимое место - любое средство или оборудование, находящееся в аэропорту или связанное с ним, повреждение или уничтожение которого приведет к серьезному нарушению деятельности аэропорта.

1.84. Член экипажа - лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

1.85. Кибер-атака – покушение на информационную безопасность компьютерных систем, систем информационных и связных технологий, включая их программное обеспечение и аппаратные средства.

## Глава 2. Общие положения

### Безопасность и упрощение формальностей

2.1. Меры контроля, предусмотренные настоящими Правилами, применяются таким образом, чтобы они причиняли минимальные помехи или задержки для деятельности гражданской авиации, при условии, что это не снижает эффективности таких мер и настоящих Правил.

### Международное сотрудничество

2.2. Кыргызская Республика сотрудничает с другими государствами и международными организациями в области подготовки и обмена информацией о национальных программах обеспечения авиационной безопасности, программ подготовки персонала и программ контроля качества обеспечения авиационной безопасности.

2.3. В рамках сотрудничества, Кыргызская Республика предоставляет на запрос другого государства информацию относительно требований, установленных настоящими Правилами.

2.4. Предложения других государств о принятии специальных мер авиационной безопасности относительно рейсов, выполняемых эксплуатантами этих государств в/из Кыргызской Республики, направляются на рассмотрение в адрес органа гражданской авиации и, в случае положительного решения данного вопроса, осуществляются за счет средств государства-заказчика.

2.5. Решение относительно удовлетворения запроса другого государства о предоставлении помощи в преодолении кризисной ситуации и ликвидации ее последствий принимается Правительством Кыргызской Республики.

2.6. В случае возникновения у Кыргызской Республики необходимости в получении помощи от другого государства в ликвидации последствий акта незаконного вмешательства, Правительством Кыргызской Республики в адрес правительства соответствующего государства направляется запрос, если ранее направленные запросы органа гражданской авиации или полномочного органа государства по вопросам внешней политики не были удовлетворены.

2.7. В случае получения информации о наличии угрозы для авиационной безопасности другого государства, орган гражданской авиации предупреждает об этом соответствующий полномочный орган этого государства.

2.8. Любое соглашение о воздушном сообщении между Кыргызской Республикой и другим государством включает требования по обеспечению авиационной безопасности.

2.9. Кыргызская Республика устанавливает и вводит надлежащую защиту и определяет порядок работы с закрытой информацией о безопасности,

предоставленной другими государствами, или с закрытой информацией о безопасности, которая затрагивает интересы других государств в сфере безопасности, с целью не допустить ненадлежащего использования или разглашения такой информации.

## Глава 3. Организация

### 3.1. Программа авиационной безопасности гражданской авиации

3.1.1. Кыргызская Республика принимает программу авиационной безопасности гражданской авиации в виде данных правил для защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов.

3.1.2. Все государственные органы, эксплуатанты аэропортов и воздушных судов, а также любые другие органы или организации, имеющие отношение к выполнению программы авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики или отвечающие за ее осуществление оказывают любую помощь и поддержку органу гражданской авиации при осуществлении любых мероприятий, связанных с выполнением требований настоящих Правил.

3.1.3. В Кыргызской Республике на постоянной основе действует Государственный межведомственный орган по безопасности, который осуществляет координацию деятельности государственных органов, аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, а также любых других органов или организаций, имеющих отношение к выполнению требований в области обеспечения авиационной безопасности.

### 3.2. Орган по авиационной безопасности

3.2.1. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации в части авиационной безопасности в Кыргызской Республике выполняет полномочный орган государственного регулирования деятельности гражданской авиации Кыргызской Республики (далее орган гражданской авиации).

3.2.2. В компетенцию органа гражданской авиации входит:

- а) разработка, внесение поправок и дополнений, осуществление и обеспечение выполнения требований настоящих Правил;
- б) совместно с соответствующими правоохранительными органами и органами государственной безопасности Кыргызской Республики осуществляют постоянную оценку степени угрозы гражданской авиации Кыргызской Республики, и вносит соответствующие предложения по внесению любых необходимых поправок и дополнений в настоящие Правила

и программу авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики.

Примечание. Материал о методиках оценки степени угрозы, управления риском и соответствующих мер безопасности содержится в соответствующей инструкции, утвержденной Органом гражданской авиации.

- в) определение и распределение задач по выполнению различных аспектов настоящих Правил;
- г) определение способов координации деятельности между органами, занимающимися или отвечающими за различные аспекты настоящих Правил;
- д) пересмотр и поддержание эффективности настоящих Правил, включая переоценку мер и процедур безопасности после акта незаконного вмешательства и предпринятые действия, необходимые для исправления недостатков в целях избежания их повторения;
- е) согласование Программ авиационной безопасности аэропортов, аэродромов, вертодромов, эксплуатантов воздушных судов, организаций по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов, цехов бортового питания, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других организаций предоставляющих услуги в гражданской авиации;
- ж) обеспечение учёта необходимых архитектурных и инфраструктурных требований в целях оптимальной реализации международных мер по авиационной безопасности при проектировании и создании новых средств и служб и внесение изменений в существующие средства и службы аэропортов в Кыргызской Республики;
- з) обеспечение разработки и осуществление программ подготовки персонала всех органов или организаций, занимающихся обеспечением авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики, или ответственных за это. Такая программа подготовки персонала призвана обеспечивать эффективность указанной программы авиационной безопасности;
- и) установление минимальных эксплуатационных критериев и доведение их до сведения сторон, ответственных за осуществление мер безопасности;
- к) предоставление эксплуатантам аэропортов и воздушных судов, осуществляющим полеты на территории Кыргызской Республики, и другим заинтересованным органам или организациям соответствующих требований по авиационной безопасности и/или надлежащей информации или указаний, необходимых им для осуществления требований данных правил;
- л) выдача сертификатов в части авиационной безопасности;
- м) укрепление и развитие хороших рабочих отношений, сотрудничества и обмена соответствующей информацией между государствами, особенно с соседними государствами и государствами, с которыми Кыргызская Республика имеет активные авиатранспортные связи;
- н) повышение уровня авиационной безопасности путем разработки и распространения передовой и инициативной административной и

эксплуатационной практики и поощрения ее использования службами безопасности, администрациями аэропортов и эксплуатантами;

о) приостановления действия и/или аннулирование сертификата, подтверждающего соответствие установленным требованиям в части авиационной безопасности;

п) разработка и утверждение образцов (бланков) выдаваемых сертификатов в части авиационной безопасности

3.2.3. Орган гражданской авиации проводит оценку преподавательского состава и программ подготовки кадров, на их соответствие международным и национальным стандартам.

3.2.4. Эффективность данных Правил и обеспечение эффективного обучения персонала, оценивается на основе программы контроля качества в сфере обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики и программ подготовки, утвержденных органом гражданской авиации.

### 3.3. Эксплуатация аэропортов

3.3.1. Руководитель аэропорта (аэродрома, вертодрома) несет ответственность и непосредственно отчитывается перед органом гражданской авиации за разработку и осуществление мероприятий по предотвращению актов незаконного вмешательства в аэропортах Кыргызской Республики.

3.3.2. Обязанности руководителей аэропортов в области авиационной безопасности включают:

а) назначение, по согласованию с органом гражданской авиации, должностного лица, ответственного за выполнение программы авиационной безопасности аэропорта;

б) назначение по согласованию с органом гражданской авиации, штатного руководителя, соответствующего установленным квалификационным требованиям, который несет ответственность за авиационную безопасность. На данную должность назначается лицо, прошедшее соответствующую программу подготовки по авиационной безопасности, и имеющее соответствующий сертификат, выданный учебным центром или инструктором ИКАО либо учебным центром сертифицированным (одобренными) органом гражданской авиации;

в) назначение службы ответственной за обеспечение авиационной безопасности;

г) обеспечение наличия ресурсов и средств, необходимых для обеспечения авиационной безопасности.

д) разработка, согласование с органом гражданской авиации и осуществление программы авиационной безопасности аэропорта (аэродрома, вертодрома);

е) образование аэропортового комитета по авиационной безопасности соответственно требованиям настоящих Правил;

ж) осуществление постоянной оценки степени угрозы авиационной безопасности в аэропорту, и внесение необходимых поправок и дополнений в свою программу авиационной безопасности, а также внесение в орган



гражданской авиации предложений по внесению любых необходимых поправок и дополнений в настоящие Правила и нормативно-правовые акты в сфере обеспечения авиационной безопасности;

з) доведение до сведения всех заинтересованных лиц схем расположения и назначение контролируемой зоны, стерильной зоны и охраняемой зоны ограниченного доступа, а также соответствующих инструкций;

и) доведение до сведения всех заинтересованных лиц требований, предусмотренных программой авиационной безопасности аэропорта (аэродрома, вертодрома) в части, касающейся выполнения этих требований и контроль;

к) немедленное информирование органа гражданской авиации и других соответствующих полномочных органов, отвечающих за исполнение требований настоящих Правил, об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

л) ежегодное предоставление в орган гражданской авиации обобщенной информации об обеспечении авиационной безопасности, выявленных нарушениях, принятых мерах и результатах контроля качества;

м) назначаемые на должность руководители подразделений ответственные за обеспечение авиационной безопасности проходят соответствующую подготовку и отвечают установленным в Программе авиационной безопасности предприятия требованиям;

н) обеспечение учёта требований, необходимых для оптимального применения мер обеспечения безопасности гражданской авиации при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих сооружений в аэропортах.

3.3.3. Каждый арендатор какого-либо помещения, отдельного здания или участка аэропорта или его территории, которые являются частью границы между аэровокзальным комплексом и перроном, или через которые возможен доступ к перрону, отвечает за контроль доступа в контролируемую зону, через принадлежащие им помещения. Данные требования включаются в соответствующие разделы программы авиационной безопасности аэропорта.

3.3.4. Каждый аэропорт, аэродром, вертолётная площадка обслуживающие гражданскую авиации, принимают в письменной форме, осуществляют и обновляют не реже одного раз в год программу авиационной безопасности согласованную с органом гражданской авиации.

3.3.5. Программа авиационной безопасности аэропорта, аэродрома или вертодрома (далее ПБА) описывает требования к безопасности и действующие в аэропортах меры и процедуры обеспечения безопасности. ПБА описывает меры по защите периметра зоны ограниченного доступа, включающие патрулирование (форм такого патрулирования, численности патрулирующих лиц, периодичности патрулей и т. д).

3.3.6. Основная цель ПБА заключается в обеспечении безопасности пассажиров, членов экипажей, наземного персонала и населения по всем аспектам, связанным с защитой от актов незаконного вмешательства в деятельности гражданской авиации. ПБА включает:

- а) требования и соответствует Приложению 17 «Безопасность» и данным Правилам;
- б) распределение и определяет обязанности отдельных лиц и организаций, участвующих или отвечающих за осуществление мер безопасности, описанных в данных Правилах;
- в) устанавливать производственные стандарты, включая требования к базовой подготовке и повышению квалификации и ведению учета подготовки;
- г) предусматривать стандартизацию мер безопасности; и
- д) обеспечивать, чтобы требования к проектированию аэропортов, в том числе относящиеся к архитектуре и инфраструктуре требования, необходимые для осуществления мер безопасности, оговоренных в требованиях ИКАО, учитывались при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих объектов в аэропорту.

3.3.7. Положения ПБА следует применять ко всем организациям, участвующим или отвечающим за осуществление мер безопасности аэропорта.

3.3.8. Объекты, требующие особой защиты, указываются в качестве уязвимых и определяется характер и масштабы их защиты. Такая защита подразделяется на две категории:

- а) меры физической защиты и текущие профилактические процедуры
- б) чрезвычайные меры в период повышенной угрозы или аварийной ситуации.

3.9.1. ПБА разрабатывается с учетом Руководства по авиационной безопасности DOC 8973 ИКАО и включает как минимум следующую структуру и содержание:

- а) Организация (цель ПБА, руководящие нормативно-правовые акты, обязанности, описание и роль Аэропортового комитета по авиационной безопасности)
- б) Описание аэропорта
- в) Меры безопасности в аэропорту
- г) Подготовка кадров
- д) Контроль качества: надзор и мониторинг
- е) Ответные меры в связи с актами незаконного вмешательства
- ж) учет аспектов безопасности при проектировании любых новых объектов аэропорта, особенно тех, которые после ввода в эксплуатацию будут играть важную роль в обеспечении нормальной деятельности;
- з) информацию об оборудовании для обеспечения безопасности и его использовании со ссылкой на процедуры калибровки и испытаний, которые более подробно изложены в стандартных эксплуатационных правилах; и
- и) ссылку на планы действий на случай непредвиденных и чрезвычайных обстоятельств, рассчитанные на возникновение любой ситуации, ставящей под угрозу безопасность полетов или авиационную безопасность в аэропорту.

к) Перечень запрещенных предметов

3.4. Эксплуатация воздушных судов

3.4.1. Эксплуатант воздушного судна осуществляет выполнение требований, направленных на защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

3.4.2. Эксплуатанты воздушных судов решает как минимум, следующие аспекты, связанные с обеспечением безопасности:

а) организация деятельности эксплуатанта воздушного судна и назначение сотрудника ответственного за обеспечение авиационной безопасности (штатного руководителя);

б) требования к проверкам и осмотрам специфических зон и доступных отсеков внутри и снаружи воздушного судна;

в) предотвращение несанкционированного доступа к воздушному судну;

г) установление принадлежности багажа пассажирам;

д) защита багажа, перевозимого в грузовом отсеке, груза, почты и имущества воздушного судна;

е) безопасность бортипитания и бортприпасов, уборки и чистки воздушного судна и его наземного технического обслуживания;

ж) порядок действий членов экипажа и другого персонала при возникновении угрозы и в случае связанных с безопасностью инцидентов;

з) инструктаж членов экипажа при наличии на борту вооруженных конвоев и сотрудников службы безопасности;

и) дополнительные меры безопасности на случай особых ситуаций или ситуаций, представляющих повышенную угрозу;

к) набор и подготовка сотрудников по обеспечению безопасности и/или агентов по оформлению пассажиров и багажа; и

л) представление уведомлений об инцидентах.

м) вводят и выполняют программу обучения членов экипажа действиям, направленным на сведение к минимуму последствий акта незаконного вмешательства;

н) командир воздушного судна должен незамедлительно представлять уведомления об актах незаконного вмешательства;

о) на борту воздушного судна должен иметься контрольный перечень процедур обыска воздушного судна, в том числе поиска спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, а также соответствующих действий, предпринимаемых при обнаружении бомбы или подозрительного предмета; и

п) на пассажирских воздушных судах дверь кабины летного экипажа запирается изнутри кабины.

3.4.3. Эксплуатант воздушного судна, зарегистрированный в Кыргызской Республике или выполняющего перевозки в\из Кыргызской Республики, разрабатывает, и осуществляют надлежащим образом программу авиационной безопасности в целях соблюдения международных и национальных требований.

