



БУЙРУК
ПРИКАЗ

2022.ч. 24-ноябрь № 787/6

Бишкек ш.
г.Бишкек

**«Авиациялык коопсуздук. КРАЭ-17» Кыргыз Республикасынын
Авиациялык эрежелерин бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн 2014-жылдын 15-сентябрындагы № 530 “Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн айрым ченем жаратуу ыйгарым укуктарын мамлекеттик органдарга жана жергиликтүү өз алдынча башкаруунун аткаруучу органдарына өткөрүп берүү жөнүндө” токтомуна ылайык, ошондой эле Жарандык авиация эл аралык уюмунун (ИКАО) стандарттары жана сунушталган практикасы менен максималдуу ыратуулугун камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. «Авиациялык коопсуздук. КРАЭ-17» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин мамлекеттик жана расмий тилдеринде тиркемеге ылайык бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигине:

- күчүнө кирген күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде Кыргыз Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде электрондук документ жүгүртүү тутуму аркылуу Кыргыз Республикасынын Юстиция министрлигине, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына маалымат үчүн жөнөтсүн;

- катталган күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде бул буйрук мамлекеттик жана расмий тилдерде «Эркин Тоо» газетасына жарыяласын;

- ушул буйрукту аткарууга кабыл алсын.

3. Жарандык авиация уюмдар жана окуу борборлору «Авиациялык коопсуздук. КРАЭ-17» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин аткарууга кабыл алынсын, ошондой эле сапатты контролдоо боюнча программаларга жана даярдоо программаларына, авиациялык коопсуздук

даярдоо программаларына зарыл болгон толуктоолорду киргизишсин.

4. 2016-жылдын 27-январындагы №1 «Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин бекитүү жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин «Авиациялык коопсуздук КРАЭ-17» буйругунун 1-пунктунун 17-абзацы, жана 2021-жылдын 14-сентябрындагы №256 «Авиациялык коопсуздук КРАЭ-17» «Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерине өзгөртүүлөрдү киргизүү жөнүндө» Кыргыз Республикасынын транспорт жана коммуникациялар министрлигинин буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

5. Бул буйруктун аткарылышын контролдоо директордун орун басары Т.А. Аскараровго жүктөлсүн.

6. Бул буйрук расмий жарыяланган күндөн тартып жети күн өткөндөн кийин күчүнө кирет.

Директор



А.И. Настаев



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

24-ноябрь 2022 № 787/a

Бишкек ш.
г.Бишкек

**Об утверждении Авиационных правил Кыргызской
Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность»**

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 15 сентября 2014 года № 530 «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Правительства Кыргызской Республики ряду государственных органов исполнительной власти», а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), **приказываю:**

1. Утвердить Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность» на государственном и официальном языках согласно приложению.

2. Государственному агентству гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- направить настоящий приказ на государственном и официальном языках через систему электронного документооборота в Министерство юстиции Кыргызской Республики для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Кыргызской Республики, а также в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации, в течении трех рабочих дней со дня вступления в силу;

- опубликовать настоящий приказ на государственном и официальном языках в газете «Эркин Тоо» в течение трех рабочих дней со дня регистрации;

- принять к исполнению настоящий приказ.

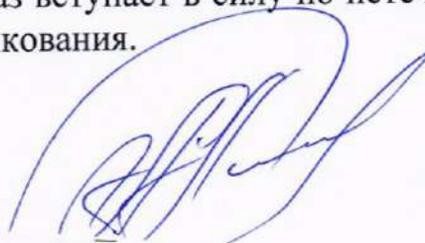
3. Организациям гражданской авиации и учебным центрам принять к исполнению Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», а также внести необходимые изменения в программы авиационной безопасности, программы подготовки и программы по контролю качества.

4. Абзац 17 пункта 1 «АПКР-17. Авиационная безопасность» приказа Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики «Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики №1 от 27 января 2016 года, а также приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики «О внесении изменений в Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность» №256 от 14 сентября 2021 года признать утратившими силу.

5. Контроль над исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора Аскарова Т.А.

6. Настоящий приказ вступает в силу по истечении семи дней со дня его официального опубликования.

Директор



А.И. Настаев

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

Раздел 1. Организационная часть

Глава 1. Определения

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

1) авиационная безопасность – защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Эта цель достигается путем реализации комплекса мер и привлечения людских и материальных ресурсов.

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 расположение 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;
- 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 расположении средства или службы гражданской авиации;

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;

4) авиация общего назначения - полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ;

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;

6) аэровокзал - главное здание или группа зданий, где происходит оформление пассажиров и груза для коммерческой перевозки и производится посадка на борт воздушных судов;

7) багаж - личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые в салоне или грузовом отсеке воздушного судна по соглашению с эксплуатантом;

8) багажный контейнер - емкость, куда загружается багаж для перевозки на борту воздушного судна;

9) багаж, перевозимый несколькими перевозчиками - багаж пассажиров, подлежащий перегрузке с воздушного судна одного эксплуатанта на воздушное судно другого эксплуатанта в ходе их путешествия;

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.;

11) бортпитание и сопутствующие средства - продукты питания, напитки, другие запасы сухих продуктов и связанное с ними оборудование, используемые на борту воздушного судна;

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;

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;

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;

15) воздушное судно в эксплуатации - размещенное на стоянке воздушное судно, находящееся под таким наблюдением, которое позволяет обнаружить несанкционированный доступ;

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;

17) выявление поведенческих характеристик - в рамках обеспечения авиационной безопасности - использование методов распознавания поведенческих характеристик, включая, в частности, физиологические признаки или жесты, указывающие на аномальное поведение, для идентификации лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации;

18) груз - любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа;

19) груз или почта с высокой степенью риска - груз или почта, которые считаются представляющими угрозу для гражданской авиации на основании особой оперативной информации, или которые имеют признаки отклонения от нормы или признаки вскрытия, вызывающие подозрения;

20) 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;

21) 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;

22) 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;

23) 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;

24) дипломатическая почта (вализа) - транспортный контейнер, имеющий дипломатический иммунитет от обыска или конфискации, когда он сопровождается надлежащей официальной документацией;

25) 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 (Doc 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;

26) 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;

27) засланный багаж - багаж, непреднамеренно или по невнимательности отделенный от пассажиров или экипажа;

28) 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;

29) зона без ограничений - зона аэропорта, в которую публика имеет доступ или в которую доступ иными средствами не ограничивается;

30) 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;

31) 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;

32) 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;

33) инспекционная проверка состояния безопасности – объявленная или необъявленная проверка эффективности реализации конкретных мер обеспечения авиационной безопасности;

34) испытание системы безопасности - негласная или гласная проверка одной из мер обеспечения авиационной безопасности, при которой имитируется попытка совершения незаконного акта;

35) коммерческая воздушная перевозка - полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму;

36) контролируемая зона - рабочая площадь аэропорта, прилегающая к ней территория и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в

которые контролируется. Данное определение также применимо в отношении таких организаций гражданской авиации, как эксплуатанты воздушных судов, топливозаправочные организации, грузовые терминалы, цеха бортового питания, поставщики услуг по наземному обслуживанию, поставщики аэронавигационного обслуживания;

37) 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;

38) 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);

39) культура авиационной безопасности - совокупность связанных с авиационной безопасностью норм, ценностей, установок и предположений, которые присущи повседневной деятельности организации и находят отражение в действиях и поведении всех подразделений и всего персонала организации;

40) лицо без права на въезд - лицо, которому соответствующими полномочными органами отказано или будет отказано в праве на въезд в государство;

41) место регистрации - место расположения средств и оборудования для регистрации;

42) место сортировки багажа - место, где сортируется отправляемый багаж для распределения его по рейсам;

43) место стоянки воздушного судна - выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна;

44) 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;

45) 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;

- невыполнение законных команд или указаний, направленных на обеспечение безопасной, упорядоченной или эффективной деятельности;

46) неостребованный багаж - багаж, который прибыл в аэропорт и не был получен или востребован пассажиром;

47) 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;

48) 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");

49) неопознанный багаж - багаж, который прибыл в аэропорт с багажной биркой или без багажной бирки и не был получен или опознан пассажиром;

50) несопровождаемый багаж - багаж, который перевозится как груз на другом или на том же воздушном судне, на котором находится лицо, являющееся его владельцем;

51) 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;

52) 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;

53) 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;

54) обыск 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;

55) охраняемая зона ограниченного доступа - те участки контролируемой зоны организации гражданской авиации, которые

определены как зоны наивысшего риска и в которых в дополнение к контролю доступа применяются другие меры контроля в целях безопасности;

56) 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;

57) 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;

58) 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;

59) 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;

60) проверка анкетных данных – проверка личности и послужного списка лица, включая случаи привлечения к уголовной ответственности и любую другую связанную с безопасностью информацию, важную для оценки пригодности лица, в соответствии с законодательством Кыргызской Республики;

61) 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;

62) 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. Такую 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;

63) проверка состояния безопасности - углубленное рассмотрение соблюдения всех аспектов выполнения требований в области обеспечения авиационной безопасности;

64) проездной документ - паспорт или другой официальный документ, выданный государством или организацией, который может использоваться законным владельцем при международной перевозке;

65) 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;

66) рабочая площадь - часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона(ов);

67) 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;

68) регистрация - процесс оформления у эксплуатанта для принятия на определенный рейс;

69) 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;

70) 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;

71) 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 пропуски на транспортные средства. Пропуска иногда называют аэропортовыми удостоверениями личности;

72) 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;

73) сопровождаемый багаж, перевозимый в грузовом отсеке - багаж, принятый к перевозке в грузовом отсеке воздушного судна и зарегистрированный пассажиром, который находится на борту;

74) 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;

75) средства и оборудование для прохождения контроля вне аэропорта - городской аэровокзал или грузовое транспортное агентство, оснащенные средствами и оборудованием для прохождения контроля;

76) 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");

77) стрелковое оружие - общее обозначение всех видов ручного огнестрельного оружия;

78) транзитные пассажиры - пассажиры, вылетающие из аэропорта тем же рейсом, которым они прибыли;

79) трансферные пассажиры и багаж - пассажиры, делающие прямую пересадку, и багаж, перегружаемый с одного рейса на другой;

80) 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;

81) 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;

82) 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;

83) 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;

84) уязвимое место - любое средство или оборудование, находящееся в аэропорту или связанное с ним, повреждение или уничтожение которого приведет к серьезному нарушению деятельности аэропорта;

85) член экипажа - лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени;

86) кибер-атака - покушение на информационную безопасность компьютерных систем, систем информационных и связанных технологий, включая их программное обеспечение и аппаратные средства.