3.4.4. Программа авиационной безопасности эксплуатанта зарегистрированного в Кыргызской Республике, согласовывается с органом гражданской авиации.

3.4.5. Программа авиационной безопасности эксплуатанта включает процедуры, обеспечивающие защиту пассажиров, экипажа, наземного персонала, воздушного судна и служб от актов незаконного вмешательства. Программа авиационной безопасности эксплуатанта включает, как минимум:

- а) относящиеся к авиационной безопасности определения, сокращения и термины;
- б) цель программы, подчеркивающую необходимость соблюдения международных и национальных требований в области обеспечения авиационной безопасности;
- в) ссылку на ее правовую основу, в частности, на соответствующее национальное законодательство, положения авиационных правил и другие нормативные положения;
- г) организационную структуру с четким указанием роли и обязанностей различных органов, занимающихся авиационной безопасностью, включая самого эксплуатанта, правоохранительные органы, органы национальной безопасности, органы пограничного контроля и другие правительственные учреждения, а также поставщиков бортового питания и бортовых припасов;
- д) описание каналов связи для обмена информацией о безопасности, как правило, между соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности и эксплуатантом воздушных судов;
- е) описание мер безопасности для защиты воздушных судов и находящихся в них лиц, которые применяются в отношении пассажиров, багажа, груза, почты, бортового питания, сопутствующих средств и бортовых припасов, огнестрельного и других видов оружия, а также в отношении всех других лиц или предметов, подлежащих контролю;
- ж) краткое изложение требований к подготовке соответствующих сотрудников в области безопасности и соответствующие критерии их аттестации; и
- з) приложения, в которых содержатся структуры подразделений организации, план на случай непредвиденных обстоятельств, который предусматривает ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства, а также другая важная информация.
- и) описание порядка представления и получения утверждения поправок к программе;
- к) хронологический перечень утвержденных поправок;
- л) заявление о конфиденциальности; и
- м) порядок внесения срочных поправок и применения директивных указаний относительно безопасности, содержащихся в информационных циркулярах.

3.4.6. По завершении разработки, программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов утверждается руководителем эксплуатанта и представляется на согласование в орган гражданской авиации.

3.4.7. Назначенный сотрудник по вопросам авиационной безопасности, по крайней мере, раз в год пересматривает и обновляет программу авиационной безопасности эксплуатанта.

3.4.4. Эксплуатант воздушного судна назначает по согласованию с органом гражданской авиации, штатного руководителя, соответствующего установленным квалификационным требованиям, который несет ответственность за авиационную безопасность. На данную должность назначается лицо, прошедшее соответствующую программу подготовки для руководящего состава в части обеспечения авиационной безопасности предприятия, и имеющее сертификат, выданный или одобренный органом гражданской авиации.

3.4.5. Эксплуатант воздушного судна осуществляет оценку степени угрозы авиационной безопасности, и вносит необходимые поправки и дополнения в свою программу авиационной безопасности, а также вносит в орган гражданской авиации предложения по внесению любых необходимых поправок и дополнений в настоящие Правила;

3.5. межведомственный комитет по авиационной безопасности

3.5.1. Межведомственный орган по безопасности (далее - Межведомственный комитет) является постоянно действующим органом, осуществляющим координацию деятельности по обеспечению авиационной безопасности.

3.5.2. Члены комитета выбираются из числа руководящих работников министерств, ведомств и других организаций, которые занимаются или отвечают за выполнение требований в области безопасности.

3.5.3. В полномочия Межведомственного комитета входит:

а) оказание консультативной помощи в области обеспечения мер авиационной безопасности, необходимых для реагирования на угрозу гражданской авиации и её службам;

б) постоянное наблюдение за ходом реализации таких мер, подготовка рекомендаций об их изменениях в ответ на новую информацию об угрозе, события в области технологии и методов обеспечения авиационной безопасности и с учётом других фактов;

в) обеспечение координации мер в области авиационной безопасности между управлениями, учреждениями и другими организациями;

г) принятие действий, способствующих учёту аспектов безопасности при проектировании новых аэропортов;

д) внесение рекомендаций по распространению изменений в национальной политике в области авиационной безопасности и осуществление координации в ходе реализации этих изменений.

3.5.4. Состав Межведомственного комитета определяется Правительством Кыргызской Республики. Помимо постоянных членов комитета, для участия в совещаниях на специальной основе приглашаются другие лица в целях учета в ходе обсуждения мнений надлежащих технических экспертов и практического опыта.

3.5.5. Совещания созывается председателем по мере необходимости, но не реже одного раза в год.

3.6. Аэропортовый комитет по авиационной безопасности

3.6.1. С целью разработки, координации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности, в каждом аэропорта обслуживающим международную гражданскую авиацию создается аэропортовый комитет по авиационной безопасности (далее - аэропортовый комитет).

3.6.2. Положение об аэропортовом комитете утверждается руководителем аэропорта.

3.6.3. В состав аэропортового комитета входят:

- а) руководитель аэропорта;
- б) заместитель руководителя аэропорта по авиационной безопасности;
- в) представитель органа гражданской авиации;
- г) представители местных правоохранительных органов;
- д) представители таможенных органов;
- е) представители органа по охране государственной границы;
- ж) представители органа государственной безопасности;
- з) представители эксплуатантов;
- и) представители медицинской службы аэропорта или органа здравоохранения;
- к) представители военного подразделения, базирующегося в данном аэропорту, или соответствующего военного органа, имеющего отношение к использованию аэродрома или ответственного за безопасность аэропорта;
- л) представители других организаций или служб, осуществляющих свою деятельность в аэропорту.

3.6.4. Общее руководство аэропортовым комитетом осуществляет руководитель аэропорта, а при его отсутствии - заместитель руководителя аэропорта.

3.6.5. Заседания аэропортового комитетов по АБ проводятся с учетом необходимости совместного решения вопросов по обеспечению авиационной безопасности и выполнении Программы авиационной безопасности аэропорта, но не реже чем 4 раза в год

3.6.6. Полномочия аэропортового комитета включают:

- а) координацию мероприятий по реализации настоящих Правил в аэропорту;
- б) осуществление надзора за реализацией программы авиационной безопасности аэропорта, в том числе за выполнением мероприятий, которые проводятся руководством авиационных субъектов;
- в) определение и систематический осмотр уязвимых мест в аэропорту, разработка мероприятий по их надежной защите;
- г) обеспечение адекватности мероприятий авиационной безопасности к уровню угрозы;
- д) ежеквартальное информирование органа гражданской авиации о мероприятиях, проведенных для обеспечения безопасности в аэропорту, запланированных изменениях, а также проблемы по защите аэропорта и его служб, которые не могут быть разрешены на местном уровне;
- е) организация подготовки персонала аэропорта по вопросам авиационной безопасности;
- ж) контроль за учетом требований авиационной безопасности в случае проектирования и строительства новых и реконструкции существующих сооружений в аэропортах.

### 3.7. Орган исполнительной власти по вопросам внутренних дел

3.7.1. Центральный орган исполнительной власти Кыргызской Республики по вопросам внутренних дел (далее Орган внутренних дел) осуществляет меры, направленные на выполнение требований данных Правил, и несёт ответственность за состояние работы по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства в пределах своей компетенции.

3.7.2. Конкретными обязанностями органа внутренних дел в области обеспечения авиационной безопасности являются:

- выявление и предотвращение преступлений, направленных против пассажиров, средств и служб гражданской авиации;
- текущее наблюдение и патрулирование в неконтролируемой зоне и по внешнему периметру аэропорта;
- наблюдение за прибывающими/убывающими пассажирами в целях выявления лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации;
- организация в случае возникновения чрезвычайных ситуаций, необходимых мероприятий в пределах своей компетенции;
- предупреждение и пресечение посягательств на жизнь, и здоровье пассажиров и членов экипажей воздушных судов.
- обучение соответствующего персонала, выполняющего функции органов внутренних дел, практике в области обеспечения авиационной безопасности и процедурам, относящимся к её осуществлению.

### 3.8. Орган исполнительной власти по вопросам национальной безопасности

3.8.1. Центральный орган исполнительной власти по вопросам национальной безопасности Кыргызской Республики (далее Орган национальной безопасности) обеспечивает:

- оценку угрозы и распространения информации, проведение специальных мероприятий по идентификации взрывных устройств и их уничтожению
- проверку и при необходимости ликвидацию устройств, вызывающих подозрение или других потенциальных источников опасности на объектах гражданской авиации.
- осуществление мероприятий и спецопераций по выявлению, предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства на воздушном транспорте;
- использование специальных вооруженных подразделений при предотвращении и ликвидации актов незаконного вмешательства в деятельность объектов гражданской авиации Кыргызской Республики.

### 3.9. Зарегистрированные агенты

3.9.2. Зарегистрированный агент определяется как агент, отправитель груза или любой субъект, который поддерживает деловые отношения с эксплуатантом воздушного судна и обеспечивает контроль в целях безопасности, признанный или предусматриваемый органом гражданской авиации в отношении груза и почты. В качестве зарегистрированного агента также может выступать эксплуатант воздушного судна. Статус зарегистрированного агента присваивается органом гражданской авиации. Процесс утверждения зарегистрированных агентов проводится в соответствии с Руководством по авиационной безопасности DOC 8973 ИКАО.

3.9.3. Цель концепции зарегистрированного агента заключается в возложении основных обязанностей по практической реализации мер контроля в целях безопасности на зарегистрированных агентов и обеспечение защиты авиагруза и почты при их перемещении по цепи доставки вместо того, чтобы осуществлять досмотр всех грузов в аэропорту отправления.

3.9.4. Для получения статуса зарегистрированного агента заявитель демонстрирует введение требований программы безопасности зарегистрированного агента, признанной и согласованной органом гражданской авиации.

3.9.5. Орган гражданской авиации проводит инспекции и проверки персонала, мер, процедур, помещений и оборудования зарегистрированных агентов и требует соблюдения действующих правил, норм и процедур обеспечения авиационной безопасности. В случае выявления не соответствий орган гражданской авиации применяет механизм наказания за несоблюдение



законов, который включает изменение, временное приостановление или аннулирование статуса зарегистрированного агента.

3.9.6. Зарегистрированный агент подаёт органу гражданской авиации заявку в отношении своего назначения, согласования или включения в список таких агентов через регулярные промежутки времени, которые не превышают один год.

3.9.7. До утверждения в качестве зарегистрированного агента заявитель проверяется органом гражданской авиации, на предмет того, что:

а) стандарты физической и процедурной безопасности соответствуют нормативным требованиям, установленным ИКАО и в Кыргызской Республике;

б) органом гражданской авиации согласована программа безопасности зарегистрированного агента;

в) осуществляется подготовка персонала по вопросам безопасности, включающая проводимые через установленные промежутки времени курсы повышения квалификации для тех, кто занимается обработкой груза и почты или имеет несопровождаемый доступ к защищенному авиагрузу и авиапочте;

г) произведена проверка анкетных данных персонала, имеющего доступ к защищенному авиагрузу и/или связанной с ним документации.

д) персонал, обеспечивающий авиационную безопасность прошел соответствующее обучение и сертифицирован.

3.9.8. Зарегистрированные агенты обеспечивают:

а) регистрацию идентификационных данных грузоотправителей и убеждаются в том, что лицо, доставляющее груз, имеет документ, удостоверяющий его как агента грузоотправителя;

б) подробное описание грузоотправителями содержимого партии груза;

в) охрану партий груза после их принятия и контроль доступа к грузу;

г) осуществление приемки, оформления и обработки груза только надлежащим образом отобранным, нанятым и подготовленным персоналом;

д) назначение одно или несколько лиц ответственными за введение и применение требуемых мер контроля безопасности, а также за руководство их осуществлением; и

е) снабжение каждой партии груза, направляемой эксплуатанту воздушного суда или зарегистрированному агенту, соответствующей документацией либо в авиагрузовой накладной, либо в виде отдельной декларации, содержащей следующие сведения:

- название, адрес и контактную информацию зарегистрированного агента;
- название и адрес грузоотправителя;
- содержимое партии груза; и
- декларация о безопасности груза.

## Глава 4. Превентивные меры безопасности

### 4.1. Общие требования

4.1.1. Соответствующий уровень авиационной безопасности обеспечивается

соблюдением следующих требований:

- а) ни одно воздушное судно на территории Кыргызской Республики не вылетает при отсутствии документов, дающих право на проведение коммерческой деятельности в сфере гражданской авиации;
- б) ни одно лицо или транспортное средство не заходит или не заезжает в контролируемую, стерильную зоны и охраняемую зону ограниченного доступа без пропуска и прохождения контроля на безопасность;
- в) ни одно лицо не допускается на борт воздушного судна без соответствующего разрешения;
- г) предметы и оборудование, а также ручная кладь, багаж, груз, курьерские и почтовые отправления, бортовые припасы не могут быть взяты на борт воздушного судна без прохождения контроля на безопасность;
- д) во время выполнения авиационных работ на временных аэродромах, обеспечение авиационной безопасности возлагается на командира воздушного судна или лицо, назначенное руководителем эксплуатанта;
- е) служба, обеспечивающая авиационную безопасность, проходит проверку (аудит, инспекторскую проверку) на соответствие требованиям в области обеспечения авиационной безопасности;
- ж) авиационный персонал и прочие специалисты (лица), работа которых связана с обеспечением авиационной безопасности, могут быть допущены к выполнению такой работы лишь на основании документа, подтверждающего их право на ее выполнение (сертификат);
- з) допуск лиц к выполнению работ, связанных с проведением досмотра (контроля в целях безопасности) осуществляется только на основании сертификата выданного органом гражданской авиации.
- и) аэропорты, эксплуатанты воздушных судов, организации по авиатопливу обеспечению, грузовые терминалы, цеха бортового питания и другие организации, предоставляющие услуги в гражданской авиации разрабатывают и осуществляют надлежащим образом программу авиационной безопасности в целях соблюдения установленных требований и согласовывают данную программу в органе гражданской авиации.
- к) программы авиационной безопасности аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, организации по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов, цехов бортового питания и других организаций, предоставляющих услуги в гражданской авиации периодически пересматриваются, но не реже чем один раз в год. Вносимые дополнения и поправки зависят от требований в области авиационной безопасности и других изменений, влияющих на обеспечения авиационной безопасности. Данные поправки согласовываются в органе гражданской авиации.

#### 4.1.2. Конфиденциальная информация

- а) порядок работы с закрытой информацией определяется в соответствии с требованиями «Инструкции по обеспечению режима секретности в министерствах, административных ведомствах, на предприятиях, в

учреждениях Кыргызской Республики» утверждённой Правительством КР от 23.12.1996 года № 619/35.

б) доступ к программам авиационной безопасности (ПБА) следует предоставлять только тем лицам, которым такая информация требуется для выполнения ими своих обязанностей. Такой подход именуется "принципом доступа по служебной необходимости". Если для защиты информации требуются специальные меры контроля, то уровень обеспечиваемой защиты определяется составителем информации.

в) принимаются меры для защиты информации о безопасности, предоставляемой другими государствами, а также информации, затрагивающей безопасность других государств, обеспечивая тем самым предотвращение ее ненадлежащего использования и разглашения.

## 4.2. Установление охраняемых зон

4.2.1. Руководители аэропортов, органов обслуживания воздушного движения, эксплуатантов воздушных судов, организации по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов, цехов бортового питания, вместе с другими заинтересованными лицами, основываясь на оценке риска для безопасности, определяют контролируемые, стерильные зоны и другие охраняемые зоны ограниченного доступа, необходимые для непрерывного обеспечения безопасности гражданской авиации в Кыргызской Республики.

4.2.2. Размещение этих зон обозначается на плане-схеме, которая является частью программы авиационной безопасности предприятия.

4.2.3. Допуск в установленные контролируемые, стерильные зоны и другие охраняемые зоны ограниченного доступа контролируется в соответствии с процедурами, изложенными в настоящих Правилах и программе авиационной безопасности предприятия, а также в соответствии с нормативными правовыми актами Кыргызской Республики в области обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации.

4.2.4 Сведения о зонах, находящихся за пределами аэропорта и определенные как контролируемые зоны, излагаются в программе авиационной безопасности аэропорта. К таким зонам могут относиться:

- а) местоположения радиолокационных средств;
- б) местоположения навигационных средств;
- в) антенные поля;
- г) склады горюче-смазочных материалов и т.п.

4.2.5 Зоны, определённые в качестве контролируемых зон, стерильных зон и охраняемых зон ограниченного доступа, подлежат защите от несанкционированного доступа путём использования, как технических средств, так и персонала ответственного за обеспечение авиационной безопасности.

4.2.6 Каждая установленная контролируемая зона, стерильная зоны или охраняемая зона ограниченного доступа отделяется от общественных зон или зон неограниченного доступа с помощью соответствующего защитного ограждения, состояние которого периодически проверяется.

4.2.7 Ответственность за доступ лиц в контролируемые, стерильные зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа несет служба ответственная за обеспечение авиационной безопасности.

4.2.8 Зоны, объекты и территории аэропортов, имеющие общественный доступ, могут в случае необходимости приниматься руководством аэропортов, как контролируемые зоны. Допуск в такие контролируемые зоны осуществляется в соответствии с процедурами, изложенными в программе авиационной безопасности аэропортов.

#### 4.3. Осуществление контроля в охраняемых зонах

4.3.1. Осуществление контроля в контролируемые зоны, стерильные зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа производится путем организации пропускного и внутриобъектового режима.

4.3.2. Управление пропускной системой, изготовление и выдачу пропусков на контролируемой территории осуществляет полномочный орган ответственный за обеспечение авиационной безопасности.

4.3.3. Руководитель аэропорта определяет количество и местоположения контрольно-пропускных пунктов по периметру контролируемой территории аэропорта.

4.3.4. Пассажирам разрешается доступ в соответствующие охраняемые зоны ограниченного доступа, предназначенные для использования ими при посадке на воздушное судно при условии, что они имеют и обязаны предъявить для контроля необходимые документы.

4.3.5. Персоналу разрешён доступ в установленные охраняемые зоны ограниченного доступа в соответствии с установленной пропускной системой.

4.3.6. Инспекторы органа гражданской авиации, имеющие соответствующее удостоверение инспектора, имеют право неограниченного доступа в любую зону (в том числе в охраняемую зону ограниченного доступа, контролируемую зону, стерильную зону, пограничную зону, таможенную зону и т.п.) для осуществления своих полномочий.

4.3.7. Заявление на выдачу пропуска направляется в администрацию соответствующего предприятия в письменной форме.

4.3.8. Орган по выдаче пропусков, разрабатывает меры по изготовлению, руководству, выдаче, выпуску и контролированию использования пропусков для санкционированного доступа транспортных средств в зоны ограниченного доступа.

4.3.9. Количество пропусков на транспортные средства, насколько это практически осуществимо, сводится к минимуму, с тем, чтобы избежать увеличения количества транспортных средств в зонах маневрирования воздушных судов.

4.3.10. Пропуск на транспортное средство закрепляется на видном месте транспортного средства, и содержит, как минимум, следующие данные:

а) на лицевой стороне:

- наименование или обозначение типа или модели и регистрационный номер транспортного средства;
- номер и срок действия пропуска;
- перечень или обозначение зон, в которые разрешается доступ данному транспортному средству;

б) на оборотной стороне, если размещение информации на лицевой стороне невозможно или нецелесообразно:

- место и дата выдачи пропуска;
- подпись лица, выдавшего пропуск.

4.3.11. Персональный пропуск прикрепляется или удерживается соответствующей подвеской на внешней стороне одежды на уровне груди, и носится его владельцем в течение всего времени нахождения в контролируемой зоне или охраняемой зоне ограниченного доступа. Персональный пропуск содержит следующую информацию:

а) на лицевой стороне:

- фамилия, имя и, по возможности, отчество, пол, дата рождения, гражданство, место работы, должность, фотографическое изображение и подпись владельца пропуска;
- номера и срок действия пропуска;
- перечень или обозначение зон, в которые разрешается доступ владельцу пропуска;
- государство и орган выдачи пропуска.

б) на оборотной стороне, если размещение информации на лицевой стороне невозможно или нецелесообразно:

- место и дата выдачи пропуска;
- подпись лица, выдавшего пропуск.

4.3.12. Каждый водитель транспортного средства, допущенного в охраняемую зону, имеет соответствующее удостоверение на право вождения данным транспортным средством и соответствующую подготовку по соблюдению правил авиационной безопасности.

4.3.13. Орган по выдаче пропусков обеспечивает проведение проверок анкетных данных лиц, помимо пассажиров, которым предоставляется допуск

без сопровождения в охраняемые зоны аэропорта, до предоставления им соответствующего допуска.

4.3.14. Ограждение между неконтролируемой и контролируемой зонами представляет собой физическое препятствие, которое четко видно широкой публике и предотвращает несанкционированный доступ. Ограждение является достаточно высоким для того, чтобы через него было трудно перелезть. Минимальная высота 2,44 метра с добавлением слоя колючей или колюче-режущей проволоки, установленного под углом. Ограждение устанавливается таким образом, чтобы под ним было очень трудно сделать подкоп или лаз. Оно вкапывается в землю или устанавливается на бетонном фундаменте.

4.3.15. С обеих сторон вдоль периферийного ограждения в защитной полосе (минимальная ширина полосы 3 м от ограждения) создается эксклюзивную зону и устраняются в ней все препятствия (столбы освещения, указательные щиты, оборудование, транспортные средства, деревья), которые могли бы послужить прикрытием для любого нарушителя или помочь ему перебраться через ограждение.

4.3.16. Вдоль защитного ограждения предусматривается дорога для патрулирования с использованием транспортных средств.

4.3.17. В соответствии с результатами оценки риска для безопасности, в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию и определяемом государством, создаются охраняемые зоны ограниченного доступа.

4.3.18. Охраняемые зоны ограниченного доступа находятся в контролируемой зоне аэропорта и относятся к приоритетным зонам риска, где в дополнение к контролю доступа следует применять другие виды контроля. Такие зоны включают, помимо прочего, все зоны вылета пассажиров от пункта досмотра и до воздушного судна, перрона, зон обработки багажа, грузовых складов, центров обработки почты, организации по авиатопливу обеспечению и помещения в контролируемой зоне для целей бортового питания и уборки.

#### 4.4. Меры защиты воздушных судов

4.4.1. Обеспечивается выполнение проверки каждого вылетающего воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках, в целях авиационной безопасности.

4.4.2. Эксплуатант воздушного судна обеспечивает принятие мер для обеспечения того, чтобы пассажиры коммерческих рейсов, в любое время покидающие воздушное судно, не оставляли на его борту каких-либо предметов.

4.4.3 Эксплуатанты воздушного судна, выполняющие коммерческие воздушные перевозки, принимают соответствующие меры, препятствующие проникновению в кабину летного экипажа в полете лиц, не имеющих на это разрешения.

4.4.4 Обеспечивается введение мер контроля в целях безопасности для предотвращения актов незаконного вмешательства в отношении воздушных судов, не находящихся в охраняемых зонах.

4.4.5 Защита воздушного судна от несанкционированного вмешательства обеспечивается с момента начала проверки воздушного судна до его отправления.

4.4.6 На всех пассажирских воздушных судах следует:

- а. когда это практически возможно, устанавливать дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированную таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц;
- б. обеспечивать возможность запираания и отпираания этой двери с рабочего места каждого пилота.

*Примечание:* Требования к безопасности кабины летного экипажа с точки зрения обеспечения авиационной безопасности, а также другие требования по авиационной безопасности, предъявляемые к эксплуатантам воздушных судов, оговариваются в авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-6 Эксплуатация воздушных судов».

4.4.7. Эксплуатант воздушного судна несет ответственность за обеспечение безопасности своих воздушных судов.

4.4.8. Если воздушные суда не используются и не обслуживаются, их двери находятся в закрытом положении, а оборудование для посадки убирается. В случае если воздушное судно не сдано под охрану службе авиационной безопасности аэропорта, эксплуатант воздушного судна назначает лицо, которое несет ответственность за доступ к нему посторонних лиц.

4.4.9. Перед началом подготовки воздушного судна к вылету осуществляется его предполетная проверка с целью выявления оружия, взрывных или других опасных предметов и устройств.

4.4.10. В случае поступления информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства, лицо, которое получило такую информацию, обязано действовать в соответствии с инструкцией для таких случаев.

4.4.11. Орган гражданской авиации имеет право, в случае наличия соответствующей информации, поручить руководителю аэропорта, с целью обеспечения авиационной безопасности, осуществить проверку пассажиров, ручной клади, багажа, груза, курьерских и почтовых отправлений, которые прибывают из аэропортов, расположенных в регионах с повышенным уровнем угрозы, или из тех, где контроль за безопасностью не выполняется надлежащим образом.

4.5. Меры защиты навигационных средств и других объектов

4.5.1. Орган обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики разрабатывает и выполняет программу авиационной безопасности предприятия, согласованную с органом гражданской авиации.

4.5.2. Программа авиационной безопасности органа обслуживания воздушного движения в части, касающейся защиты инфраструктуры, включает следующие разделы:

- обеспечение физической безопасности;
- обеспечение кадровой безопасности;
- обеспечение безопасности информационных и связанных технологий;
- управление безопасностью на основе оценки риска;
- планирование мероприятий в сфере безопасности на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с устранением последствий стихийных бедствий и обеспечением непрерывности обслуживания.

4.5.3. Руководитель органа обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики в пределах своей компетенции:

- а) определяет перечень объектов, которые подлежат охране;
- б) определяет дублирующие объекты радионавигационного обеспечения на случай выхода из строя основных;
- в) отвечает за состояние дорог к отдаленным объектам радионавигации, для обеспечения оперативного прибытия группы реагирования в случае поступления информации о попытке проникновения посторонних лиц к этим объектам.

4.5.4. Защита объектов радионавигационного обеспечения, средств и служб аэронавигации осуществляется путем:

- а) установления изгороди по периметру объектов радионавигации;
- б) введения пропускного режима на объектах радионавигации;
- в) использования технических средств охраны;
- г) осуществление охраны.

4.6. Досмотр пассажиров и ручной клади

4.6.1. Цель досмотра пассажиров и принадлежащей им ручной клади заключается в предотвращении попадания на борт воздушного судна оружия, взрывчатых веществ или любых других опасных устройств, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства.

4.6.2. Все пассажиры и принадлежащая им ручная кладь проходят досмотр до получения разрешения подняться на борт воздушного судна или пройти в стерильную зону.

4.6.3. Главными принципами досмотра являются:

- а. осуществление досмотра в аэропортах всех пассажиров, членов экипажа воздушного судна, работников аэропорта и любых других лиц;



б. обязательное изъятие (возмездное или безвозмездное) у пассажиров и иных категорий лиц опасных веществ и предметов, запрещенных к авиаперевозкам;

в. строгое соблюдение законности при досмотре, неотвратимости привлечения нарушителей к административной или уголовной ответственности.

4.6.4. Целостность стерильных зон обеспечивается на основе использования запирающих устройств или других средств контроля за всеми потенциальными точками доступа в эту зону. Перед использованием стерильной зоны, служба авиационной безопасности аэропорта проводят ее тщательную проверку.

4.6.5. Все готовящиеся к вылету пассажиры и их ручная кладь досматриваются в аэропортах с использованием специального оборудования. Проводится обязательный 10 %- й выборочный ручной досмотр пассажиров и ручной клади.

4.6.6. Личный досмотр пассажиров в обязательном порядке производится в специально оборудованных для этого комнатах в случаях:

а) поступления информации о наличии у пассажира огнестрельного или холодного оружия, взрывных устройств, взрывчатых и иных опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке;

б) выявления, путем личного наблюдения, работниками службы авиационной безопасности признаков подозрительного поведения и действий пассажира, возможно свидетельствующих о его преступных намерениях или вызывающих подозрение о возможном наличии у него предметов, запрещенных к перевозке;

в) наличия у пассажира аппарата, стимулирующего его сердечную деятельность;

г) пассажир не в состоянии проходить досмотр общим порядком в связи с болезнью.

4.6.7. Соответствующие процедуры досмотра пассажиров и их ручной клади содержатся в программе авиационной безопасности аэропорта и эксплуатанта.

4.6.8. Ручной досмотр производится:

а) когда оборудование, используемое для обеспечения безопасности, отсутствует или неисправно;

б) в случаях выявления неопознанных предметов, имеющихся у пассажиров, которые приводят к срабатыванию сигнализации, а также более тщательного осмотра любых предметов подозрительного характера, обнаруженных при досмотре ручной клади с помощью специального оборудования;

в) в период повышенной угрозы в деятельность гражданской авиации. В зависимости от уровня угрозы субъектом гражданской авиации

(аэропортом, аэродромом, вертодромом, эксплуатантом воздушных судов, организацией по авиатопливу обеспечению, грузовым терминалом, цехом бортового питания, поставщиком аэронавигационного обслуживания и другими организациями предоставляющих услуги в гражданской авиации) устанавливается степень выборочности проведения ручного досмотра. Процедура установления степени выборочности досмотра, описывается в программе авиационной безопасности данного субъекта гражданской авиации.

4.6.9. Пассажир, у которого при досмотре обнаружены вещества и предметы, за изготовление, ношение или хранение которых предусмотрена уголовная или административная ответственность (взрывчатые вещества, взрывные устройства, огнестрельное нарезное оружие, наркотическое, ядовитые, отравляющие вещества и т.п.), снимается с рейса и вместе с материалами (протоколом и изъятыми веществами и предметами) передается правоохранительным органам, согласно законодательству Кыргызской Республики в органы государственной безопасности Кыргызской Республики или Министерства внутренних дел для решения вопроса о привлечении его к ответственности.