Глава 2. Общие положения

§ 1. Цели

2. Первоочередной целью государственных органов и организаций гражданской авиации Кыргызской Республики является обеспечение безопасности пассажиров, экипажа, наземного персонала и населения в целом от актов незаконного вмешательства.

§ 2. Политика Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности

3. В соответствии с законодательством Кыргызской Республики уполномоченным государственным органом, устанавливающим и реализующим государственную политику в области гражданской авиации является орган гражданской авиации, который обеспечивает разработку и вводит правила, практику и процедуры для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства с учетом аспектов безопасности, регулярности и эффективности полетов.

Такие правила, практика и процедуры:

- обеспечивают безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и публики в целом во всех случаях, связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

- обеспечивают оперативное реагирование на любое усиление угрозы безопасности.

4. Политика Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности содержится и сгруппирована во всех главах настоящих Правил и является основой построения системы обеспечения авиационной безопасности, которая обязательна к исполнению всеми лицами, включая государственные органы и частные организации, осуществляющие свою деятельность на объектах гражданской авиации.

§ 3. Безопасность и упрощение формальностей

5. 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.

§ 4. Международное сотрудничество

6. 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.

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

8. Кабинет Министров Кыргызской Республики обеспечивает в пределах практических возможностей удовлетворение просьб других государств, касающихся принятия дополнительных мер авиационной безопасности в отношении конкретного(ых) рейса(ов) эксплуатантов таких других государств. 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.

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

10. В случае возникновения у Кыргызской Республики необходимости в получении помощи от другого государства в ликвидации последствий акта незаконного вмешательства, Кабинетом Министров 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.

11. Кабинет Министров Кыргызской Республики в пределах практических возможностей устанавливает и осуществляет процедуры своевременного обмена с другими государствами информацией об угрозе, которая затрагивает интересы таких государств в области авиационной безопасности.

12. В случае получения информации о наличии угрозы для авиационной безопасности другого государства, Кабинет Министров Кыргызской Республики предупреждает об этом соответствующий полномочный орган этого государства.

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

14. Кабинет Министров Кыргызской Республики 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.

15. В целях обеспечения максимального единообразия со стандартами и рекомендуемой практикой, содержащимися в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации с внесенными поправками, настоящие Правила регулярно пересматриваются. В случае, когда невозможно обеспечить единообразие настоящих Правил со стандартами и рекомендуемой практикой, систематизированными в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, орган гражданской авиации уведомляет Международную организацию гражданской авиации о таких различиях.

Глава 3. Организация мер авиационной безопасности

§ 1. Программа авиационной безопасности гражданской авиации

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

17. Все государственные органы, эксплуатанты аэропортов и воздушных судов, а также любые другие органы или организации, имеющие отношение к выполнению нормативных правовых актов Кыргызской Республики, включая настоящие Правила или отвечающие за ее осуществление оказывают любую помощь и поддержку органу

гражданской авиации при осуществлении любых мероприятий, связанных с выполнением требований настоящих Правил.

18. 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 государственных органов или организаций, имеющих отношение к выполнению требований в области обеспечения авиационной безопасности.

§ 2. Орган гражданской авиации

19. Государственное регулирование и надзор деятельности гражданской авиации в части авиационной безопасности в Кыргызской Республике выполняет орган гражданской авиации.

20. В компетенцию органа гражданской авиации входит:

1) разработка, внесение изменений, осуществление и обеспечение выполнения государственными органами и организациями гражданской авиации требований настоящих Правил;

2) совместно с органами национальной безопасности Кыргызской Республики, органами внутренних дел, организациями гражданской авиации, осуществление постоянной оценки уязвимых мест, степени угрозы и риска гражданской авиации Кыргызской Республики, и внесение соответствующих дополнений в настоящие Правила и иные нормативные документы Кыргызской Республики для совершенствования системы авиационной безопасности.

Примечание: материалы оценки угрозы, управления риском и соответствующих мер безопасности содержится в методике, утверждаемой органом гражданской авиации;

3) определение и распределение задач по выполнению различных аспектов настоящих Правил;

4) определение способов координации деятельности между государственными органами и организациями, занимающимися или отвечающими за различные аспекты настоящих Правил;

5) 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;

6) 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;

7) контроль по обеспечению организациями гражданской авиации учёта необходимых архитектурных и инфраструктурных требований в целях оптимальной реализации мер по авиационной безопасности при

проектировании и создании новых средств и служб и внесение изменений в существующие средства и службы организаций гражданской авиации Кыргызской Республики;

8) обеспечение разработки и осуществление политики в области подготовки для всего персонала, занимающегося осуществлением различных аспектов авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики, или ответственных за это. Такая политика подготовки персонала призвана обеспечивать эффективность принимаемых государственными органами, организациями норм, правил и процедур авиационной безопасности;

9) установление минимальных эксплуатационных критериев к оборудованию для проведения в организациях гражданской авиации досмотра и доведение их до сведения сторон, ответственных за осуществление мер безопасности;

10) 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;

11) выдача сертификатов, допусков, свидетельств в части авиационной безопасности;

12) укрепление и развитие рабочих отношений, сотрудничества и обмена соответствующей информацией между Кыргызской Республикой и Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), а также с государствами в вопросах авиационной безопасности;

13) 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;

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

15) разработка и утверждение образцов сертификатов, выдаваемых в части авиационной безопасности;

16) установление процедуры обмена, по мере необходимости, соответствующей информацией на действенной и своевременной основе с эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов, поставщиками обслуживания воздушного движения, организациями по наземному обслуживанию с целью оказать им помощь в проведении эффективных оценок риска для авиационной безопасности, связанных с их деятельностью;

17) организация работы по определению, распределению задач и координация деятельности министерств, ведомств, эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного

движения, организаций по наземному обслуживанию, учебных центров и других организаций, занимающихся различными аспектами настоящих Правил или отвечающих за их осуществление;

18) обеспечение внедрения организациями гражданской авиации инновационных процессов и эксплуатационных процедур для обеспечения эксплуатационного разделения средств досмотра и контроля в целях безопасности на основе критериев, устанавливаемых органом гражданской авиации.

21. Орган гражданской авиации проводит оценку инструкторов, осуществляющих подготовку персонала по вопросам авиационной безопасности и программ подготовки персонала на их соответствие международным и национальным стандартам. Процедуры оценки знаний и выдачи допуска к инструкторской работе по вопросам авиационной безопасности проводится в соответствии с программой подготовки персонала, утверждаемого органом гражданской авиации.

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

23. Орган гражданской авиации обеспечивает разработку и внедрение системы сертификации персонала, которая гарантирует наличие квалификации у инструкторов, инспекторов, руководящего состава организаций гражданской авиации по авиационной безопасности, а также персонала, осуществляющего процедуры авиационной безопасности в соответствующих профильных областях согласно настоящим Правилам, а также программе подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, утверждаемой органом гражданской авиации.

Программа подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности включает оценку компетенций, которые необходимо приобрести и поддерживать для начальной и периодической подготовки.

§ 3. Эксплуатация аэропортов (аэродромов, вертодромов)

24. Руководитель аэропорта (аэродрома, вертодрома) несет ответственность и непосредственно отчитывается перед органом гражданской авиации за состояние авиационной безопасности, разработку, осуществление мероприятий по предотвращению актов незаконного вмешательства в аэропорту (аэродроме, вертодроме) Кыргызской Республики.

25. В обязанности руководителей аэропортов (аэродромов, вертодромов) в области авиационной безопасности входит:

1) координация работы по осуществлению мер авиационной безопасности в аэропорту (аэродроме, вертодроме);

2) назначение штатного руководителя, соответствующего установленным органом гражданской авиации квалификационным

требованиям, который несет ответственность за выполнение программы авиационной безопасности аэропорта. На данную должность назначается лицо, прошедшее соответствующую программу подготовки по авиационной безопасности и имеющее соответствующий сертификат, выданный учебным центром, сертифицированным или признанным органом гражданской авиации;

3) назначение службы, ответственной за обеспечение авиационной безопасности;

4) обеспечение наличия ресурсов и средств, необходимых для обеспечения авиационной безопасности;

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

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

7) осуществление постоянной оценки уязвимых мест, угрозы и риска авиационной безопасности в аэропорту (аэродроме, вертодроме), 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 нормативные правовые акты в сфере обеспечения авиационной безопасности;

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

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

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

11) ежегодное предоставление в орган гражданской авиации информации об обеспечении мер авиационной безопасности, выявленных нарушениях, принятых мерах, мероприятий по контролю качества (планируемых и проведенных);

12) внедрение принципов выявления поведенческих характеристик в свою практику и процедуры в области авиационной безопасности;

13) обеспечение учёта требований, необходимых для оптимального применения мер обеспечения безопасности гражданской авиации при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих сооружений в аэропортах (аэродромах, вертодромах);

14) обеспечение учета аспектов человеческого фактора при

приобретении нового оборудования для обеспечения безопасности.