4.6.10. Взрывчатые вещества, различные предметы, ими начиненные, средства взрывания, огнестрельное оружие, боеприпасы, взрывпакеты, сигнальные и осветительные ракеты, ядовитые, отравляющие, радиоактивные и наркотические вещества и т.п., изъятые при досмотре у пассажиров, передаются в органы национальной безопасности Кыргызской Республики. В обращении с взрывоопасными, ядовитыми, отравляющими и радиоактивными веществами необходимо соблюдать исключительную осторожность: категорически запрещается самостоятельно разбирать или обезвреживать предметы, начиненные этими веществами.

4.6.11. Обнаруженные при досмотре пассажиров вещества и предметы, которые могут быть использованы в качестве средств насилия и угроз над экипажем и пассажирами, но разрешены к перевозке, перевозятся в изолированных от пассажиров, членов экипажа отсеках воздушного судна для вручения их владельцам по прибытии в аэропорт назначения.

4.6.12. Любому лицу, отказывающемуся от прохождения досмотра или отказывающемуся от досмотра принадлежащего ему зарегистрированного багажа или ручной клади, в посадке отказывается.

4.6.13. Прошедшие досмотр пассажиры не имеют контакта с лицами, не прошедшими такого досмотра.

4.6.14. В случае смешивания прошедших и не прошедших досмотр пассажиров предпринимаются следующие действия:

а) стерильная зона полностью освобождается, и служба авиационной безопасности проводит ее полный досмотр;

- б) готовящиеся к вылету пассажиры и их ручная кладь проходят повторный досмотр прежде, чем им будет разрешен допуск на борт воздушного судна;
- в) в случае если готовящиеся к вылету пассажиры имеют доступ к воздушному судну после случайного смешивания пассажиров соответствующие воздушное судно, также подвергается полному внутрикабинному досмотру.

4.6.15. На воздушном судне, находящемся в полете, досмотр при необходимости производится по решению командира воздушного судна независимо от согласия пассажира. Досмотр в этом случае производится бортпроводниками в порядке, установленном программой авиационной безопасности эксплуатанта.

4.6.16. Перевозка воздушными судами багажа и ручной клади пассажиров, не явившихся на посадку, запрещается. Такой багаж и ручная кладь снимаются с воздушного судна, досматриваются и хранятся до востребования в камерах хранения невостребованного багажа.

4.6.17. Все «штампы досмотра» подлежат строжайшему специальному учету и имеют нумерацию, а их выдача осуществляется под роспись, без права передачи. Индивидуальные «штампы досмотра», не находящиеся в работе дежурной смены, хранятся в опечатанном виде в местах, исключающих их бесконтрольное использование.

4.6.18. Персонал, осуществляющий досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов, борtpитания и сопутствующие средства, бортовых припасов и членов экипажей воздушных судов в целях авиационной безопасности, осуществляет данную деятельность на основании «Сертификата» выданного органом гражданской авиации.

#### 4.7. Контроль за транзитными и трансферными пассажирами

4.7.1. Трансферные пассажиры вместе с их ручной кладью проходят досмотр перед посадкой на борт воздушного судна, за исключением тех случаев, когда Кыргызская Республика в сотрудничестве с другим государством установило процесс проверки и процедуры его осуществления, который гарантирует, что такие пассажиры и их ручная кладь были защищены от несанкционированного доступа от пункта досмотра в аэропорту вылета до посадки на борт вылетающего воздушного судна.

4.7.2. Программа авиационной безопасности аэропорта включает меры по контролю за транзитными и трансферными пассажирами и их ручной кладью в целях предотвращения проноса на борт воздушного судна несанкционированных предметов. Данные меры исключают доступ транзитных или трансферных пассажиров к своему зарегистрированному багажу или контакт с другими не прошедшими досмотр лицами. Когда достижение полного контроля во всех случаях

невозможно или когда вообще обеспечить невозможно, при повторной посадке на борт воздушного судна пассажиры проходят повторный досмотр.

4.7.3. Администрация аэропорта проектирует и содержит помещения аэропорта в порядке, упрощающем досмотр транзитных и трансферных пассажиров.

#### 4.8. Специальные процедуры досмотра

4.8.1. Пассажиры, обслуживаемые в залах «VIP» и официальных делегаций, проходят контроль на безопасность в пунктах досмотра этих залов.

4.8.2. Согласно условиям Венской конвенции, касающихся дипломатических отношений, дипломаты и другие привилегированные лица, а также их персональный багаж, за исключением "дипломатическая почта," проходят досмотр в целях безопасности. Персонал авиаперевозчика, ответственный за прием дипломатической почты, удостоверяется в том, что эти лица действительно выполняют перелет с какой-то официальной миссией. Дипломатические курьеры, а также их персональный багаж, не освобождаются от прохождения процедуры досмотра.

4.8.3. Если пассажиром является дипломатический курьер, его багаж: любые дипломатическая почта (вализы), следующие с этим курьером, либо как ручная кладь, либо как перевозимый в грузовом отсеке багаж, – "не подлежит ни вскрытию, ни задержанию" (статья 27(3) Венской конвенции). Все другие предметы ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа должны оформляться в обычном порядке.

4.8.4. Дипломатические вализы (дипломатическая почта), имеющие видимые внешние опознавательные знаки государства, не подвергаются контролю на безопасность, в том числе техническими средствами при условии, что они опечатаны и что лицо, в распоряжении которого находится дипломатическая вализа, представляет соответствующие удостоверение личности и разрешение (официальное письмо) на провоз дипломатической вализы. Все прочие предметы ручной клади данного лица не освобождаются от проверки и досматриваются в обычном порядке, действующем в отношении других пассажиров.

4.8.5. Дипломатический багаж, являющийся дипломатической почтой, включая ручную кладь и перевозимый в грузовом отсеке багаж, имеют соответствующую маркировку. "Все места, составляющие дипломатическую почту, имеют видимые внешние знаки, указывающие на их характер" (статья 27(4) Венской конвенции).

4.8.6. Сопровождающий дипломатическую почту, курьер снабжен "официальным документом с указанием его или ее статуса и числа мест, составляющих дипломатическую почту" (статья 27(5) Венской конвенции).

4.8.7. Правительство Кыргызской Республики предоставляют особое освобождение от процедуры досмотра прибывающим с официальными визитами членам королевской семьи, главам государств и другим официальным гостям. Такое освобождение не обязательно предоставляется, когда такие лица путешествуют в качестве частных лиц, за исключением случаев, когда достигнута специальная официальная договоренность между соответствующими полномочными органами и дипломатическими и/или протокольными органами.

#### 4.9. Разрешенный провоз оружия

4.9.1. Оружие, такое как огнестрельное оружие, не допускается в салон воздушного судна и перевозится в штатных чехлах или контейнерах в местах, изолированных от пассажиров и членов экипажа отсеках воздушного судна во время полета.

4.9.2. Перевозка оружия в салоне воздушного судна разрешается сотрудникам фельдъегерской службы при выполнении ими своих обязанностей, в соответствии с процедурами установленными законодательством Кыргызской Республики. Эти сотрудники должны представляться членам экипажа эксплуатанта воздушного судна и служб безопасности аэропорта, а также соответствующим правоохранительным органам аэропорта и предъявлять соответствующие документы.

4.9.3. Прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт воздушного судна гражданской авиации в аэропорту отправления и выдачу оружия в аэропорту назначения осуществляют уполномоченные сотрудники службы ответственной за обеспечение авиационной безопасности.

4.9.4. При посадке (высадке) пассажиров на посадочных площадках и аэропортах (аэродромах), где отсутствуют службы ответственные за обеспечение авиационной безопасности, прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт воздушного судна и выдачу оружия осуществляет член экипажа воздушного судна, назначенный командиром воздушного судна ответственным за сохранность и перевозку оружия.

4.9.5. Подробные процедуры провоза оружия разрабатываются и внедряются всеми заинтересованными сторонами, в частности эксплуатантами аэропортов, воздушных судов и органом внутренних дел.

4.9.6. За исключением государств, которые специально запрещают перевозку вооруженных конвоиров, Кыргызская Республика принимает во внимание просьбу другого государства разрешить его эксплуатантам перевозить на коммерческих пассажирских рейсах вооруженных конвоиров, помимо сотрудников службы безопасности на борту.

4.9.7. Эксплуатанты воздушных судов внедряют процедуры, которые предусматривают, что вооруженные сотрудники до посадки на борт воздушного судна прошли подробный инструктаж и знают правила и

нормативные положения, касающиеся провоза, опасности наличия и использования оружия на борту воздушного судна.

4.9.8. Эксплуатанты воздушных судов должны принять меры к тому, чтобы командир воздушного судна и все члены экипажа были проинформированы о посадочных местах каждого вооруженного сотрудника на борту воздушного судна. Если на борту воздушного судна находится несколько вооруженных сотрудников, каждому вооруженному сотруднику должно быть известно посадочное место другого сотрудника.

4.9.9. Если маршрут полета уполномоченного вооруженного сотрудника предусматривает пересадку в других аэропортах или транзит через другие аэропорты, заблаговременно координируются действия соответствующих полномочных органов с целью обеспечения соблюдения законодательства причастных государств.

4.9.10. Разрешение на нахождение сотрудника службы безопасности на борту воздушного судна выдается органом национальной безопасности Кыргызской Республики, если иное не оговорено соответствующим законом Кыргызской Республики.

4.9.11. Эксплуатанты воздушных судов должны нести ответственность за обеспечение безопасной передачи взятого на хранение оружия и боеприпасов уполномоченным сотрудникам в соответствующем месте в аэропорту назначения.

4.9.12. Оружие лиц, имеющих лицензии или разрешения на право владения огнестрельным оружием, например, охотников и охранников частных служб безопасности, не должно разрешаться к перевозке в салоне воздушного судна, а должно приниматься к перевозке в багажном отсеке воздушного судна с соблюдением следующих условий:

- уполномоченный сотрудник службы ответственной за обеспечение авиационной безопасности и обладающий надлежащей квалификацией, установило, что огнестрельное оружие разряжено и, если необходимо, разобрано;
- огнестрельное оружие находится внутри запирающегося на замок контейнера, который размещается в защищенном от несанкционированного вскрытия хранилище багажного отсека и является недоступным для посторонних лиц на земле или в течение полета;
- боеприпасы перевозятся отдельно от огнестрельного оружия в специальном контейнере,
- размещаются в багажном отсеке воздушного судна и являются недоступными для посторонних лиц на земле и в течение полета; и
- боеприпасы для личного огнестрельного оружия перевозятся в качестве зарегистрированного багажа в соответствии с Doc ИКАО 9284.

4.9.13. Зарегистрированный багаж, содержащий огнестрельное оружие и боеприпасы, защищается от несанкционированного доступа с момента его принятия к перевозке эксплуатантом воздушного судна до его погрузки на воздушное судно.

4.9.14. В дополнение к упомянутым выше мерам пассажиры, которые собираются путешествовать с личным огнестрельным оружием и боеприпасами, должны в обязательном порядке:

1. лично представиться при регистрации;
2. предъявить всю соответствующую документацию, которая включает лицензию или разрешение на право владения огнестрельным оружием, разрешение на вывоз и ввоз, а также любое другое разрешение от соответствующих полномочных органов; и

а) для табельного оружия:

- разрешение на хранение и ношение оружия;
- документы, удостоверяющие личность;
- командировочное удостоверение (предписание) с записью в них типа перевозимого оружия и его номера, а также количества боеприпасов к ним;

б) для охотничьего и спортивного оружия при перевозке на внутренних рейсах:

- документы, удостоверяющие личность;
- разрешения органов внутренних дел на хранение и ношение оружия;

в) для охотничьего и спортивного оружия при перевозке на международных рейсах:

- документы, удостоверяющие личность;
- разрешения органов внутренних дел на хранение и ношение оружия;
- разрешение правоохранительных органов данного государства на вывоз оружия за пределы Кыргызской Республики

4.9.14. Перевозка оружия и боеприпасов в багажных грузовых отсеках, которые являются доступными в полете, разрешается при условии, что двери этих отсеков остаются закрытыми и контролируются в течение полета, и оружие упаковано отдельно от любых боеприпасов. Кроме того, такой багаж должен загружаться первым, с тем чтобы последующий багаж блокировал к нему доступ.

4.9.15. Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают перевозку любого военного снаряжения, включая его отдельные компоненты, в соответствии с международными и национальными нормативными положениями.

4.10. Лица, находящиеся под стражей или административным контролем

4.10.1. Соответствующие министерства, ведомства уведомляют в установленном порядке эксплуатанта аэропорта и эксплуатанта воздушных судов о тех случаях, когда пассажиры вынуждены совершать полет в силу того, что они попадают под действие судебных или административных процедур. К этим пассажирам относятся лица, находящиеся под охраной правоохранительных органов, сопровождаемые лица, страдающие психическими нарушениями, депортируемые и лица без права въезда в страну.

4.10.2. В случае если лицо вынуждено совершать полет вследствие лишения

его права въезда в страну или лицо подвергается процедуре депортации, перевозчик информирует полномочные органы в государствах транзита и места назначения о данном лице, причине перевозки такого лица и оценке любого риска, связанного с перевозкой такого лица.

4.10.3. Программа авиационной безопасности эксплуатанта включает соответствующие меры и процедуры, обеспечивающие безопасность на борту воздушного судна, в случае перевозки пассажиров, подпадающих под действие судебных или административных процедур.

#### 4.11. Зарегистрированный багаж

4.11.1. Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают прием зарегистрированного багажа только на основании действующего проездного документа и только назначенным им лицом или агентом. Процесс регистрации осуществляется только ответственным агентом или уполномоченным представителем эксплуатанта воздушного судна.

4.11.2. Багаж, перевозимый в грузовом отсеке, на борт воздушного судна загружается после прохождения процедур досмотра (контроля в целях безопасности).

4.11.3. Весь багаж, подлежащий перевозке в грузовом отсеке коммерческого воздушного судна, защищается от несанкционированного вмешательства от пункта его досмотра или передачи под ответственность эксплуатанта воздушного судна, на котором он перевозится. Если целостность перевозимого в грузовом отсеке багажа находится под угрозой, то его вновь подвергают досмотру до погрузки на борт воздушного судна.

4.11.4. После приема багажа от пассажиров обеспечивается его охрана от несанкционированного доступа до тех пор, пока багаж не возвращается пассажиру в пункте назначения или не передается другому эксплуатанту. Багаж, оформленный в местах, отличных от аэропортовых регистрационных стоек, подлежит охране, начиная с момента его регистрации и до помещения его на борт воздушного судна.

4.11.5. Персонал, осуществляющей обработку багажа, груза и почты, имеет соответствующую подготовку по обеспечению авиационной безопасности при обработке багажа, груза и почты.

4.11.6. Устанавливается процедура проверки перевозимого в грузовом отсеке багажа, призванная установить, что помещаемый в грузовой отсек воздушного судна багаж действительно принадлежит вылетающим пассажирам и разрешен к перевозке после прохождения необходимой проверки в целях безопасности.

4.11.7. При принятии и загрузке в грузовой отсек багажа пассажира эксплуатанты воздушных судов принимают меры, предусматривающие выгрузку с борта воздушного судна этого багажа в случае, если данный пассажир не явится на данный рейс.



4.11.8. Перевозимый в грузовом отсеке багаж любого пассажира, которому по какой-либо причине отказано в посадке на борт воздушного судна, выгружается до вылета воздушного судна.

4.11.9. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, который не сопровождается пассажиром из-за его неправильной засылки или организационной задержки, нельзя перевозить без проведения соответствующей проверки в целях безопасности.

4.11.10. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, оформленный вне пределов аэропорта и подлежащий перевозке на воздушном судне, осуществляющем коммерческие авиатранспортные операции, подвергается мерам безопасности, аналогичным мерам, осуществляемым в пунктах регистрации аэропорта, или повышенным мерам безопасности.

4.11.11. Все предметы, загружаемые в грузовой отсек воздушного судна, включая такие предметы, как почта авиакомпании или полетные документы, подвергаются контролю в целях безопасности, включая при необходимости досмотр до погрузки на борт воздушного судна.

4.11.12. Персонал, перевозящий багаж к воздушным судам, проявляет бдительность в целях предупреждения помещения несанкционированного багажа или пакетов на ленты транспортеров, тележки или транспортные средства.

4.11.13. Досмотр багажа в отсутствие пассажира, связанный с необходимостью его вскрытия, производится по письменному мотивированному решению одного из нижеуказанных должностных лиц: начальника подразделения авиационной безопасности, его заместителей и начальников смен досмотра. В отсутствие указанных должностных лиц, решение о производстве досмотра принимается лицами, замещающими их в установленном порядке. Досмотр багажа в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, производится в присутствии двух свидетелей с составлением протокола досмотра.

4.11.14. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, принадлежащий трансферным пассажирам, досматривается точно так же, как и перевозимый в грузовом отсеке багаж пассажиров, следующих из пункта вылета. Эксплуатанты воздушных судов не перевозят такой багаж до тех пор, пока не получено подтверждение того, что пассажир занял место на борту воздушного судна.

4.11.15. Трансферный багаж освобождается от досмотра, если Кыргызская Республика установило механизм валидации (процедуру признания) совместно с другим государством и при этом каждое государство убеждено в том, что зарегистрированный багаж пассажиров надлежащим образом досматривается в пункте вылета и затем защищается от несанкционированного доступа вплоть до момента вылета в аэропорту пересадки. Такие механизмы должны основываться на двусторонних

соглашениях, меморандуме о взаимопонимании (МОВ) или соглашениях о безопасности рейсов с одной промежуточной посадкой.

4.11.16. Для хранения неправильно обработанного багажа в аэропортах создаются надежно охраняемые зоны, где могло бы быть обеспечено его хранение до досылки, востребования или использования в соответствии с процедурами, изложенными в программе авиационной безопасности аэропорта.

4.11.17. Неопознанный багаж размещается в охраняемой и изолированной зоне до тех пор, пока не будет установлено, что он не содержит каких-либо взрывчатых веществ или других опасных устройств.

#### 4.12. Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры

4.12.1. Термин "нарушающий порядок или недисциплинированный пассажир" относится к любому пассажиру, который не соблюдает правила поведения, находясь на борту воздушного судна, или отказывается выполнять указания членов экипажа, нарушая тем самым должный порядок и дисциплину. Нарушением порядка поведения включает нападение на членов экипажа или пассажиров, отказ выполнять законные указания командира воздушного судна, незаконное употребление наркотиков, отказ прекратить курение или употребление алкоголя, хулиганство, неразрешаемое использование электронных устройств или любое другое действие, которое ставит под угрозу безопасность пассажиров, экипажа или воздушного судна.

4.12.2. Не допускается посадка на борт воздушного судна пассажиров, которые нарушают порядок или ведут себя недисциплинированно.

4.12.3. Проводящие регистрацию сотрудники обучаются правилам обращения с лицами, которые по всем признакам находятся в состоянии интоксикации или странно себя ведут. До завершения процедуры регистрации сообщается о любой неприемлемой ситуации, пассажир не регистрируется, пока его состояние не нормализуется.

4.12.4. В случае нарушающего порядок или недисциплинированного поведения во время полета ответные действия экипажа соответствуют уровню угрозы. Ответные действия на все четыре уровня угрозы проводятся в соответствии с программой авиационной безопасности эксплуатанта.

4.12.5. Нападки пассажиров на членов экипажа, считающиеся правонарушениями и подлежащие судебному преследованию, включают:

- а) словесные угрозы, бранные выражения или оскорбления;
- б) угрожающая, наглая или оскорбительная манера поведения; и
- в) намеренное вмешательство в обязанности членов экипажа, включая отказ соблюдать требования безопасности полета и авиационной безопасности.

4.12.6. Несоблюдение правил безопасности полетов, например, использование электронной аппаратуры, когда это делать не разрешается, рассматривается как недисциплинированное поведение и требует принятия мер, соразмерных уровню создаваемой угрозы.

4.12.7. Члены кабинного экипажа, по усмотрению командира воздушного судна, изымают с целью безопасного хранения принадлежащие пассажиру алкогольные напитки, включая необлагаемые пошлиной покупки. В случае когда, как представляется, возникает угроза для безопасности полета, если позволить пассажиру оставить спиртные напитки у себя.

4.12.8. Кабинный экипаж, по усмотрению командира воздушного судна, прибегает к усмирению буйного пассажира, если:

- а) все другие возможные меры унять пассажира были исчерпаны; или
- б) серьезность ситуации требует немедленного его усмирения; и
- в) действия по усмирению пассажира не создадут, по всей вероятности, дополнительной угрозы безопасности полета.

4.12.9. Кабинный экипаж обучается использованию смирительных средств, например, пластиковых гибких наручников. Смирительные средства должны использоваться в соответствии с программой авиационной безопасности эксплуатанта.

4.13. Защита критических авиационных систем информационных и связанных технологий

4.13.1. Эксплуатанты авиационной техники, включая эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, поставщиков обслуживания воздушного движения определяют программные и аппаратные средства используемых ими критических информационных систем, к которым, в числе прочих, относятся:

- а) системы контроля доступа и охранной сигнализации;
- б) системы контроля вылета;
- в) системы установления принадлежности багажа пассажирам;
- г) системы досмотра и/или системы обнаружения взрывчатых веществ, работающие в комплексе или автономно;
- д) базы данных о зарегистрированных агентах и/или известных грузоотправителях;
- е) системы организации воздушного движения;
- ж) используемые эксплуатантами воздушных судов системы бронирования и регистрации пассажиров;
- з) замкнутые телевизионные системы наблюдения; и
- и) командные, контрольные и диспетчерские системы, имеющие отношение к обеспечению безопасности.

4.13.2. Обеспечивается защита критических систем информационных и связанных технологий, включая их программное обеспечение и аппаратные средства, от кибер-атак и негативных воздействий. Данные процедуры и мероприятия описываются в программе авиационной безопасности соответствующего предприятия.

## 5.1. Общие положения

5.1.1. Груз и почта, предназначенные для перевозки коммерческим воздушным судном, обрабатываются и помещаются в надежно охраняемое помещение и/или достаточно надежно охраняются с целью воспрепятствовать помещению в них оружия, взрывных устройств и других опасных устройств.

5.1.2. Обработка груза и почты для перевозки по воздуху осуществляется в эксплуатационных условиях, отвечающих следующим целям:

а. груз и почта поступают из защищенной цепи доставки или проходят досмотр (контроль в целях безопасности);

б. в отношении груза и почты которые считаются представляющими повышенный риск, применяются дополнительные меры безопасности сверх базовых процедур;

в. защита груза и почты, прошедших контроль в целях безопасности, обеспечивается на всем протяжении перевозки, включая пункты трансфера и транзита;

г. в отношении грузовых и почтовых операций осуществляются мероприятия по надзору и контролю качества; и

5.1.3. Зарегистрированный агент перед погрузкой груза на борт воздушного судна представляет декларацию о безопасности груза;

5.1.4. Приведённый в настоящей главе термин "груз" обозначает груз и почту, если не указывается иное.

5.1.5. Трансферный и транзитный груз и почта, которые прибывают в государство трансфера или транзита извне воздушным, автомобильным, железнодорожным или морским транспортом для последующей перевозки по воздуху и которые не подвергались непрерывному контролю в целях безопасности после их отправки или в процессе движения по маршруту, рассматриваются как незащищенные и подвергаться соответствующему контролю в целях безопасности.

5.1.6. Обеспечивается применение соответствующих мер обеспечения безопасности к трансферному грузу и почте до погрузке их на воздушное судно, занятое в коммерческих авиаперевозках и вылетающее с его территории.

5.1.7. В отношении трансферного груза и почты придерживаются следующие принципы:

а) груз и почта проходят проверку на безопасность в пункте отправки и защищены от несанкционированного вмешательства;

б) статус безопасности груза и почты присваивается в пункте отправки и четко указываться в декларации о безопасности грузовой отправки;

в) статус безопасности (в бумажном или электронном виде) сопровождает каждую грузовую отправку для того, чтобы впоследствии можно было проверять статус безопасности конкретного груза и почты;

г) соответствующий полномочный орган в пункте трансфера убеждается в том, что принятые ранее в отношении груза и почты меры контроля в целях безопасности отвечают установленным требованиям

д) в том случае, если соответствующий полномочный орган не убедился в том, что трансферный груз и почта прошли проверку на безопасность, применяются надлежащие меры контроля в целях безопасности, которые включают досмотр (контроль в целях безопасности), в соответствии с установленными требованиями.

5.1.8. Во избежание дублирования мер контроля в целях безопасности трансферный груз и почта не подвергаются дополнительному досмотру перед погрузкой на борт воздушного судна, при условии, если:

а) приняты надлежащие меры контроля в целях безопасности в государстве их происхождения;

б) осуществление таких мер контроля в целях безопасности надлежащим образом зарегистрировано с указанием статуса безопасности в сопроводительной бумажной документации или в электронных записях; и

в) грузовая отправка защищена от несанкционированного вмешательства от пункта осуществления контроля в целях безопасности, включая пункты трансфера.

## 5.2. Защищенная цепь доставки авиагруза

5.2.1. Защищенная цепь доставки авиагруза представляет собой набор взаимосвязанных процедур обеспечения безопасности, которые применяются к партиям груза для поддержания целостности таких партий с момента прохождения ими досмотра или другого контроля в целях безопасности до момента отправки воздушного судна.

5.2.2. Согласованные меры контроля безопасности по всей цепи доставки гарантируют, что груз проходит надлежащий контроль в целях безопасности на каждом участке цепочки доставки. Однако, меры безопасности не должны затруднять движение грузопотоков или снижать скорость воздушных перевозок. Защищенность цепи доставки груза заключается в:

а) использование согласованной с Органом гражданской авиации программы авиационной безопасности с разделением обязанностей и мер контроля;

б) бесперебойном и более быстром прохождении груза от одного субъекта к другому субъекту, поскольку исключается необходимость досмотра в каждом пункте передачи груза; и

в) гарантии того, что надлежащие меры контроля были задействованы и грузовое отправление защищено от несанкционированного доступа.

5.2.3. При введении защищенной цепи доставки груза предусматривается, чтобы эта программа включала, по крайней мере, следующее:

а) безопасность объектов;

б) кадровая безопасность;

в) подготовка персонала;

г) досмотр;

д) цепь обеспечения безопасности; и

е) надзор и соблюдение.

### 5.3. Защита груза и почты особых категорий

5.3.1. Вследствие особого характера груза и почты применяются альтернативные процедуры и меры безопасности. Количество таких освобождений и случаев использования альтернативных мер безопасности ограничивается. Они касаются:

- а) официальной дипломатической почты в соответствии с положениями Венской конвенции;
- б) вакцин и других скоропортящихся медицинских препаратов;
- в) предметов жизнеобеспечения, таких как кровь, препараты крови, костный мозг и человеческие органы; и
- г) радиоактивных материалов, упакованных в соответствии с Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284) ИКАО и маркированных соответствующим образом, или предметов, которые поставят под угрозу жизнь или здоровье персонала, осуществляющего досмотр.

5.3.2. Для обеспечения гарантии того, что груз вышеуказанных категорий безопасен для транспортировки по воздуху, такой груз перед приемкой проходит процедуру:

- а) декларирования в качестве такового в грузовых документах
- б) проверки на предмет соответствия груза его описанию в документах (например, в авиагрузовой накладной);
- в) физической проверки при получении на наличие любых признаков вскрытия;
- г) документальной проверки и непосредственной проверки действительности данных
- д) постоянно защищен от несанкционированного вмешательства.

### Живые животные

5.3.3. Для обеспечения безопасности при перевозке живых животных в качестве груза применяются надлежащие меры контроля в целях безопасности.

5.3.4. Все сопровождающие предметы, такие как мешки с кормом, клетки и контейнеры, проходят контроль в целях безопасности и эффективный надлежащий досмотр.

5.3.5. Прежде чем принять партию живых животных, эксплуатанты воздушных судов убеждаются в том, что эта грузовая отправка соответствует описанию в авиагрузовой накладной.

### Несопровождаемый багаж, перевозимый как авиагруз

5.3.6. Несопровождаемый багаж, перевозимый как груз, подвергается надлежащему досмотру и контролю в целях безопасности.

### Опасные грузы

5.3.7. Грузовые отправки, содержащие надлежащим образом подготовленные и упакованные опасные грузы, соответствующим образом

идентифицируются как таковые и декларируются до их принятия к перевозке в соответствии с Приложением 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху".

5.3.8. Такие грузовые отправки подвергаются таким же мерам контроля в целях безопасности, как и любые другие грузовые отправки с учетом следующего:

а) досмотр с помощью рентгеновского оборудования или других технических средств в некоторых случаях приводит к дестабилизации некоторых типов опасных грузов, и поэтому его нельзя осуществлять; и

б) некоторые отправки, содержащие опасные грузы, как правило, запрещается вскрывать ввиду того, что возможно:

- подвергнуть персонал воздействию вредных или опасных материалов; и
- воспрепятствовать отправке данного груза, поскольку целостность упаковки более не отвечает требованиям к упаковке, содержащимся в Технических инструкциях ИКАО (Doc 9284).

5.3.9. Партии опасных грузов принимаются к перевозке от зарегистрированных агентов для того, чтобы гарантировать соблюдение необходимых процедур обработки и оформления для обеспечения соответствия требованиям безопасности. Все грузовые места с опасными грузами проверяются при приемке на предмет наличия следов их несанкционированного вскрытия.

Почта

5.3.10. Под определение почты подпадают все предметы почты, отправляемые почтовыми операторами и предназначенные для доставки почтовым операторам, назначенным для осуществления почтового обслуживания в соответствии с актами Всемирного почтового союза.

5.3.11. В отношении почты применяются такие же меры контроля в целях безопасности, как и в отношении грузовых отправок.