Примечание: при инвестировании в новое оборудование рассматривается возможность использования передового оборудования обеспечения безопасности;

15) внедрение инновационных процессов и эксплуатационных процедур для обеспечения эксплуатационного разделения средств досмотра и контроля в целях безопасности;

16) введение мер и процедур для предотвращения проноса каким либо образом в контролируруемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для совершения акта незаконного вмешательства и перевозка или ношение которых не санкционированы;

17) внедрение, развитие и поощрение культуры авиационной безопасности на предприятии.

26. 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 ему помещения. Данные требования включаются в соответствующие разделы программы авиационной безопасности аэропорта. Эксплуатант аэропорта контролирует обеспечение арендатором помещения, отдельного здания или участка аэропорта или его территории требований по контролю доступа в контролируемую зону в соответствии с программой авиационной безопасности аэропорта.

27. 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.

28. Программа авиационной безопасности аэропорта, аэродрома или вертодрома (далее ПБА) описывает требования к безопасности и действующие в аэропорту (аэродроме, вертодроме) меры и процедуры обеспечения безопасности.

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

- 1) требования настоящих Правил;
- 2) распределение и определение обязанности отдельных лиц и организаций, участвующих или отвечающих за осуществление мер безопасности, описанных в данных Правилах;
- 3) установление производственных стандартов, включая требования к базовой подготовке и повышению квалификации и ведению учета

подготовки;

4) стандартизацию мер безопасности;

5) требования к проектированию аэропортов, включая требования к архитектуре и инфраструктуре, необходимые для применения мер безопасности согласно настоящим Правилам, а также инструкции при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих сооружений в аэропортах, утверждаемой органом гражданской авиации.

30. Положения ПБА применяются ко всем организациям, участвующим или отвечающим за осуществление мер безопасности аэропорта (аэродрома, вертодрома).

31. Объекты, требующие особой защиты, указываются в качестве уязвимых мест, 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.

32. ПБА разрабатывается в соответствии с инструкцией, утверждаемой органом гражданской авиации и с учетом Руководства по авиационной безопасности DOC 8973 ИКАО, и включает как минимум следующую структуру и содержание:

1) организация (цель ПБА, руководящие нормативные правовые акты, обязанности, описание и роль Аэропортового комитета по авиационной безопасности, если применимо);

2) описание аэропорта;

3) меры безопасности в аэропорту;

4) подготовка кадров;

5) контроль качества: надзор и мониторинг;

6) ответные меры в связи с актами незаконного вмешательства;

7) учет аспектов безопасности при проектировании любых новых объектов аэропорта, особенно тех, которые после ввода в эксплуатацию будут играть важную роль в обеспечении нормальной деятельности;

8) информацию об оборудовании для обеспечения безопасности и его использовании со ссылкой на процедуры калибровки и испытаний, которые более подробно изложены в стандартных эксплуатационных правилах;

9) планы действий на случай непредвиденных и чрезвычайных обстоятельств, рассчитанные на возникновение любой ситуации, ставящей под угрозу авиационную безопасность и безопасность полетов в аэропорту;

10) перечень запрещенных предметов.

33. Руководитель аэропорта (аэродрома, вертодрома) обеспечивает, чтобы все организации и лица, выполняющие свои функции в аэропорту (аэродроме, вертодроме) соблюдали нормы, правила и процедуры, установленные в программе авиационной безопасности аэропорта

(аэродрома, вертодрома). Выполнение всеми организациями и лицами норм, правил и процедур авиационной безопасности контролируется в соответствии с программой авиационной безопасности аэропорта (аэродрома, вертодрома).

§ 4. Эксплуатация воздушных судов

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

35. Эксплуатант воздушных судов решает как минимум, следующие аспекты, связанные с обеспечением безопасности:

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

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

3) предотвращение несанкционированного доступа к воздушному судну;

4) установление принадлежности багажа пассажирам;

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

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

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

8) инструктаж членов экипажа при наличии на борту вооруженных конвоиров и сотрудников службы безопасности;

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

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

11) представление уведомлений об инцидентах;

12) обеспечение введения и выполнения программы подготовки членов экипажа действиям, направленным на сведение к минимуму последствий акта незаконного вмешательства;

13) предоставление командиром воздушного судна незамедлительного уведомления об актах незаконного вмешательства;

14) обеспечение на борту воздушного судна контрольного перечня процедур проверки и 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;

15) обеспечение на пассажирских воздушных судах запираания двери кабины летного экипажа изнутри кабины;

16) ежегодное предоставление в орган гражданской авиации информации об обеспечении мер авиационной безопасности, выявленных

нарушениях, принятых мерах, мероприятий по контролю качества (планируемых и проведенных);

17) внедрение принципов выявления поведенческих характеристик в свою практику и процедуры в области авиационной безопасности;

18) введение мер и процедур для предотвращения проноса, каким либо образом на борт воздушного судна, занятого в гражданской авиации, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для совершения акта незаконного вмешательства и перевозка или ношение которых не санкционированы;

19) внедрение, развитие и поощрение культуры авиационной безопасности на предприятии.

36. Каждый эксплуатант, зарегистрированный в Кыргызской Республике обеспечивает принятие в письменном виде, осуществление и обновление программы авиационной безопасности, отвечающей требованиям настоящих Правил. Данное требование также относится к организациям, осуществляющим полеты авиации общего назначения, включая полеты корпоративной авиации, с использованием воздушных судов с максимальной взлетной массой более 5700 кг, а также авиационные спецработы. Программа авиационной безопасности таких организаций (лиц) оговаривает аспекты эксплуатации, характерные для типа выполняемых полетов.

37. Иностранные эксплуатанты коммерческих воздушных судов, выполняющие перевозки в Кыргызской Республики устанавливают, осуществляют и обновляют письменную программу дополнительных процедур, отвечающую требованиям настоящих Правил и представляют ее в орган гражданской авиации Кыргызской Республики на государственном или официальном языке.

38. Программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике, согласовывается с органом гражданской авиации.

39. Программа авиационной безопасности эксплуатанта, в том числе иностранного эксплуатанта воздушного судна включает процедуры, обеспечивающие защиту пассажиров, экипажа, наземного персонала, воздушного судна и служб от актов незаконного вмешательства. Программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике, разрабатывается в соответствии с инструкцией, утверждаемой органом гражданской авиации и с учетом Руководства по авиационной безопасности DOC 8973 ИКАО, и включает, как минимум:

1) относящиеся к авиационной безопасности определения, сокращения и термины;

2) цель программы, подчеркивающую необходимость соблюдения международных и национальных требований в области обеспечения авиационной безопасности;

3) ссылку на ее правовую основу, в частности, на соответствующее национальное законодательство, положения авиационных правил и другие нормативные положения;

4) 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 бортипитания и бортприпасов;

5) описание каналов связи для обмена информацией о безопасности, как правило, между соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности и эксплуатантом воздушных судов;

6) описание мер безопасности для защиты воздушных судов и находящихся в них лиц, которые применяются в отношении пассажиров, багажа, груза, почты, бортипитания, сопутствующих средств и бортприпасов, огнестрельного и других видов оружия, а также в отношении всех других лиц или предметов, подлежащих контролю;

7) краткое изложение требований к подготовке соответствующих сотрудников в области безопасности и соответствующие критерии их аттестации;

8) 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;

9) описание порядка представления и получения утверждения поправок к программе;

10) хронологический перечень утвержденных поправок;

11) заявление о конфиденциальности;

12) порядок внесения срочных поправок и применения директивных указаний относительно безопасности, содержащихся в информационных циркулярах.

40. По завершении разработки, программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике утверждается руководителем эксплуатанта и представляется на согласование в орган гражданской авиации.

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

42. Эксплуатант воздушного судна, зарегистрированный в Кыргызской Республике назначает штатного руководителя, соответствующего установленным органом гражданской авиации квалификационным требованиям, который несет ответственность за авиационную безопасность и выполнение программы авиационной безопасности. Лицо, претендующее на должность штатного руководителя, ответственного за авиационную безопасность и

выполнение программы авиационной безопасности в авиакомпании имеет опыт работы в сфере авиационной безопасности не менее 5 лет, обладает необходимыми знаниями, опытом и квалификацией, которые установлены в программе подготовки персонала, утверждаемой органом гражданской авиации.

Назначение кандидатуры штатного руководителя в авиакомпании проводится в соответствии с программой подготовки, утверждаемой органом гражданской авиации и иными требованиями нормативных правовых документов в сфере гражданской авиации.

43. Эксплуатант воздушного судна осуществляет оценку уязвимых мест, угрозы и риска авиационной безопасности, в том числе в аэропортах, в которых осуществляет полеты и вносит необходимые поправки и дополнения в свою программу авиационной безопасности, а также при необходимости вносит в орган гражданской авиации предложения по внесению любых необходимых поправок и дополнений в настоящие Правила.

§ 5. Полномочия командира воздушного судна

44. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанная в Токио 14 сентября 1963 года 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:

1) обеспечивать безопасность воздушного судна и находящихся на нем лиц или имущества;

2) поддерживать должный порядок и дисциплину на борту;

3) принимать ограничительные меры в отношении лиц на борту, которые могут создавать угрозу безопасности полета и авиационной безопасности;

4) высадить или передать компетентным полномочным органам лиц, которые могут создавать угрозу безопасности полета и авиационной безопасности;

5) 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;

6) предоставить полномочным органам государства доказательства и информацию об инциденте, обусловившем необходимость высадки и/или передачи пассажира.

§ 6. Межведомственный комитет по авиационной безопасности

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

авиационной безопасности.

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

47. В полномочия Межведомственного комитета входит:

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

2) 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;

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

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

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

48. Состав Межведомственного комитета определяется Кабинетом Министров 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.

49. Совещания созывается председателем Межведомственного комитета по мере необходимости.

§ 7. Аэропортовый комитет по авиационной безопасности

50. С целью разработки, координации и осуществления мер контроля в целях безопасности и правил авиационной безопасности в соответствии с программой безопасности аэропорта, в каждом аэропорту обслуживающем международную гражданскую авиацию создается аэропортовый комитет по авиационной безопасности (далее - аэропортовый комитет).

51. Положение об аэропортовом комитете утверждается руководителем аэропорта.

52. В состав аэропортового комитета входят:

1) руководитель аэропорта;

2) заместитель руководителя аэропорта по авиационной безопасности;

3) представитель органа гражданской авиации;

4) представители местных правоохранительных органов;

5) представители таможенных органов;

6) представители органа по охране государственной границы;

- 7) представители органа государственной безопасности;
- 8) представители эксплуатантов;
- 9) представители медицинской службы аэропорта или органа здравоохранения;
- 10) представители военного подразделения, базирующегося в данном аэропорту, или соответствующего военного органа, имеющего отношение к использованию аэродрома или ответственного за безопасность аэропорта;
- 11) представитель аэропорта, выполняющий мероприятия по контролю качества;
- 12) представители других организаций или служб, осуществляющих свою деятельность в аэропорту.

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

54. Заседания аэропортового комитета по авиационной безопасности проводится с учетом необходимости совместного решения вопросов по обеспечению авиационной безопасности и выполнении программы авиационной безопасности аэропорта, но не реже чем 4 раза в год. При введении на территории Кыргызской Республики или в отдельных областях, районах, городах режима чрезвычайной ситуации/чрезвычайного положения, допускается проведение заседания аэропортового комитета по авиационной безопасности посредством телеконференции.

55. Полномочия аэропортового комитета включают:

- 1) координацию мероприятий по реализации настоящих Правил в аэропорту;
- 2) осуществление надзора за реализацией программы авиационной безопасности аэропорта, в том числе за выполнением мероприятий, которые проводятся руководством авиационных субъектов;
- 3) определение и систематический осмотр уязвимых мест в аэропорту, разработка мероприятий по их надежной защите;
- 4) обеспечение адекватности мероприятий авиационной безопасности к уровню угрозы;
- 5) информирование органа гражданской авиации о проведенных мероприятиях по обеспечению безопасности в аэропорту, запланированных изменениях (при необходимости), а также проблемы по защите аэропорта и его служб, которые не могут быть разрешены на местном уровне;
- 6) организация подготовки персонала аэропорта по вопросам авиационной безопасности;
- 7) контроль за учетом требований авиационной безопасности в случае проектирования и строительства новых и реконструкции существующих сооружений в аэропортах;
- 8) обеспечение мер безопасности в неконтролируемых зонах

аэропорта.

56. Решения, принимаемые аэропортовым комитетом обязательны для исполнения всеми лицами, осуществляющими свои функции в аэропорту. В случае невозможности решения вопросов на аэропортовом комитете, данный вопрос выносится на рассмотрение Межведомственным комитетом по авиационной безопасности.

§ 8. Орган исполнительной власти по вопросам внутренних дел

57. 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.

58. В обязанности органов внутренних дел в области обеспечения авиационной безопасности входит:

- выявление и предотвращение преступлений, направленных против пассажиров, персонала, 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.
- незамедлительное реагирование на вызовы, связанные с обеспечением авиационной безопасности и на акты незаконного вмешательства;
- обучение соответствующего персонала, выполняющего функции органов внутренних дел, практике в области обеспечения авиационной безопасности и процедурам, относящимся к её осуществлению.

59. Органы внутренних дел несут ответственность за разработку и выполнение мероприятий, направленных на обеспечение безопасности в неконтролируемой зоне аэропорта.

§ 9. Орган исполнительной власти по вопросам национальной безопасности

60. Орган исполнительной власти по вопросам национальной безопасности Кыргызской Республики (далее органы 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.

61. В соответствии с оценкой риска, проводимой органами национальной безопасности обеспечивается введение надлежащих мер безопасности на земле или эксплуатационных процедур, снижающих вероятность нападений на воздушные суда с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК) и другого оружия, представляющего аналогичную угрозу воздушным судам в аэропорту или в непосредственной близости от него.

§ 10. Зарегистрированные агенты, известные грузоотправители

62. 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, известных грузоотправителей проводится в соответствии с настоящими Правилами и инструкцией, разрабатываемой органом гражданской авиации.

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

64. Для получения статуса зарегистрированного агента, известного грузоотправителя заявитель демонстрирует введение требований программы безопасности зарегистрированного агента, признанной и согласованной с органом гражданской авиации.

65. 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, известного грузоотправителя.

66. Зарегистрированный агент, известный грузоотправитель 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.

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

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

2) органом гражданской авиации согласована программа безопасности зарегистрированного агента;

3) 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;

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

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

68. Зарегистрированные агенты, известные грузоотправители обеспечивают:

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

2) подробное описание грузоотправителями содержимого партии груза;

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

4) осуществление приемки, оформления и обработки груза только надлежащим образом отобраным, нанятым и подготовленным персоналом;

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

6) 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;

- декларация о безопасности груза;

7) внедрение принципов выявления поведенческих характеристик в свою практику и процедуры в области авиационной безопасности.

8) внедрение, развитие и поощрение культуры авиационной безопасности на предприятии.

Раздел 2. Обеспечение мер авиационной безопасности

Глава 4. Превентивные меры безопасности

§ 1. Общие требования

69. Кыргызская Республика вводит меры авиационной безопасности для предотвращения проноса, каким либо образом на борт воздушного судна, занятого в гражданской авиации, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для совершения акта незаконного вмешательства и перевозка или ношение которых не санкционированы. При этом соответствующий уровень авиационной безопасности обеспечивается государственными органами и организациями соблюдением следующих требований:

1) ни одно воздушное судно на территории Кыргызской Республики не вылетает при отсутствии документов, дающих право на проведение коммерческой деятельности в сфере гражданской авиации;

2) 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 в целях безопасности/досмотра;

3) ни одно лицо не допускается на борт воздушного судна без соответствующего разрешения;

4) 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 в целях безопасности;

5) во время выполнения авиационных работ на временных аэродромах, обеспечение авиационной безопасности возлагается на командира воздушного судна или лицо, назначенное руководителем эксплуатанта воздушного транспорта;

6) служба, обеспечивающая авиационную безопасность, проходит проверку (аудит, инспекторскую проверку) на соответствие требованиям в области обеспечения авиационной безопасности;

7) 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);

8) выполнение работ, связанных с проведением досмотра пассажиров, багажа, ручной клади, груза, почты осуществляется только на основании

допуска (сертификата), выданного органом гражданской авиации;

9) 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. Программы авиационной безопасности организаций гражданской авиации разрабатываются в соответствии с инструкциями, утверждаемыми органом гражданской авиации;

10) программы авиационной безопасности аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, организаций 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 обеспечение авиационной безопасности. Данные поправки согласовываются в органе гражданской авиации;

11) обеспечение применения принципов выборочности и непредсказуемости при осуществлении мер авиационной безопасности;

12) руководители аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, организации по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов, цехов бортового питания, органов обслуживания воздушного движения и аэронавигационных услуг, и других организаций, предоставляющих услуги в гражданской авиации несут ответственность за состояние авиационной безопасности и осуществление мероприятий по предотвращению актов незаконного вмешательства в своих организациях;

13) руководители аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, организаций по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов, цехов бортового питания, по уборке и чистке воздушных судов, органов обслуживания воздушного движения и поставщиков аэронавигационных услуг, других организаций, предоставляющих услуги в гражданской авиации обеспечивают оценку риска в сфере авиационной безопасности.

§ 2. Конфиденциальная информация

70. 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 декабря 1996 года № 619/35, Положением «О порядке работы с документами, содержащими информацию для служебного пользования», утвержденным постановлением Правительства Кыргызской Республики от 07 мая 2013 года №255.

71. Доступ к программам авиационной безопасности

предоставляется 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.

72. 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.

Глава 5. Контроль доступа

73. Руководители аэропортов, органов обслуживания воздушного движения, эксплуатантов воздушных судов, организаций по наземному обслуживанию, включая 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 Республике.

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

75. 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.

76. Обеспечивается создание и внедрение систем опознавания лиц и транспортных средств для предотвращения несанкционированного доступа в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа. Доступ предоставляется только лицам, имеющим служебную необходимость или другие основания для прохода в такие зоны. Удостоверяющие личность и разрешительные документы подлежат проверке в пропускных пунктах для получения допуска в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа, которые описываются в программе авиационной безопасности.

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

- 1) местоположения радиолокационных средств;
- 2) местоположения навигационных средств;
- 3) антенные поля;
- 4) склады горюче-смазочных материалов и т.п.

78. 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.

79. Каждая установленная контролируемая зона, стерильная зона, охраняемая зона ограниченного доступа отделяется от неконтролируемых зон с помощью защитного ограждения, состояние которого периодически проверяется.

80. Ответственность за доступ и досмотр лиц в контролируемые, стерильные зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа несет служба (лица), ответственная за обеспечение авиационной безопасности.

81. 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 аэропорта.

82. Эксплуатант воздушного судна обеспечивает наблюдение за передвижением лиц и транспортных средств к воздушному судну и от него в охраняемых зонах ограниченного доступа, с тем, чтобы предотвратить несанкционированный доступ к воздушному судну.

83. Осуществление контроля доступа и контроля в целях безопасности/досмотра осуществляется службой, ответственной за обеспечение мер авиационной безопасности в организации гражданской авиации. Доступ лиц в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа объекта гражданской авиации контролируется с помощью системы пропусков. Система пропусков предусматривает использование карточек или иных документов, выдаваемых работающим на объектах гражданской авиации лицам, которым необходимо иметь право доступа в контролируемую зону или охраняемые зоны ограниченного доступа. Пропуска для транспортных средств выдаются и используются для аналогичных целей.

84. На каждом объекте гражданской авиации все пропуска выдаются, подразделением (лицом), ответственным за обеспечение авиационной безопасности, которое разрабатывает, вводит и осуществляет строгие меры контроля и учета выдачи пропусков, предусматривающее использование автоматизированной базы данных для эффективного управления системой контролирования доступа и обеспечения принятия, оперативных мер при утере, краже или аннулировании пропусков.