#### 5.4. Декларация о безопасности груза

5.4.1. Декларация о безопасности груза является одним из инструментов, используемых для защиты груза в процессе его движения по цепочке доставки и определяющих ответственность зарегистрированных агентов. Эта декларация, которая составляется субъектом в документальном или электронном виде, который делает груз известным, и является доступной для всех участников цепочки доставки.

5.4.2. Декларация о безопасности груза содержит, по крайней мере, следующее:

- а) идентификационные данные зарегистрированного агента, грузоотправителя, известного грузоотправителя или другого субъекта, отправляющего данный груз;
- б) индивидуальные справочные данные, например, номер авианакладной, номер внутренней накладной или номер в системе отслеживания;
- в) содержимое грузовой отправки и/или сведения о консолидации, если она имела место;

- г) пункт отправления грузовой отправки;
- д) пункт назначения грузовой отправки;
- е) статус безопасности данной грузовой отправки;
- ж) причину присвоения статуса безопасности с указанием того, что данная грузовая отправка:
  - досмотрена с использованием надлежащих методов досмотра (необходимо указать); или
  - освобождена от досмотра (необходимо указать основание для освобождения);
- з) заявление о том, что, насколько известно данному субъекту, содержимое грузовой отправки не представляет опасности для перевозки на пассажирском или чисто грузовом воздушном судне;
- и) заявление о том, что данная грузовая отправка была защищена и не подвергалась несанкционированному вскрытию, пока она находилась в ведении данного субъекта;
- к) подпись штатного сотрудника, прошедшего надлежащую подготовку и имеющего право составлять декларацию, или другой способ аутентификации, если используется электронная передача; и
- л) предупреждение о том, что ложная декларация повлечет за собой уголовное преследование, если это разрешено законодательством.

5.4.3. Декларации о безопасности грузовой отправки вводит учет ответственности субъектов. Груз или почтовое отправление, которые не сопровождаются действительными декларациями или не связаны с такими декларациями, рассматриваются как незащищенные.

5.4.4. От зарегистрированных агентов требуется представления утвержденным субъектом цепи доставки всей относящейся к грузовым отправкам документации, включая декларацию о безопасности грузовой отправки. Зарегистрированные агенты следят за тем, чтобы в декларацию включалась вся необходимая информация (особенно сведения о статусе безопасности грузовой отправки), которая определяет, можно ли перевозить такие грузовые отправки на коммерческих воздушных судах, до передачи груза другому зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов, или приемки груза от них.

5.4.5. В отсутствие указания о статусе безопасности или декларации о безопасности грузовой отправки следует исходить из того, что никакие меры контроля в целях безопасности ранее не применялись.

5.4.6. После отправки авиагруза и авиапочты декларация о безопасности грузовой отправки надлежащим образом заполняется принимающим утвержденным субъектом (т. е. зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов) для указания того, что он взял на себя ответственность за безопасность этого груза.

5.4.7. Декларации о безопасности грузовых отправок составляется только после осуществления надлежащих мер контроля в целях безопасности, которые, при необходимости, могут включать досмотр.



## 5.5. Безопасность бортпитания, сопутствующих средств и бортприпасов

5.5.1. Организации, предоставляющие бортовое питание, бортприпасы, а также занимающиеся уборкой и чисткой воздушного судна разрабатывают и согласовывают с органом гражданской авиации программы авиационной безопасности.

5.5.2. Для обеспечения безопасности самого процесса и зданий, используемых для приготовления и хранения бортпитания и сопутствующих средств, а также бортприпасов, принимаются соответствующие меры контроля, подробно изложенные в программе авиационной безопасности.

5.5.3. Организации, предоставляющие бортовое питание и бортприпасы, включают в свои программы авиационной безопасности и осуществляют надлежащие процедуры и меры контроля в целях безопасности для предотвращения несанкционированного доступа в их службы, а также помещения оружия, взрывных и других опасных устройств вместе с бортовым питанием или бортовыми припасами. Расположенные за пределами аэропорта организации, предоставляющие бортовое питание и бортприпасы, обеспечивают соответствующую охрану и защиту от несанкционированного доступа на участке от пункта приготовления бортового питания (отправки бортприпасов) до аэропорта.

5.5.4. Лица, обеспечивающие авиационную безопасность в организации, предоставляющей бортовое питание и сопутствующие средства, а также бортприпасы проходят соответствующее обучение по авиационной безопасности.

5.5.5. Целью мер безопасности, применяемых в отношении бортпитания и сопутствующих средств, бортприпасов, а также организации занимающейся уборкой и чисткой воздушного судна является предотвращение проноса на воздушное судно спрятанных среди них каких-либо предметов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства. Для реализации этой цели применяются следующие общие принципы:

- применяются меры безопасности в зданиях, где осуществляются приготовление, хранение и отправление бортпитания и сопутствующих средств и бортприпасов, с тем чтобы никакое устройство или оружие не было пронесено на борт вместе с партией данного груза;
- применяются меры контроля во время перевозки и доставки бортпитания и сопутствующих средств и бортприпасов на соответствующее воздушное судно, с тем чтобы обеспечить безопасность данного груза;
- по получении партии такого груза эксплуатант воздушного судна принимает соответствующие меры безопасности для обеспечения того, чтобы бортпитание и сопутствующие средства или бортприпасы, погруженные на борт воздушного судна, были доставлены по назначению и не были вскрыты.

5.5.6. Контроль в целях безопасности борТПитания, сопутствующих средств и бортовых припасов, доставляемых на борТ воздушного судна, осуществляется обученными специалистами по авиационной безопасности сертифицированными органом гражданской авиации.

5.5.7. Вложение скомплектованного питания в контейнеры для доставки их на борТ воздушного судна осуществляется в присутствии специалиста по авиационной безопасности и опечатывается персональным пломбирующим устройством. Контейнеры в его присутствии передаются борТПроводникам с документальным оформлением приема-передачи, после чего в документах проставляется индивидуальный "штамп досмотра", гарантирующий выполнение стандарта авиационной безопасности.

5.5.8. Организации, предоставляющие бортовое питание, борТПрипасы назначают руководителя по безопасности, ответственного за выполнение и контроль в компании мер обеспечения авиационной безопасности, прошедшего соответствующее обучение и сертификацию.

5.5.9. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов отражаются юридические требования в отношении применения мер безопасности к борТПитанию, сопутствующим средствам и борТПрипасам, а также организацию, ответственную за обеспечение соблюдения таких требований.

5.5.10. Как минимум, программа безопасности компании, поставляющей борТПитание и борТПрипасы, описывает:

- а) назначение и подготовка сотрудника по безопасности;
- б) физическая безопасность и контролирование доступа в производственные помещения компании;
- в) проверка анкетных данных сотрудников;
- г) подготовка всех сотрудников;
- д) приемка и обработка товаров;
- е) приготовление и хранение продуктов питания и припасов;
- ж) документация;
- з) транспортировка и доставка к воздушным судам;
- и) проверка и опломбирование транспортных средств;
- к) производственные помещения в контролируемой зоне;
- л) получение товаров эксплуатантом воздушных судов; и
- м) порядок обращения с борТПрипасами или припасами, которые были несанкционированно вскрыты.

## 5.6. Перечень запрещенных предметов

5.6.1. Ниже перечислены предметы, которые по соображениям безопасности запрещается провозить в пассажирском салоне воздушного судна и проносить в охраняемую зону ограниченного доступа:

- а) пистолеты, огнестрельное оружие и другие устройства, из которых можно выпустить пулю и которые предназначены для нанесения серьезных телесных повреждений пулей, или которые можно принять за такие устройства, в том числе:

- все виды огнестрельного оружия, включая пистолеты, револьверы, винтовки и ружья;
  - игрушечные пистолеты, муляжи и имитации стрелкового оружия, которые можно принять за настоящее оружие;
  - составные части стрелкового оружия, за исключением телескопических прицелов;
  - пневматические винтовки сжатого воздуха и с баллончиками углекислого газа, включая пистолеты, ружья для стрельбы пульками, винтовки и пистолеты для стрельбы шариками;
  - сигнальные ракетницы и стартовые пистолеты;
  - луки, арбалеты и стрелы;
  - гарпунные ружья и ружья для подводной охоты; и
  - рогатки и пращи;
- б) устройства шокового действия, специально предназначенные для шокового поражения или парализующего воздействия, в том числе:
- средства для шокового поражения, такие, как пистолеты и дубинки шокового поражения;
  - устройства шокового воздействия на животных и устройства умерщвления животных; и
  - выводящие из строя и парализующие химические вещества, газы и спреи, такие, как газ мейс, перечный спрей, кислотные спреи, спреи, отпугивающие животных, и слезоточивый газ;
- в) предметы с заостренным концом или заостренной кромкой, которые можно использовать для нанесения серьезных телесных повреждений, в том числе:
- предметы, предназначенные для рубки, такие, как топоры, резак и тесаки;
  - ледовые топоры и ледорубы;
  - бритвенные лезвия и ножи для резки картона;
  - ножи с длиной лезвия более 6 см;
  - ножницы с лезвиями длиной более 6 см, если мерить от центра шарнира;
  - принадлежности для рукопашного боя с заостренными концами или заостренными кромками; и
  - мечи и сабли;
- г) рабочие инструменты, которые можно использовать либо для нанесения серьезных телесных повреждений, либо для создания угрозы безопасности полета воздушного судна, в том числе:
- монтировки;
  - дрели и сверла, включая аккумуляторные портативные электрические дрели;
  - инструменты с лезвиями или стержнями длиной более 6 см, которые можно использовать в качестве оружия, например, отвертки и стамески;
  - пилы, включая аккумуляторные портативные электрические пилы;
  - паяльные лампы; и

- "пистолеты" для крепежа и забивания гвоздей;
- д) предметы с затупленным концом, которыми можно нанести удар и причинить серьезные телесные повреждения, в том числе:
  - бейсбольные биты и биты для игры в софтбол;
  - различные виды полицейских дубинок, такие, как твердые, гибкие и утяжеленные дубинки с фонарем; и
  - средства рукопашного боя;
- е) взрывчатые и зажигательные вещества и устройства, которые можно использовать для нанесения серьезных телесных повреждений или создания угрозы безопасности полета воздушного судна, в том числе:
  - боеприпасы;
  - капсулы-детонаторы;
  - детонаторы и запалы;
  - муляж или имитация взрывных устройств;
  - мины, гранаты и другие взрывные устройства военного назначения;
  - пиротехника, включая пиротехнические изделия для фейерверков;
  - дымовые шашки или патроны; и
  - динамит, порох и пластические взрывчатые вещества;
- к) Жидкости, аэрозоли и гели (далее ЖАГ), перечисленные в п. 5.7. настоящих Правил и Руководстве по авиационной безопасности" (Дос ИКАО 8973. Для служебного пользования) о мерах контроля в целях безопасности в отношении ЖАГ;
- л) Взрывчатые или зажигательные вещества или устройства, которые можно использовать для нанесения серьезных телесных повреждений или создания угрозы безопасности полета воздушного судна, запрещены к перевозке в грузовом отсеке воздушного судна по соображениям безопасности полетов, в том числе (ОГА совместно с другими заинтересованными органами и ведомствами, могут дать освобождение при определенных условиях):
  - с разрешения эксплуатанта некоторые типы патронов могут быть разрешены к перевозке в зарегистрированном багаже при условиях, указанных в "Технической инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284);
  - капсулы-детонаторы;
  - детонаторы и запалы;
  - мины, гранаты и другие взрывные устройства военного назначения;
  - пиротехника, включая пиротехнические изделия для фейерверков;
  - дымовые шашки или патроны; и
  - динамит, порох и пластические взрывчатые вещества.

Данный перечень запрещенных предметов является минимальным и вносится в программы авиационной безопасности предприятий. В соответствии с оценкой угрозы и управления рисками, предприятиями дополняется вышеуказанный Перечень запрещенных предметов.

5.7. Контроль в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей(ЖАГ)

5.7.1. ЖАГ включают (но этот перечень не является исчерпывающим): воду и другие напитки, супы, сиропы, джемы, тушеное мясо, соусы и пасты, другие пищевые продукты в соусах или с содержанием большого количества жидкости, кремы, лосьоны, косметические средства, масла, духи, спреи, гели, включая гели для волос и душа, содержимое находящихся под давлением емкостей, включая пену для бритья, другие виды пены и дезодоранты, пасты, включая зубную пасту, смеси жидкостей с твердыми веществами, тушь для ресниц, блеск для губ или гигиеническую губную помаду, а также любой другой продукт аналогичной консистенции при комнатной температуре.

5.7.2. Перевозка всех предназначенных для личного пользования ЖАГ осуществляется с учетом следующих требований:

а) все ЖАГ следует перевозить в емкостях вместимостью не более 100 мл каждая или эквивалентной вместимостью, выраженной в других единицах измерения объема;

б) все ЖАГ, содержащиеся в емкостях вместимостью более 100 мл, к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично, хотя перевозка пустых емкостей вместимостью более 100 мл разрешается;

в) содержащиеся ЖАГ емкости следует помещать в прозрачный закрывающийся полиэтиленовый пакет объемом не более 1 л. Примерный размер пакета объемом 1 л: 20,5 см. 20,5 см или 25 см. 15 см или эквивалентный размер. Емкости должны свободно размещаться внутри пакета, который должен быть полностью закрыт;

г) каждому пассажиру разрешается провозить только один такой пакет с ЖАГ, который предьявляется для досмотра отдельно;

д) применяются все обычные меры контроля и проверки в целях безопасности, включая выборочный ручной досмотр пассажиров и ручной клади;

е) члены летного экипажа в форме и при исполнении служебных обязанностей освобождаются от этих ограничений; и

ж) освобождения от вышеуказанных мер допускаются в отношении медикаментов, детского питания, включая молоко, и продуктов, предназначенных для удовлетворения специальных диетических потребностей или других медицинских целей;

з) ЖАГ в любом объеме, которые были приобретены в магазинах розничной торговли в аэропорту или на борту воздушного судна, не пропускаются через специальные пункты контроля и досмотра, если они не помещены в защищенный от несанкционированного вскрытия пакет (ЗНВП).

5.7.3. В отношении ЖАГ следует применять адекватные меры безопасности по цепочке доставки от первого пункта входа в контролируемую зону и до доставки пассажирам, и такие меры включают следующее:

а) *Безопасность помещений.* В пунктах входа в контролируемую зону, через которые ЖАГ доставляются в расположенные в контролируемой зоне

торговые точки и на борт воздушных судов, предусматриваются меры по контролю доступу. В торговых точках, расположенных в контролируемой зоне, и на борту воздушных судов принимаются меры, направленные на предотвращение несанкционированного вскрытия ЖАГ и ненадлежащего использования ЗНВП.

б) *Меры безопасности в отношении персонала.* Меры включают проверку анкетных данных всех потенциальных сотрудников и периодическую проверку работающих сотрудников.

в) *Проверки в целях безопасности.* В первом пункте входа в контролируемую зону сотрудники службы безопасности производится визуальный осмотр или проверку в целях безопасности. Надлежащую проверку проходят все партии ЖАГ с целью убедиться в их защищенности от несанкционированного вскрытия, за исключением случаев, когда известные поставщики берут на себя ответственность за применение мер контроля в целях безопасности, и подтвердить, что они сопровождаются надлежащей документацией.