85. Организации гражданской авиации разделяют охраняемые зоны ограниченного доступа на отдельные зоны с учетом тех функций, которые выполняются в этих зонах, и с внесением соответствующих отметок в пропусках. На пропусках с помощью цифрового или буквенного либо цветового кодирования указываются зоны, в которые разрешен доступ данному лицу.

86. 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.

87. Персоналу разрешён доступ в установленные охраняемые зоны ограниченного доступа в соответствии с установленной пропускной системой. Персонал при наземном обслуживании воздушного судна допускается на борт воздушного судна только с разрешения членов экипажей.

88. Члены экипажа воздушных судов допускаются в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна на основании удостоверения члена экипажа при условии, что они включены в задание на полет/эксплуатационный план полета эксплуатанта воздушного транспорта.

89. 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, на борт воздушного судна, в том числе иностранного эксплуатанта, пограничную зону, таможенную зону и т.п.) для осуществления своих полномочий. Инспекторы органа гражданской авиации при исполнении своих обязанностей, связанных с проверкой авиационных правил во время полета, также включаются в задание на полет/эксплуатационный план полета эксплуатанта воздушного транспорта.

90. Заявление на выдачу пропуска подается юридическими или физическими лицами в адрес руководителя аэропорта (аэродрома, вертодрома) или организации гражданской авиации, на территорию которого требуется получить пропуск, в письменном виде с указанием подробных анкетных данных и должностных обязанностей, а также обоснованных причин, в силу которых каждому сотруднику необходим доступ в эту зону. Руководитель аэропорта (аэродрома, вертодрома), организации гражданской авиации принимает строгие меры предосторожности, с тем, чтобы не выдавать пропуска работникам, которым допуск в охраняемые зоны ограниченного доступа не требуется или требуется в редких случаях. Занимаемые должность или служебное положение не служат критерием необходимости выдачи пропуска.

91. Орган по выдаче пропусков разрабатывает меры по изготовлению, руководству, выдаче, выпуску и контролю использованию пропусков для санкционированного доступа лиц и транспортных средств в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа.

92. 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.

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

1) 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;

2) на оборотной стороне, если размещение информации на лицевой стороне невозможна или нецелесообразна:

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

94. Все сотрудники и посетители носят в контролируемой зоне и охраняемых зонах ограниченного доступа пропуска, а также предъявляют их по требованию сотрудников, обеспечивающих авиационную безопасность на объекте гражданской авиации. Пропуска носят на внешней одежде выше пояса на уровне груди таким образом, чтобы они были видны. В тех зонах, где это считается необходимым в целях безопасности, в верхней одежде предусматривается прозрачный карман, в котором носится пропуск. Персональный пропуск содержит следующую информацию:

1) на лицевой стороне:

- фамилия, имя, место работы, должность, фотографическое изображение и, по возможности, пол, дата рождения;
- номера и срок действия пропуска;
- перечень или обозначение зон, в которые разрешается доступ владельцу пропуска;
- наименование объекта;

2) на оборотной стороне, если размещение информации на лицевой стороне невозможна или нецелесообразна:

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

95. Организация гражданской авиации обеспечивает проведение проверок анкетных данных лиц, помимо пассажиров, которым предоставляется допуск без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа, до предоставления им соответствующего допуска.

96. Лица, которым требуются пропуска, получают их лично, с тем, чтобы сличить фотографию, подпись и прочие личные характеристики, такие, как идентификационные номера. Получатель проходит инструктаж с требованиями норм, правил и процедур авиационной безопасности и в подтверждение расписаться в соответствующем журнале. Допускается выдача пропусков ответственным лицам организаций, при предоставлении ими ведомостей, подтверждающих прохождение инструктажа до выдачи пропуска.

97. Руководитель аэропорта (аэродрома/вертодрома), организации гражданской авиации предусматривает немедленное изъятие пропуска, как

только владельцу более не требуется разрешенный в нем доступ, в том числе, когда срок контракта сотрудника заканчивается или он переводится на другую работу или в иных случаях, предусмотренных нормами, правилами и процедурами авиационной безопасности. При увольнении (переводе) работников организаций, осуществляющих свою деятельность на объекте гражданской авиации, включая работников государственных органов и аккредитованных работников посольств, имеющих пропуск, данные работники незамедлительно сдают пропуска в полномочный орган, ответственный за учет, хранение и выдачу пропусков или подразделение (лицо), ответственное за обеспечение мер авиационной безопасности. Ответственность за своевременную сдачу пропусков возлагается на руководителей служб, организаций, руководителей государственных органов, где работал уволившийся (переведенный) сотрудник.

98. Лица, у которых имеются пропуска, при утере или краже пропуска незамедлительно сообщают вышестоящему руководителю. Руководитель лица, потерявшего пропуск незамедлительно сообщает лично по телефону и в письменной форме уполномоченному органу, который выдал пропуск и который ведет учет и контроль по использованию выданных пропусков. Орган, ответственный за выдачу, учет/контроль по использованию выданных пропусков, вводит систему уведомления соответствующих подразделений, обеспечивающих авиационную безопасность о том, что указанный пропуск более не действителен. Такое уведомление направляется незамедлительно или в кратчайшие возможные сроки после получения сообщения об утере или краже пропуска направляется в подразделение, обеспечивающее авиационную безопасность. Орган, выдавший пропуск формирует «стоп-лист» в соответствующем порядке по спискам аннулированных пропусков, т.е. из числа изъятых, с истекшим сроком, утерянных пропусков. Порядок формирования «стоп-листов» производится путем анализа аннулированных пропусков, сформированных по:

- письменному уведомлению руководителя подразделения аэропорта, организации, ведомства;
- заявлению самого работника;
- данным автоматизированной системы аннулирования пропусков по истечению срока.

Лицо, потерявшее пропуск, также может сам обратиться в письменном виде в орган, выдавший пропуск.

99. Оформление пропусков производится только после получения письменного заявления от юридических или физических лиц на фирменном бланке с положительной (одобренной) резолюцией руководителя аэропорта (аэродрома, вертодрома), организации гражданской авиации, который выдает пропуск. Каждое заявление и оформленный пропуск подлежат документированному учету.

100. Все материалы, используемые при оформлении пропусков, такие как печати, штампы, камеры, пленки, карточки с данными, журнал

регистрации пропусков, хранятся в закрытом помещении, доступ в которое регулируется руководителем аэропорта, организации. Устанавливается надлежащий порядок инвентаризации и проверок запасов исходных материалов.

101. Запрещается на каждый бланк пропуска наносить данные, такие как фамилия, имя отчество, номер пропуска, дату и пр. до поступления соответствующего письма или заявки. Любой пропуск, испорченный при оформлении уничтожается.

102. Документы или копии документов, представленных заявителем для получения пропуска, хранятся в помещениях органа, выдавшего пропуск, доступ к которым ограничен.

103. В случаях поступления информации об утере, краже, досрочному прекращению договора и других случаях вводятся оперативные меры по изъятию такого пропуска, а также оперативные меры по блокировке чипа в пропуске при использовании автоматизированной системы контроля доступа.

104. В целях ведения обновленной системы аннулированных пропусков руководители государственных органов и подразделений аэропорта, по крайней мере, каждый месяц предоставляют в орган по выдаче пропусков, справку об изъятых, с истекшим сроком, утерянных, испорченных пропусках, в том числе пропусках работников, находящихся в отпусках или по другим причинам длительное время не присутствующих на работе.

105. Орган, ответственный за выдачу пропусков ведет строгий документированный учет выданных и изъятых пропусков. Изъятые пропуска контролируются и хранятся в месте, доступ к которым ограничен.

106. Организации гражданской авиации обеспечивают посетителям контролируемой территории или охраняемой зоны ограниченного доступа объекта гражданской авиации и транспортным средствам, которым необходимо заехать в эти зоны по производственной необходимости выдачу разового пропуска и постоянное сопровождение. Запрещено выдавать разовый пропуск в случае отсутствия сопровождающего лица, а также оставлять без сопровождения лицо при его нахождении в контролируемой зоне, охраняемой зоне ограниченного доступа. Разовый пропуск выписывается по письменным заявкам, и при предъявлении документа, удостоверяющего личность. Срок действия разового пропуска ограничен разовым посещением.

107. 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. Установленные по периметру ограждения аварийные ворота проектируются таким образом, чтобы они обеспечивали целостность и характеристики ограждений, а также запираются и/или находятся под постоянной охраной или наблюдением. При наличии сети каналов для инженерных коммуникаций, канализационных коллекторов и туннелей, пересекающих периметр контролируемой зоны или охраняемой зоны ограниченного доступа, входы во все каналы и люки, через которые можно проникнуть в контролируемые зоны, надежно запираются и периодически проверяются или снабжаются устройствами защитной сигнализации.

108. С обеих сторон вдоль периферийного ограждения в защитной полосе (минимальная ширина полосы 3 м от ограждения) создается эксклюзивная зона, 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.

Министерства, ведомства, органы местного самоуправления, другие организации и физические лица, территории которых граничат с территорией аэропорта, обеспечивают создание эксклюзивной зоны на своих участках вдоль периферийного ограждения контролируемой зоны аэропорта (вертодрома, аэродрома).

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

Глава 6. Меры защиты воздушных судов

§ 1. Общие положения

110. Обеспечивается выполнение проверки каждого вылетающего воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках, в целях авиационной безопасности или проведение обыска воздушного судна в целях безопасности. Определение целесообразности выполнения проверки или обыска воздушного судна в целях безопасности основывается на оценке риска безопасности, проведенной соответствующими полномочными органами.

111. Эксплуатант воздушного судна, выполняющего коммерческие рейсы, обеспечивает удаление с борта воздушного судна любые предметы, оставленные высадившимися пассажирами транзитных рейсов, или чтобы с ними поступали иным соответствующим образом до вылета воздушного судна.

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

113. Обеспечивается введение мер контроля в целях безопасности

для предотвращения актов незаконного вмешательства в отношении воздушных судов, не находящихся в охраняемых зонах.

114. Эксплуатант воздушного судна, при условии соблюдения требований п. 110 настоящих Правил обеспечивает защиту воздушного судна от несанкционированного вмешательства с момента начала проведения обыска или проверки воздушного судна до отправления воздушного судна.

115. На всех пассажирских воздушных судах следует:

1) 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;

2) 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».

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

117. 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.

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

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

120. Орган гражданской авиации, в случае наличия соответствующей информации, имеет право поручить, руководителю аэропорта 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 аэропортов, в которых контроль в целях безопасности не выполняется надлежащим образом.

§ 2. Проверки воздушного судна в целях безопасности

121. Проверки воздушных судов в целях безопасности включают

визуальный осмотр внутренних помещений и отсеков воздушного судна, которые могут быть доступными для пассажиров, грузовых отсеков и сервисных панелей воздушного судна, доступ к которым с земли не требует использования специального оборудования. Цель таких проверок заключается в том, чтобы убедиться в отсутствии на борту воздушного судна подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, изделий или материалов.

122. Проверки воздушных судов в целях безопасности проводятся членами экипажа воздушного судна в ходе предполетных операций перед каждым его вылетом.

123. Проверки воздушных судов в целях безопасности включают визуальный осмотр следующих доступных зон воздушного судна:

- верхние полки;
- шкафы, туалеты и борткухни;
- мусоросборники и складские контейнеры;
- карманы в спинках сидений и стеллажи для журналов;
- пространство под сиденьями;
- другие доступные зоны в пассажирском салоне и кабине летного экипажа;
- грузовой отсек воздушного судна перед загрузкой зарегистрированного багажа и груза.

Места хранения спасательных жилетов под пассажирскими креслами осматриваются на выборочной основе.

124. В ходе проверки визуально осматриваются сервисные панели воздушного судна, которые доступны с земли. Открытие и повторное опломбирование, при необходимости сервисных панелей осуществляется только имеющими соответствующие свидетельства инженерами по техническому обслуживанию данного типа воздушного судна.

§ 3. Обыск воздушного судна в целях безопасности

125. Обыск воздушного судна в целях безопасности предусматривает тщательный осмотр всех упомянутых выше зон, на которые распространяются проверки в целях безопасности, и, кроме того, включает осмотр следующих доступных внешних зон и имущества воздушного судна:

- сервисные панели;
- технические отсеки;
- ниши колес;
- грузовой отсек и соседние зоны;
- имущество и припасы в грузовых отсеках (например, запасные пневматики, дополнительные бортприпасы, имущество компании и пр.).

Глава 7. Меры защиты навигационных средств и других объектов

126. Орган обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики разрабатывает и выполняет программу авиационной безопасности предприятия, согласованную с органом гражданской авиации. Программа авиационной безопасности органа обслуживания воздушного движения разрабатывается в соответствии с инструкцией, утверждаемой органом гражданской авиации.

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

- обеспечение физической безопасности;
- обеспечение кадровой безопасности;
- обеспечение безопасности информационных и связных технологий;
- управление безопасностью на основе оценки риска;
- планирование мероприятий в сфере безопасности на случай непредвиденных обстоятельств, связанных актами незаконного вмешательства.

128. Руководитель органа обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики:

- 1) определяет перечень объектов, которые подлежат охране;
- 2) определяет дублирующие объекты радионавигационного обеспечения на случай выхода из строя основных;
- 3) 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) обеспечивает внедрение принципов выявления поведенческих характеристик в свою практику и процедуры в области авиационной безопасности;
- 5) обеспечивает внедрение, развитие и поощрение культуры авиационной безопасности на предприятии.

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

- 1) установления изгороди по периметру объектов радионавигации;
- 2) введения пропускного режима на объектах радионавигации;
- 3) использования технических средств и ресурсов для обеспечения контроля доступа и контроля в целях безопасности/досмотра;
- 4) осуществления патрулирования, наблюдения и охраны.

130. Руководитель органа обслуживания воздушного движения обеспечивает ежегодное предоставление в орган гражданской авиации информации об осуществлении авиационной безопасности на объектах аэронавигации, а также планируемые в сфере авиационной безопасности мероприятия. Руководитель органа обслуживания воздушного движения несет ответственность за состояние авиационной безопасности на объектах аэронавигации.

Глава 8. Досмотр пассажиров и ручной клади

§ 1. Общие положения

131. 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. Пункты досмотра пассажиров и ручной клади, а также контрольно-пропускные пункты для досмотра персонала установлены таким образом, чтобы лица перед попаданием в стерильную зону или охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта не могли избежать процедур досмотра.

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

133. Руководители аэропортов обеспечивают применение методов досмотра, которые способны обнаружить присутствие взрывчатых веществ и взрывных устройств, проносимых персоналом, пассажирами, членами экипажей на себе или в переносимых ими предметах перед входом в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа, а также в зарегистрированном багаже, грузе, почте. В тех случаях, когда такие методы не применяются на постоянной основе, они используются по принципу непредсказуемости.

134. Главными принципами досмотра являются:

- 1) осуществление досмотра в аэропортах всех пассажиров, членов экипажа воздушного судна, работников аэропорта и любых других лиц;
- 2) обязательное изъятие (возмездное или безвозмездное) у пассажиров и иных категорий лиц опасных веществ и предметов, запрещенных к авиаперевозкам;
- 3) строгое соблюдение законности при досмотре, неотвратимости привлечения нарушителей к административной или уголовной ответственности.

135. 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 проводит ее тщательную проверку.

136. Все готовящиеся к вылету пассажиры и их ручная кладь досматриваются в аэропортах с использованием специального оборудования. Кроме того, проводится обязательный 10% выборочный ручной досмотр пассажиров и ручной клади, и в этот процент не входят те предметы, которые возвращаются как не прошедшие удовлетворительную проверку оператором досмотра.

При выявлении угрозы или риска в гражданской авиации, на это

время увеличивается количество выборочных контролей в зависимости от уровня угрозы:

1) Первая степень - низкая. Увеличивается количество выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади до 20%;

2) Вторая степень - средняя. Увеличивается количество выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади до 50%;

3) Третья степень - высокая. Увеличивается количество выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади до 100%.

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

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

2) 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;

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

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

Примечание: эксплуатант воздушного судна не допускает регистрацию и принятие пассажира с инфекционной болезнью (для целей охраны здоровья людей).

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

139. Физический (ручной) метод досмотра пассажира, ручной клади производится:

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

2) в случаях выявления неопознанных предметов, имеющих 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;

3) в период повышенной угрозы в деятельность гражданской авиации. В зависимости от уровня угрозы организацией гражданской авиации (аэропортом, аэродромом, вертодромом, эксплуатантом воздушных судов, организацией по авиатопливу обеспечению, грузовым терминалов, 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 аэропорта.

При досмотре ручной клади, в том числе физическим (ручным) методом пассажир не допускается к своей ручной клади.

140. 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, наркотические, ядовитые, отравляющие вещества и т.п.), снимается с рейса и вместе с материалами (протоколом и изъятыми веществами и предметами) передается в органы государственной безопасности или внутренних дел Кыргызской Республики для решения вопроса о привлечении его к уголовной и иной ответственности.

В обращении с взрывоопасными, ядовитыми, отравляющими и радиоактивными веществами необходимо соблюдается осторожность - категорически запрещается самостоятельно разбирать или обезвреживать предметы, начиненные этими веществами.

141. 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.

142. Любому лицу, отказывающемуся от прохождения досмотра или отказывающемуся от досмотра принадлежащего ему зарегистрированного багажа или ручной клади, в посадке на борт воздушного судна, а также к проходу в стерильную зону аэропорта отказывается. Решение о снятии такого лица с рейса принимается командиром воздушного судна либо представителем эксплуатанта воздушного судна.

143. Вылетающие пассажиры, в том числе транзитные и трансферные пассажиры, а также пассажиры тех рейсов, которые прибыли и используют аэропорт в качестве запасного аэродрома, перед посадкой на борт воздушного судна проходят досмотр и защищены от смешивания с прибывшими пассажирами, и иными лицами.

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

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

2) готовящиеся к вылету пассажиры и их ручная кладь проходят повторный досмотр прежде, чем им будет разрешен допуск на борт воздушного судна;

3) в случае если готовящиеся к вылету пассажиры имеют доступ к воздушному судну после случайного смешивания с прилетевшими пассажирами, то соответствующие воздушное судно, также подвергаются полному внутрикабинному осмотру членами экипажа.

145. 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 воздушного судна.

146. Перевозка воздушными судами багажа и ручной клади пассажиров, не явившихся на посадку, запрещается. Эксплуатанты воздушных судов не перевозят багаж лиц, не явившихся на борт воздушного судна, если этот багаж не был идентифицирован как несопровождаемый и не был подвергнут соответствующему досмотру. Такой багаж и ручная кладь снимаются с воздушного судна, досматриваются и хранятся до востребования в камерах/местах хранения невостребованного багажа эксплуатанта воздушного судна.

147. 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.

148. Персонал, осуществляющий досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов, бортпитания и сопутствующие средства, бортовых припасов и членов экипажей воздушных судов в целях авиационной безопасности, осуществляет данную деятельность на основании сертификата/допуска, выданного органом гражданской авиации.

§ 2. Досмотр транзитных и трансферных пассажиров

149. 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.

150. 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.

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

§ 3. Специальные процедуры досмотра

152. Пассажиры, обслуживаемые в залах «VIP» и официальных

делегаций, проходят контроль на безопасность в пунктах досмотра этих залов на общих основаниях.