г) *Меры безопасности, реализуемые партнерами по бизнесу.* Эксплуатанты воздушных судов и предприятия розничной торговли в аэропортах заключают договоренности с поставщиками ЖАГ о введении соответствующих мер контроля в целях безопасности в отношении партий ЖАГ, которые поставляются эксплуатантам воздушных судов и предприятиям розничной торговли. Поставщики предоставляют письменные гарантии того, что партии ЖАГ надлежащим образом охраняются.

д) *Защита информации.* Эксплуатанты воздушных судов и предприятия розничной торговли в аэропортах определяют политику и обоснованные процедуры в области безопасности в целях обеспечения конфиденциальности и целостности данных и информации, используемых в цепочке поставки, включая защиту от ненадлежащего и несанкционированного доступа и изменения информации.

## Глава 6. Техническое оборудование

6.1. Для досмотра пассажиров, ручной клади, груза, а также обслуживающего персонала, каждый аэропорт имеет специальные технические средства, обеспечивающие обнаружение боеприпасов, взрывчатых веществ и других предметов, которые могут быть использованы в целях совершения акта незаконного вмешательства, а также нанесения ущерба здоровью пассажиров и членов экипажа и безопасности полета воздушного судна.

6.2. Специальные технические средства включаются в перечень штатного оборудования аэропортов.

6.3. В программе авиационной безопасности аэропорта подробно излагаются требования в отношении калибровки оборудования. Установление исходных порогов срабатывания сигнализации осуществляется на основе испытаний на местах с использованием испытательных образцов,

имитирующих предметы, подлежащие обнаружению. Повышенная чувствительность определяется степенью возрастания угрозы.

6.4. Предметы, используемые в качестве образцов при скрытых испытаниях утверждаются органом гражданской авиации.

6.5. Специальные технические средства досмотра размещаются в помещениях (пунктах досмотра), отвечающих условиям эксплуатации данного типа техники, как по объемно- планировочному решению, так по температуре и влажности.

6.6. Для поддержания постоянной работоспособности специальных технических средств, ее эксплуатация и техническое обслуживание осуществляется обученными и допущенными к работе с техникой специалистами, на основе соответствующего сертификата выданного заводом изготовителем данных технических средств или учебными центрами получившими соответствующий допуск на обучение от заводов изготовителей или других полномочных органов.

6.7. Обеспечивается, чтобы все оборудование, используемое по его эксплуатационному назначению, функционировало в соответствии с проектными параметрами, установленными изготовителем, и для этого организуется система регулярной инспекции всех средств обеспечения безопасности, призванная определить эксплуатационную готовность оборудования.

6.8. Все оборудование для обеспечения авиационной безопасности проверяется каждый раз после включения, перед работой. В зависимости от типа оборудования эксплуатанту данного оборудования необходимо обеспечить соответствующие испытательные образцы, которые используются для определения соответствия оборудования проектным спецификациям и его пригодности к нормальной эксплуатации. Различают два типа технического обслуживания:

– профилактическое техническое обслуживание (предусматривает регулярное и систематическое проведение проверок и наблюдение за оборудованием для определения его соответствия установленным параметрам);

– внеплановое или корректирующее техническое обслуживание (проводится в случае сбоев в работе оборудования, когда оно выводится из рабочего режима для ремонта и определения причины сбоя).

6.9. Комплексный регламент технического обслуживания оборудования в аэропорту предполагает тщательную регистрацию и документальное оформление операций по техническому обслуживанию и включают:

а) список всех единиц оборудования, установленного в аэропорту, с указанием их место-нахождения;

б) технический паспорт для каждого вида оборудования, содержащий, в частности, технические характеристики оборудования, включая вид, тип, серийный номер и наименование изготовителя; и

в) данные, касающиеся установки оборудования, включая дату и фамилию установившего лица, фамилию лица, ответственного за установку, а также информация о приемочных испытаниях перед вводом в эксплуатацию.

г) срок эксплуатации оборудования;

д) данные о руководителе технической группы по каждой единице оборудования и процедуры ответных действий, включая установленные даты периодических профилактических проверок и фактические даты проведенного корректирующего технического обслуживания;

е) формуляры программы периодической инспекции, включающие даты проведения, отчеты о замерах, характер предпринятых и планируемых действий, график замены компонентов и деталей, даты работ и фамилии выполнявших их техников; и

ж) формуляры внепланового технического обслуживания, включающие дату, характер и описание корректирующих действий с указанием неисправных, отремонтированных или замененных деталей.

6.10. Все используемое для обеспечения авиационной безопасности оборудование эксплуатируется в соответствии с инструкциями разработчиков и/или изготовителей.

## Глава 7. Персонал

7.1. Лицо, назначаемое для осуществления досмотра, отвечает следующим требованиям:

1. возраст - не менее 21 и не старше 65 лет;
2. имеет гражданство Кыргызской Республики;
3. в отношении него не имеется:

а. какое-либо судебное решение с обвинением за совершение любых актов, связанных с преступной деятельностью и какой-либо запрет или ограничение со стороны суда на занятие деятельностью, подобной деятельности по обеспечению авиационной безопасности;

б. какое-либо решение полномочного медицинского органа о физическом или психическом состоянии здоровья, которое не позволяет выполнять соответствующие функции персонала службы авиационной безопасности;

4. имеет знания и умения в следующем:

а. распознавание огнестрельного оружия, запрещенных к перевозке предметов и веществ, взрывчатых веществ, опасных грузов и устройств;

б. осуществление досмотра пассажиров, багажа, груза, воздушных судов, а также эксплуатация применяемого оборудования и средств досмотра;

в. принципы сохранения вещественных доказательств;

г. действия в случае обнаружения запрещенных к перевозке опасных предметов, веществ, устройств или изделий;

д. применение правил и процедур авиационной безопасности;

е. пределы полномочий;



- ж. принципы общения с пассажирами при осуществлении досмотра;
- з. особенностей поведения и действий лиц при совершении или намерении совершить акт незаконного вмешательства;

7.2. Употребление наркотических средств и злоупотребление спиртными напитками является основанием для отказа в приеме на работу. Медицинское освидетельствование проводится лицом, имеющим практику в соответствующей области, а также обладающим разрешением на проведение такого освидетельствования в соответствии с установленными для данной категории персонала требованиями.

7.3. Персонал службы авиационной безопасности ежегодно проходят медицинское освидетельствование и один раз в год обязательную проверку на соответствие профессиональным требованиям. Проверка на соответствие профессиональным требованиям осуществляется органом гражданской авиации или назначенным им лицом.

7.4. В отношении лица, назначаемого для осуществления досмотра проводится проверка трудовой деятельности и /или обучения в учебных заведениях минимум за пять предшествующих лет.

7.5. Подготовка персонала

7.5.1. В целях эффективного осуществления превентивных мер авиационной безопасности разрабатывается и реализуется Программа обучения и подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, утверждаемая органом гражданской авиации.

7.5.2. Обучению мерам обеспечения авиационной безопасности и дальнейшей сертификации подлежат:

- руководящий состав ответственный за обеспечение авиационной безопасности на предприятии;
- лётный экипаж и бортпроводники;
- персонал, осуществляющий досмотр и контроль в целях безопасности;
- персонал, обеспечивающий авиационную безопасность (сотрудники служб авиационной безопасности и служб безопасности);

7.5.3. Обучению мерам обеспечения авиационной безопасности и дальнейшей оценки знаний в органе гражданской авиации подлежит персонал, осуществляющий управление воздушным движением.

7.5.4. В целях обеспечения соответствия знаний персонала текущим требованиям по авиационной безопасности, периодическая подготовка с выдачей соответствующего сертификата проводится не реже одного раза в 24 месяца (двадцать четыре) после прохождения ими последней подготовки.

7.5.5. Обучение основам обеспечения авиационной безопасности включается в программы обучения каждого учебного заведения, занимающегося подготовкой авиационного персонала.

7.5.6. Подготовка и повышение квалификации персонала, осуществляющего досмотр, производится специализированными учебными центрами сертифицированными (одобренными) органом гражданской авиации или Международной организации гражданской авиации ИКАО. После успешного окончания подготовки (с получением сертификата или свидетельства) орган гражданской авиации проводит оценку знаний и в случае соответствия кандидата установленным требованиям выдаёт сертификат, дающий право на практическую работу. При первоначальной подготовке, дополнительно требуется прохождение стажировки на рабочем месте (не менее трех месяцев) с оформлением соответствующих подтверждающих документов, установленных органом гражданской авиации.

7.5.7. Подготовка и повышение квалификации летного экипажа и кабинного экипажа, в части авиационной безопасности, производится органами или лицами, сертифицированными (одобренными) органом гражданской авиации или Международной организации гражданской авиации ИКАО. После успешного окончания подготовки и предоставления соответствующего документа подтверждающего прохождение обучения (сертификата, свидетельства, ведомости) Орган гражданской авиации проводит оценку знаний и в случае соответствия кандидата установленным требованиям выдаёт соответствующий сертификат, допускающий к выполнению полетов.

7.5.8. Подготовка и повышение квалификации специалистов (лиц) в части обеспечения авиационной безопасности, с дальнейшей выдачей соответствующего сертификата, производится органами или лицами, сертифицированными (одобренными) органом гражданской авиации или Международной организации гражданской авиации ИКАО. После успешного окончания подготовки и предоставления соответствующего документа подтверждающего прохождение обучения (сертификата, свидетельства, ведомости) Орган гражданской авиации проводит оценку знаний и в случае соответствия кандидата установленным требованиям выдаёт соответствующий сертификат, дающий право на практическую работу.

7.5.9. Все организации, проводящие подготовку по авиационной безопасности, осуществляют планирование учебного процесса и ведут учетную документацию по итогам обучения персонала.

7.5.10. Орган гражданской авиации отвечает за необходимую координацию обмена информацией с ИКАО или другими государствами по подготовке в области авиационной безопасности.

7.5.11. Лица, осуществляющие подготовку и оценку знаний в области авиационной безопасности, обладают необходимыми свидетельствами (сертификатами), знаниями и опытом, включающее по крайней мере, следующее:

а) сертификат инструктора, выданный учебным заведением сертифицированными (одобренными) органом гражданской авиации или Международной организации гражданской авиации ИКАО.

- б) глубокие знания и опыт работы в области авиационной безопасности.
- в) наличие допуска на осуществляющие подготовки и оценки знаний в области авиационной безопасности, выданного органом гражданской авиации.

7.5.12. Система подготовки и сертификации инструкторов (преподавателей) в области авиационной безопасности описывается в Программе обучения и подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, утвержденной органом гражданской авиации.

7.5.13. Порядок планирования, организации обучения и подготовки персонала эксплуатантов ВС, аэропортов, цехов бортового питания, организации по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов и других организаций, задействованных в обеспечении авиационной безопасности гражданской авиации или по роду своей деятельности, связанных с решением вопросов в данной области, описываются в Программе обучения и подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, утвержденной органом гражданской авиации.

## 7.6. Полномочия командира воздушного судна

7.6.1. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанная в Токио 14 сентября 1963 года (ратифицирована КР 28.02.00) определяет полномочия командира воздушного судна в полете и описывает конкретные действия, которые предпринимаются в случае незаконного акта. В соответствии с ее положениями Кыргызская Республика обеспечивает, чтобы командир воздушного судна имел право:

- а) обеспечивать безопасность воздушного судна и находящихся на нем лиц или имущества;
- б) поддерживать должный порядок и дисциплину на борту;
- в) принимать ограничительные меры в отношении лиц на борту, которые могут создавать угрозу безопасности полета;
- г) высадить или передать компетентным полномочным органам лиц, которые могут создавать угрозу безопасности полета;
- д) в кратчайшие возможные сроки и желательно до посадки на территории государства уведомить полномочные органы такого государства о том, что на борту находится лицо, к которому применены ограничительные меры; и
- е) предоставить полномочным органам государства доказательства и информацию об инциденте, обусловившем необходимость высадки и/или передачи пассажира.

## Глава 8. Анализ эффективности мер по авиационной безопасности

8.1. Анализ эффективности мер по обеспечению авиационной безопасности проводится путем всеобъемлющей оценки системы и мер авиационной безопасности в целях выявления любых недостатков,

снижающих эффективность мер по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, и принятия своевременных и адекватных мер по обеспечению требуемого уровня авиационной безопасности. Такой анализ производится органом гражданской авиации, как правило, по конкретному аэропорту, аэродрому, вертодрому, эксплуатанту воздушного судна, организации по авиатопливу, обеспечению, грузовому терминалу, цеху бортового питания, поставщику аэронавигационного обслуживания и других организаций предоставляющих услуги в гражданской авиации.

8.2. Одним из основополагающих компонентов системы безопасности гражданской авиации является эффективное осуществление мер контроля качества. Меры контроля качества можно определить как методы и мероприятия по наблюдению, используемые для оценки состояния системы безопасности гражданской авиации, при необходимости, устранения выявленных недостатков.

8.3. Для внедрения мер контроля качества разрабатывается, вводится в действие и обновляется.

8.4. Анализ эффективности мер по авиационной безопасности включает, по меньшей мере, следующее:

- осуществляется оценка адекватности и соответствия программ подготовки персонала по авиационной безопасности применительно к конкретным условиям и требованиям (наличие соответствующих сертификатов);
- изучаются программы авиационной безопасности с точки зрения их реализации и эффективности;
- производится осмотр барьеров между контролируемой и неконтролируемой зоной с внешней и внутренней стороны;
- анализируются действующие процедуры регулирования доступа в контролируемые зоны, включая функционирование и административное обеспечение пропускных систем;
- производится ознакомление с мерами (как физического, так и процедурного характера), предусмотренными для охраны важнейших служб и средств гражданской авиации, таких, как навигационные средства, орган обслуживания воздушного движения, электрогенераторов и распределительных устройств, авиационных топливных систем, сети водоснабжения;
- изучаются действующие меры по обеспечению безопасности (как физического, так и процедурного характера) груза и авиагрузовых операций;
- изучаются действующие меры безопасности в местах подготовки бортового питания и бортприпасов, призванные обеспечить сохранность доставляемых на воздушные суда бортового питания и бортовых припасов;

- изучаются действующие в аэропорту, организации процедуры на случай аварийной ситуации для определения их масштабов, а также предусматриваемые полномочия, подчиненность, распределение обязанностей, каналов связи и ответственности;
- производится оценка эффективности и аспектов контроля имеющихся систем сигнализации;
- определяется эффективность системы освещения с точки зрения обеспечения безопасности критических зон;
- изучается структура и деятельность подразделения, отвечающего за обеспечение авиационной безопасности, включая его правовую основу, численность, подготовку, наличие сертификатов в области обеспечения авиационной безопасности, обязанности, полномочия, местонахождение и контроль;
- производится ознакомление с действующими процедурами, регламентирующими создание аэропортового комитета по авиационной безопасности и его членский состав, периодичность проведения заседаний и круг полномочий;
- изучаются процедуры обслуживания пассажиров, используемые в аэропорту, для выявления тех областей, в которых могут наблюдаться нарушения;
- анализируются меры безопасности, применяемые при хранении зарегистрированного багажа;
- оценивается эффективность предполетного досмотра пассажиров и их ручной клади, а также охраны стерильных зон и охраняемых зон ограниченного доступа;
- рассматриваются материалы проведенных ранее проверок и анализ состояния безопасности, и выясняется, каким образом используются результаты и реализуются рекомендации этих проверок и анализов;
- выясняется, насколько регулярно проводятся учения для отработки мер и процедур обеспечения безопасности;
- анализируется существующая программа подготовки персонала с точки зрения адекватности программ подготовки, наличия и достаточности средств и материалов для обучения, квалификации преподавательского состава для обеспечения должного уровня подготовки;
- производится оценка потребности в оборудовании и системах обеспечения безопасности;
- изучаются архитектурные характеристики и расположение зданий, а также процедуры организации работы на предмет совершенствование системы обеспечения безопасности в аэропорту.

– в необходимых случаях (наличие информации о серьезных нарушениях выполнения стандартов, правил и процедур) могут проводиться внеплановые контрольные мероприятия;

– частота контроля так же планируется исходя из оценки уровня риска, в соответствие с Руководством по применению методики оценки угрозы и управления рисками ИКАО;

– в случае если установлена конкретная угроза или риск для определённых субъектов гражданской авиации, то проводится внеплановый контроль данных организации. Вид контроля выбирается в зависимости от полученной информации касательно характера угрозы, выбранной цели и объекта;

8.4.1. При выявлении угрозы или риска в гражданской авиации, на это время увеличивается количество выборочных контролей в зависимости от уровня угрозы:

а. Первая степень – низкая. Увеличивается количество выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади до 20%.

б. Вторая степень – средняя. Увеличивается количество выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади до 50%.

в. Третья степень – высокая. Увеличивается количество выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади до 100%.

#### 8.4.2. Виды контроля качества

а. Аудиторская проверка - включает в себя исследования всего комплекса мероприятий по обеспечению требования авиационной безопасности;

б. Инспекционная проверка- представляет собой рассмотрение одного или нескольких аспектов действующих мер и процедур безопасности, применяемых в аэропорту или эксплуатантом ВС, для определения их эффективности. Количество инспекционных проверок в отношении авиационных организаций планируется с учетом степени угрозы АНВ, не менее одного раза в год.

в. Обзор - осуществляется для определения потребностей в технических, материальных или людских ресурсах на том или ином участке АБ. Обзор проводится по мере необходимости или по запросу предприятия.

г. Испытание (тестирование) системы - представляет собой смоделированный акт незаконного вмешательства, осуществляемый тайно в условиях действующих мер безопасности лицом, имеющим макет взрывного устройства или оружия, спрятанное в его багаже или находящийся непосредственно у данного инспектора.

#### 8.5. Инспекторская проверка

8.5.1. Орган гражданской авиации не менее одного раза в год осуществляет инспекторскую проверку органов и служб аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, цехов бортового питания, организации по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других организаций гражданской авиации Кыргызской Республики с целью установления правильности и полноты выполнения требований нормативных правовых актов по обеспечению авиационной

безопасности и выполнения требований соответствующих программ авиационной безопасности.

8.5.2. С целью осуществления инспекторской проверки орган гражданской авиации имеет право:

а) проводить инспекторские проверки в отношении аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, грузовых терминалов, цехов бортового питания, организации по авиатопливу обеспечению, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других организаций гражданской авиации, а также соответствующих министерств, ведомств, учреждений и организаций по вопросам обеспечения авиационной безопасности и, требовать от работников вышеуказанных структур неукоснительного выполнения положений нормативных правовых актов по данным вопросам;

б) осуществлять в пределах своей компетенции контроль за достоверностью сведений, представляемых претендентами на получение свидетельств, сертификатов, лицензий и за соблюдением эксплуатантами условий выданных им разрешительных документов;

в) в случае выявления грубых нарушений по соблюдению международных и национальных требований в области обеспечения авиационной безопасности, приостанавливать деятельность субъекта гражданской авиации до полного устранения выявленных недостатков или лишать его соответствующих свидетельств, сертификатов и лицензий;

г) требовать и получать от аэропортов, эксплуатантов, организаций гражданской авиации, а также любых других органов или организаций, имеющих отношение к обеспечению авиационной безопасности, документы и информацию по вопросам обеспечения авиационной безопасности.

8.5.3. В случае если установлена конкретная угроза или риск для определённых субъектов гражданской авиации, то проводится внеплановый контроль данных организации. Вид контроля выбирается в зависимости от полученной информации касательно характера угрозы, выбранной цели и объекта в соответствии с Программой контроля качества в сфере обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики утвержденной органом гражданской авиации.

## 8.6. Проверки состояния авиационной безопасности

8.6.1. Проверки состояния авиационной безопасности представляют собой рассмотрение действующих мер и процедур безопасности в аэропорту, у эксплуатанта воздушного судна, грузового терминала, цеха бортового питания, организации по авиатопливу обеспечению, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других организаций гражданской авиации для определения того, насколько эффективно осуществляются требования в области обеспечения авиационной безопасности. Такие

проверки проводятся по плану или по распоряжению руководителя органа гражданской авиации или руководителя надзорного органа.

8.7. Процедура обеспечения исполнения инспекторских предписаний, приостановления, и аннулирования выданных разрешительных документов (сертификатов)

8.7.1. В связи с тем, что аэропорт, эксплуатант воздушного судна, грузовой терминал, цеха бортового питания, организации по авиатопливо обеспечению, поставщики аэронавигационного обслуживания, другие организации гражданской авиации и персонал в любое время подтверждают свою способность в обеспечении авиационной безопасности, выполнении требований норм и правил гражданской авиации Кыргызской Республики, международных стандартов, орган гражданской авиации имеет право приостановить и/или аннулировать выданные сертификаты, за невыполнение или неспособность соответствовать вышеуказанным требованиям.

8.7.2. Проверка состояния авиационной безопасности (аудит, инспекторская проверка и другие виды проверок), производится с применением установленных органом гражданской авиации контрольных карт (чек листов). По результатам проверки производится оценка способности предприятия и персонала обеспечить авиационную безопасность.

8.7.3. Приостановление действия выданного органом гражданской авиации сертификата производится решением директором ОГА (в его отсутствие замещающим заместителем директора), если в процессе проведения процедур выявлено следующее:

- а. повторные проверки производственной деятельности свидетельствуют о не принятии мер по устранению нарушений и недостатков, влияющих на авиационную безопасность;
- б. по результатам инспекции, из соображений авиационной безопасности, принято решение о немедленных действиях по приостановлению действия выданного ОГА разрешительного документа (сертификата);
- в. Не выполнение требований в области обеспечения авиационной безопасности.

8.7.4. В случае, когда производственная деятельность угрожает авиационной безопасности, распоряжением директора ОГА, сертификат аннулируется немедленно.

## Глава 9. Действия против актов незаконного вмешательства

9.1. Общие положения

9.1.1. Соответствующие органы Кыргызской Республики принимают надлежащие меры по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, до тех



пор, пока они не смогут продолжить свой полет.

9.1.2. В отношении воздушного судна другого государства, подвергнувшегося захвату и совершившего посадку на территории Кыргызской Республики, принимаются меры по задержанию воздушного судна на земле, если его вылет не диктуется необходимостью охраны жизни людей. При этом проводятся консультации, если это практически осуществимо, между полномочными органами Кыргызской Республики и такими же органами государства регистрации эксплуатанта этого воздушного судна.

9.1.3. В случае совершения незаконного акта на борту воздушного судна экипаж воздушного судна действует в соответствии с процедурами, предусмотренными для таких случаев в руководстве по производству полетов (РПП) и/или программе авиационной безопасности эксплуатанта. В случае совершения незаконного акта на борту воздушного судна в пределах другого государства экипаж воздушного судна действует в соответствии с указанными процедурами с учетом требований этого государства.

9.1.4. Полномочные органы Кыргызской Республики сотрудничают с другими государствами в целях проведения совместных ответных действий в случае совершения акта незаконного вмешательства. При проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа воздушного судна, подвергнувшегося акту незаконного вмешательства, при необходимости используется опыт и возможности государства регистрации эксплуатанта, государства изготовителя воздушного судна и государства регистрации данного воздушного судна.

9.1.5. В случае совершения акта незаконного вмешательства полномочные органы Кыргызской Республики критически оценивают меры контроля и правила безопасности и своевременно предпринимает необходимые действия по устранению недостатков во избежание их повторного проявления. Информация о таких действиях доводится до сведения ИКАО.

## 9.2. Распределение обязанностей

9.2.1. Для эффективного противодействия актам незаконного вмешательства Межведомственный и аэропортовый комитеты по авиационной безопасности разрабатывают и принимают детальные согласованные планы действий органов, организаций и ответственных лиц, участвующих в ответных действиях в случае акта незаконного вмешательства, включая обязанности всех этих органов, организаций и лиц.

9.2.2. Государственные органы и организации, участвующие в обеспечении авиационной безопасности, выпускают инструкции для персонала, устанавливают системы связи и проводят подготовку персонала в целях принятия ответных действий в ходе акта незаконного вмешательства, который совершается в Кыргызской Республике или затрагивает ее интересы.

9.2.3. При получении информации о готовящемся акте незаконного

вмешательства в отношении воздушного судна или особо важного объекта гражданской авиации, служба авиационной безопасности аэропорта совместно с соответствующими правоохранительными органами и органами государственной безопасности Кыргызской Республики принимают соответствующие меры согласно утвержденному плану действий в таких случаях.

9.2.4. При осуществлении мер противодействия актам захвата и угона воздушных судов, Межведомственным комитетом образуются оперативные межведомственные штабы по координации и руководству действиями министерств и ведомств. Для обеспечения работы оперативных штабов аэропорты выделяют специальные помещения – командные пункты, оснащенные средствами связи. Средства связи командного пункта оперативного штаба обеспечивают связь с экипажем воздушного судна, ставшим объектом незаконного вмешательства, а средства связи командного пункта главного командования, кроме того - прямую связь с оперативным штабом соответствующего аэропорта.

9.2.5. Руководство ответными действиями в случае акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации Кыргызской Республике возлагается на руководителя оперативного межведомственного штаба.

### 9.3. Первоначальные действия

9.3.1. В случае получения информации о совершении или обнаружении любых признаков о готовящемся акте незаконного вмешательства, служба ответственная за обеспечение авиационной безопасности немедленно сообщает об этом Органу национальной безопасности и действует в соответствии со специальным планом действий.

9.3.2. Первоначальные действия предполагают рассылку сообщения всем заинтересованным лицам в соответствии с планом, разрабатываемом на случай непредвиденных обстоятельств, оценку сообщения и получение согласия на выполнение плана действий всех заинтересованных сторон.

9.3.3. Организации, получающие такое уведомление, отвечают за сбор и включение в сообщение как можно большего количества информации, с тем, чтобы позволить обеспечить точную оценку инцидента.

### 9.4. Действия экипажа

9.4.1. Командир воздушного судна в случае совершения акта незаконного вмешательства во время полета принимает все обоснованные меры для обеспечения безопасности пассажиров, экипажа, воздушного судна и находящегося на борту оборудования до передачи этой ответственности полномочному наземному персоналу.

9.4.2. В случае совершения акта незаконного вмешательства во время полета, командир воздушного судна руководствуется программой авиационной

безопасности эксплуатанта и соответствующими инструкциями в РПП.

9.4.3. В случае необходимости, командир воздушного судна по собственной инициативе и в пределах своей ответственности имеет право отклоняться от установленного порядка действий и процедур.

9.4.4. В ходе акта незаконного вмешательства командир воздушного судна принимает все меры для сохранения своих полномочий по отношению к членам экипажа и пассажирам и для сохранения контроля над воздушным судном, действуя при этом в соответствии с указаниями и рекомендациями, получаемыми от полномочных органов на земле, и учитывая требования правонарушителей в той мере, в какой, по его мнению, это отвечает интересам безопасности.

#### 9.5. Предоставление аэронавигационного обслуживания

9.5.1. В случае если воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, входит в воздушное пространство Кыргызской Республики и желает совершить посадку в аэропорту Кыргызской Республики, орган обслуживания воздушного движения соответствующего аэропорта оказывает ему всяческое содействие в обеспечении безопасности полета, с учетом возможности аварийного снижения, и предпринимать надлежащие действия для ускорения всех этапов полета, включая выдачу разрешения на посадку.

9.5.2. В случае если воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, пересекает воздушное пространство Кыргызской Республики, орган обслуживания воздушного движения соответствующего аэропорта собирает всю необходимую информацию о полете такого воздушного судна и оказывает всяческое содействие в обеспечении безопасности полета в воздушном пространстве Кыргызской Республики.

9.5.3. Всю имеющуюся информацию орган обслуживания воздушного движения соответствующего аэропорта Кыргызской Республики передает об указанном воздушном судне другим государствам, в чьем ведении находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения, по известному или предполагаемому маршруту полета, а также службам аэропорта, известного или предполагаемого пункта назначения, для того чтобы могли быть своевременно приняты необходимые меры защиты, как на маршруте полета, так и в указанном аэропорту.

#### 9.6. Уведомление об актах незаконного вмешательства

9.6.1. В случае совершения акта незаконного вмешательства в Кыргызской Республике вся необходимая информация передается в оперативный межведомственный штаб. Оперативный межведомственный штаб наиболее быстрыми средствами уведомляет об акте незаконного вмешательства:

а) государство регистрации и государство эксплуатанта воздушного судна;

- б) государство, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;
- в) государство, граждане которого были задержаны в качестве заложников;
- г) государство, граждане которого, если известно, находятся на борту воздушного судна;

9.6.2. Для своевременного принятия решения, и мер по обеспечению авиационной безопасности вся имеющаяся информация о воздушном судне, подвергшемся акту незаконного вмешательства, сообщается дипломатическим представительствам государств (если воздушное судно выполняет международный рейс) и администрации аэропортов расположенных в районах предполагаемого аэропорта назначения и по маршруту полета воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства. По мере полета и изменения обстановки на борту воздушного судна такая информация периодически дополняется.

9.6.3. Перечень информации об акте незаконного вмешательства, и порядок ее прохождения устанавливается руководителем оперативного межведомственного штаба.

9.6.4. В случае акта незаконного вмешательства направленного против гражданской авиации Кыргызской Республики, готовятся и направляются в ИКАО следующие документы:

- а) немедленное уведомление;
- б) предварительное уведомление об акте незаконного вмешательства, данный документ направляется в ИКАО в течение 30 дней с момента совершения акта;
- в) окончательное уведомление об акте незаконного вмешательства, данный документ направляется в ИКАО в течение 60 дней со времени совершения акта.