153. От прохождения предполетного досмотра и контроля освобождаются:

- Президент Кыргызской Республики и члены семьи, следующие с Президентом;

- Председатель Кабинета Министров Кыргызской Республики;

- Спикер (Төрага) Жогорку Кенеша Кыргызской Республики;

- члены королевской семьи, главы государств и почетные гости, прибывающие в Кыргызскую Республику из стран дальнего и ближнего зарубежья по приглашению Президента Кыргызской Республики, Председателя Кабинета Министров Кыргызской Республики, Спикера (Төрага) Жогорку Кенеша Кыргызской Республики. 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.

154. 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.

155. Сотрудники фельдъегерской службы, при исполнении ими своих обязанностей, а также их вещи, багаж, за исключением «фельдъегерской почты» проходят досмотр.

156. 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.

157. 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.

158. 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).

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

Глава 9. Разрешенный провоз оружия

160. 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.

161. Перевозка оружия в салоне воздушного судна разрешается сотрудникам фельдъегерской службы, при исполнении ими своих обязанностей, а также сотрудникам органов национальной безопасности, осуществляющим охрану Президента Кыргызской Республики, Спикера (Төрага) Жогорку Кенеша Кыргызской Республики, Председателя Кабинета Министров Кыргызской Республики, Председателя Верховного суда Кыргызской Республики, глав зарубежных государств, правительств и делегаций в период их пребывания в Кыргызской Республике, на данном конкретном рейсе 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.

162. 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 руководителем аэропорта сотрудники службы, ответственной за обеспечение мер авиационной безопасности либо органов внутренних дел, осуществляющих меры безопасности в аэропорту.

163. 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.

164. Подробные процедуры провоза оружия разрабатываются и внедряются всеми заинтересованными сторонами, в частности

эксплуатантами аэропортов, воздушных судов и органом внутренних дел.

165. 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. Решение о перевозке на коммерческих пассажирских рейсах вооруженных конвоиров принимаются эксплуатантом воздушного судна.

166. Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают разработку и внедрение процедур, 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.

167. Эксплуатанты воздушных судов принимают 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.

168. 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.

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

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

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

- уполномоченный сотрудник службы ответственной за обеспечение авиационной безопасности и обладающий надлежащей квалификацией, установил, 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 или

размещается в багажном отсеке воздушного судна и является недоступным для лиц на земле и в течение полета;

- боеприпасы перевозятся отдельно от огнестрельного оружия в специальном контейнере;

- боеприпасы для личного огнестрельного оружия перевозятся в качестве зарегистрированного багажа в соответствии с Doc ИКАО 9284.

172. 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.

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

- 1) лично представляются при регистрации;

- 2) предъявляют 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;

- 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.

174. 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 загружается первым, с тем, чтобы последующий багаж блокировал к нему доступ.

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

положениями.

Глава 10. Лица, находящиеся под стражей или административным контролем

176. 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.

177. 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.

178. 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.

Глава 11. Зарегистрированный багаж

179. Эксплуатант воздушных судов, до начала процедуры досмотра пассажиров, ручной клади, багажа обеспечивает регистрацию и проверку личности пассажира с целью установления перевозных документов и их соответствии личности предъявителя.

180. 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. После регистрации багажа, этот багаж отделяется от пассажира.

181. Багаж, перевозимый в грузовом, отсеке загружается на борт воздушного судна только после прохождения процедур и методов досмотра, позволяющих обнаружить наличие взрывчатых веществ и взрывных устройств.

182. Эксплуатант аэропорта и воздушного судна обеспечивает ко всему багажу, подлежащему перевозке в грузовом отсеке коммерческого воздушного судна защиту от несанкционированного вмешательства от

пункта его досмотра или передачи под ответственность эксплуатанта воздушного судна, на котором он перевозится. В случае нарушения целостности багажа, перевозимого в грузовом отсеке, он повторно досматривается до погрузки на борт воздушного судна.

183. 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.

184. Персонал, осуществляющей обработку (оформление, регистрацию, выгрузку, загрузку, скирдовку) багажа, груза и почты, имеет соответствующую подготовку по обеспечению авиационной безопасности при обработке багажа, груза и почты.

185. Эксплуатант воздушного судна назначает лицо, которое несет ответственность за проверку и установление принадлежности багажа до начала буксировки воздушного судна. 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 процедур досмотра.

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

187. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, который не сопровождается пассажиром из-за его неправильной засылки или организационной задержки, нельзя перевозить без проведения процедур досмотра.

188. Эксплуатант воздушного судна, выполняющий коммерческие воздушные перевозки, перевозит в грузовом отсеке только тот багаж, который был в индивидуальном порядке идентифицирован как сопровождаемый или несопровождаемый, досмотрен и принят к перевозке на данном рейсе авиаперевозчиком. Каждое место такого багажа регистрируется как отвечающее указанным критериям и санкционируется для перевозки на этом рейсе.

189. 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.

190. Все предметы, загружаемые в грузовой отсек воздушного судна, включая такие предметы, как почта авиакомпании или полетные документы, подвергаются досмотру до погрузки на борт воздушного судна.

191. Персонал, перевозящий багаж к воздушным судам обеспечивает

контроль в целях предупреждения помещения несанкционированного багажа или пакетов на ленты транспортеров, тележки или транспортные средства.

192. Досмотр багажа в отсутствие пассажира, связанный с необходимостью его вскрытия производится оператором досмотра с составлением протокола досмотра и с проведением видеосъемки о данном вскрытии. Один экземпляр этого протокола вкладывается в этот досмотренный багаж.

193. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, принадлежащий трансферным пассажирам, досматривается 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.

194. Трансферный багаж освобождается от досмотра, если Кыргызская Республика установила 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.

195. 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.

196. Эксплуатанты аэропорта и воздушного судна, а также организации гражданской авиации по наземному обслуживанию обеспечивают установление процедуры работы с неопознанным багажом и подозрительными предметами в соответствии с оценкой риска безопасности, проведенной органами национальной безопасности, органом гражданской авиации и организациями гражданской авиации.

197. 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.

Глава 12. Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры

198. 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.

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

200. Проводящие регистрацию сотрудники проходят подготовку/инструктаж по обращению с лицами, которые по всем признакам находятся в состоянии интоксикации или странно себя ведут. До завершения процедуры регистрации сотрудники проводящие регистрацию сообщают о данном пассажире представителю эксплуатанта воздушного судна, который принимает решение об отказе в его регистрации, пока его состояние не нормализуется.

201. 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 воздушного судна.

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

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

203. 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.

204. 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.

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

- 1) все другие возможные меры унять пассажира были исчерпаны; или
- 2) серьезность ситуации требует немедленного его усмирения; и
- 3) действия по усмирению пассажира не создадут, по всей

вероятности, дополнительной угрозы безопасности полета и авиационной безопасности.

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

Глава 13. Защита критических авиационных систем информационных и связанных технологий

207. Организации гражданской авиации определяют в программах авиационной безопасности критически важные информационные авиационные системы и связанные технологии (КВИАС). КВИАС включают, но не ограничиваются, системами контроля доступа, системами контроля вылета, системами идентификации пассажиров и багажа, системами контроля багажа на безопасность, досмотрового оборудования, такого, как арочные детекторы металла, рентгеновское оборудование и системы обнаружения взрывчатых веществ (не зависимо от того, работают они в сети или автономно), а также базы данных о регистрации пассажиров, базы данных зарегистрированных агентов, известных поставщиков, систем обслуживания воздушного движения, систем резервирования авиабилетов и пр.

208. Характер КВИАС и информация, содержащаяся в них, соответствует введенным организацией гражданской авиации мерам безопасности, которые являются частью программы авиационной безопасности. Цели этих мер, как минимум, предотвращают несанкционированный доступ и использование КВИАС. Эти меры гарантируют, что КВИАС не используются для упрощения несанкционированного доступа посторонних лиц или проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа или на борт воздушного судна. Организации гражданской авиации применяют дополнительные меры для выявления атаки на КВИАС.

209. Организации гражданской авиации, в том числе, провайдеры аэронавигационных услуг, аэропорты, эксплуатанты воздушных судов и иные организации, обслуживающие гражданскую авиацию внедряют адекватные меры для защиты КВИАС, используя, как минимум один или комбинацию следующих мер:

- ограниченное количество лиц, имеющих авторизованный доступ к системе;
- внедрение системы распознавания, которая проверяет, что доступ к системе имеют только уполномоченные на то лица (регистрация для контроля доступа КВИАС);
- обязательность установки оборудования, в частности, серверов, в зонах ограниченного доступа;

- установка программного обеспечения для защиты систем от несанкционированного доступа (брандмауэры);
- установка и поддержка антивирусных программ для защиты систем.

210. Органы национальной безопасности и гражданской авиации контролируют обеспечение организациями гражданской авиации соответствующих мер, включая вопросы кибербезопасности посредством мероприятий по контролю качества.

211. Органы национальной безопасности включают КВИАС в процесс оценки угроз для обеспечения защиты КВИАС (в том числе оборудования, программного обеспечения и баз данных) путем введения КВИАС в процесс оценки вероятных методов атак.

212. Персонал или подрядчики, которым разрешено использовать системы контроля доступа для дистанционного управления подлежат проверке анкетных данных органами национальной безопасности.

213. Организации гражданской авиации проводят внутреннюю оценку уязвимости КВИАС и обеспечивают внедрение мероприятий по уменьшению последствий. Для доступа к КВИАС используются зарегистрированные имена пользователей, пароли или зарегистрированные биометрические данные.

214. Организации гражданской авиации обеспечивают разделение сетей, используемых для КВИАС, от сетей, к которым имеют доступ посторонние лица, а КВИАС, используемые на борту воздушного судна должны быть постоянно отделены от сетей, к которым имеют доступ посторонние лица. Если КВИАС требуют подключения к другой операционной системе, эти соединения сводятся к минимуму. Если разделение невозможно, соединения и доступ находятся под постоянным мониторингом и контролем. Сети КВИАС проверяются с целью недопущения открытия КВИАС для неконтролируемого или открытого доступа к ним. Отделение от сетей, используемых КВИАС, к которым имеют доступ посторонние лица, достигается путем физического или виртуального разделения.

215. Организации гражданской авиации, после уменьшения количества подключений, обеспечивают контроль этого соединения, то есть должен быть известен характер интерфейса (тип информации, частота, способ обмена данными) между системой и сетью. Эффективная система управления для этих сетевых интерфейсов обеспечивает то, что все подключения к системе задокументированы, проверены, постоянно обновляются, а также существует вирусная защита. Права администратора в любой КВИАС обеспечивают ограниченное количество персонала. Доступ к системе базируется на принципе обоснованной необходимости (некоторые лица имеют право только на чтение документов, другие имеют доступ только к тем частям системы, которые связаны с выполнением их конкретных задач).

216. Организации гражданской авиации обеспечивают

распределение сфер ответственности за безопасность КВИАС между отобраным, набранным и подготовленным персоналом. Эти меры безопасности обеспечивают координацию и соответствуют существующим мерам авиационной безопасности.

217. Организации гражданской авиации обеспечивают учет требований безопасности при проектировании, строительстве, эксплуатации и управлении новыми КВИАС. Модификация существующих КВИАС обеспечивает учет мер безопасности.

218. Вопросы безопасности КВИАС учитываются при проектировании и строительстве аэропорта, оборудованию системами регистрации и посадки, билетных касс, технических ангаров, грузовых/почтовых центров, командных/диспетчерских центров по обслуживанию воздушного движения, а также при планировании прокладки кабелей для исключения проникновения к КВИАС.

219. При закупке и/или модификации новых КВИАС, организации гражданской авиации требуют от поставщиков предоставления подробной информации о том, как обеспечивается безопасность информации и функционирование системы. В программах авиационной безопасности организаций гражданской авиации документируются процессы текущей поддержки и технического обслуживания, в том числе, дистанционного доступа к системам (если применимо) и включают процедуры по поддержке и обслуживанию на месте или дистанционно, плановое/внеплановое проведение профилактического обслуживания. Если поддержка и обслуживание проводится другой компанией, количество лиц с правом доступа к оборудованию и программному обеспечению КВИАС ограничивается.

220. Организации гражданской авиации обеспечивают, чтобы оборудование КВИАС находилось в помещении, куда проводится контроль доступа.

221. Организации гражданской авиации, при закупке оборудования КВИАС требуют от потенциальных поставщиков детальной информации относительно мер безопасности, в том числе при обновлении в связи с изменениями в эксплуатационных требованиях (модификации) или при изменении версий (обновление программного обеспечения), а также при пополнении или замене оборудования. Организации гражданской авиации обеспечивают меры, которые, прежде всего, гарантируют репутацию и законность поставщиков, производящих оборудование и программное обеспечение для КВИАС. В программах авиационной безопасности организаций гражданской авиации содержится подробная информация о мерах безопасности, которые принимаются не только на этапе установки, но и в течение функционирования системы, в том числе, обязательства поставщиков по такому обслуживанию (если применимо).

222. Организации гражданской авиации обеспечивают дистанционный доступ к КВИАС только при условии предварительной договоренности и выполнении мер безопасности при этом

предусматривается, чтобы самостоятельный доступ поставщиков к этим системам после их приобретения был исключен. Организации гражданской авиации, в своих программах авиационной безопасности включают процедуры предварительного уведомления входа в КВИАС. Дистанционный доступ, в частности, для планового технического обслуживания заранее согласовывается с организацией гражданской авиации. Такие меры дополняются соответствующей системой проверки и отчета о нестандартных ситуациях (автоматический отчет инициируется системой в случае нестандартной ситуации, например, доступ или использование системы в нерабочее время). При входе в систему в нерабочее время, отчет о нестандартной ситуации направляется руководителю или лицу организации гражданской авиации, ответственному за систему, которое следует инструкциям поставщика, чтобы определить, почему вход состоялся без предварительного согласования. Журналы проверки КВИАС регулярно проверяются для обнаружения несанкционированных доступов и, при необходимости принятия соответствующих мер.

223. Организации гражданской авиации ограничивают доступ к КВИАС и принимают меры к тому, чтобы поставщики услуг по дистанционному обслуживанию КВИАС предоставляли список лиц для их проверки анкетных данных.

224. Организации гражданской авиации, в своих программах авиационной безопасности предусматривают процедуры защиты от использования неофициальных частей кодов в программном обеспечении, которые могут быть применены теми, кто знаком с ними для несанкционированного входа и использования системы. При закупке системы, организации гражданской авиации требуют от поставщика материалы (документы) о том, что такого доступа нет, эффективно гарантируя целостность системы.

225. Органы национальной безопасности, орган гражданской авиации и организации гражданской авиации ведут учет и осуществляют оценку кибер-атак посредством внедрения системы обязательных и добровольных сообщений и анализа отчетов о таких инцидентах. Характер каждого случая анализируется. Выявленные отраслевые тенденции передаются иным организациям гражданской авиации для принятия мер, направленных на защиту КВИАС. Отчеты о кибер-атаках предоставляются органам национальной безопасности для принятия адекватных мер или разработки политики по решению проблемы кибер-угроз.

Глава 14. Меры, касающиеся неконтролируемой зоны

226. Руководители аэропортов совместно с органами внутренних дел обеспечивают идентификацию неконтролируемых зон.

227. Органы внутренних дел совместно с руководителями аэропортов

обеспечивают принятие для неконтролируемых зон мер безопасности, направленных на снижение риска и предотвращение возможных актов незаконного вмешательства, в соответствии с оценками угрозы и риска, проводимыми органами национальной безопасности и органом гражданской авиации.

228. Органы внутренних дел, органы национальной безопасности, орган гражданской авиации, руководители аэропортов обеспечивают в соответствии с требованиями п. 45, 50 настоящих Правил координацию действий по применению мер безопасности в неконтролируемых зонах между соответствующими государственными органами и организациями, и определяют обязанности по обеспечению безопасности в неконтролируемых зонах в нормативных правовых актах и иных документах Кыргызской Республики, включая настоящие Правила, программу авиационной безопасности аэропорта.

Глава 15. Груз и почта

§ 1. Общие положения

229. Эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, осуществляющая прием, обработку груза, почты для его дальнейшей авиаперевозки обеспечивает применение соответствующих мер контроля в целях безопасности, включая, если это практически возможно, досмотр, к грузу и почте до их погрузки на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках.

230. Орган гражданской авиации определяет процесс обеспечения безопасности цепи поставок груза, почты, включающий утверждение зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей, если такие организации задействованы в применении досмотра или других мер контроля в целях обеспечения безопасности груза и почты. Подробные требования к утверждению зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей, а также к обеспечению безопасной цепи поставок грузов и почты для их воздушной перевозки в Кыргызской Республике содержатся в инструкции, утверждаемой органом гражданской авиации.

231. Эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, осуществляющая прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки обеспечивает охрану груза и почты, предназначенных для перевозки коммерческим воздушным судном от несанкционированного вмешательства с момента досмотра или применения других мер контроля в целях безопасности до момента вылета воздушного судна.

232. Эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по

наземному обслуживанию, осуществляющая прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки обеспечивает применение повышенных мер безопасности к грузу и почте с высокой степенью риска в целях надлежащего снижения уровня связанных с ними угроз.

233. Эксплуатанты воздушных судов не принимают груз или почту для перевозки на воздушном судне, занятом в коммерческих авиаперевозках, если применение досмотра или других мер контроля в целях безопасности не предусмотрено и не подтверждено зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или организацией по наземному обслуживанию, сертифицированной органом гражданской авиации. Груз и почта, в отношении которых применение мер контроля в целях безопасности не может быть предусмотрено и подтверждено зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или организацией по наземному обслуживанию подвергаются досмотру.

§ 2. Методы досмотра груза, почты

234. Утвержденные методы и технологические средства обнаружения опасных предметов в грузе и почте предназначены для обнаружения одного или нескольких компонентов взрывного устройства, например детонатора, источника питания, проводов или самой взрывчатки. Такие методы досмотра включают:

1) визуальную проверку/осмотр (VCK). Визуальная проверка/осмотр предполагает проведение визуального осмотра отправок и может быть использован только в комбинации с другими методами или если все составляющие части отправок видны с или без помощи каких-либо средств, или для живых животных;

2) физический контроль/ручной досмотр (PHS). Физический контроль предполагает проведение тщательного осмотра руками отправок, включая все его содержимое;

3) обычную рентгеновскую установку (XRY):

- а) со статичным отображением предметов;
- б) с многомерным отображением предметов;
- в) нейтронный сканер;

4) рентгеновскую установку, основанную на применении алгоритмов; (EDS):

- а) со статичным отображением предметов;
- б) с многомерным отображением предметов;
- в) с функцией компьютерной томографии;
- г) с функцией дифракции;

5) обнаружение металла в грузе (CMD);

б) обнаружение следов взрывчатых веществ (ETD):

- а) частиц;
- б) паров.

Досмотр при помощи системы для обнаружения следов взрывчатых

веществ состоит из анализа образцов взятых из внутренней и внешней стороны отправок, а также из содержимого;

7) использование служебных собак (EDD):

а) автономная работа (FREDD);

б) дистанционный поиск запаха взрывчатых веществ (REST).

Примечание: в соответствии с международными стандартами методам досмотра присваиваются трехзначные буквенные коды.

235. Если для защиты отправок груза и почты используются другие технические средства и методы досмотра, которые согласованы с органом гражданской авиации, они обозначаются кодом – «АОМ». После этого кода должно следовать точное описание использованного(ых) метода(ов) досмотра.

236. Следующее отправления могут освобождаться от досмотра:

1) биомедицинские образцы, вакцины и другие скоропортящиеся медицинские препараты (BIOM);

2) предметы жизнеобеспечения, такие как кровь, препараты крови, костный мозг и человеческие органы (LFSM);

3) радиоактивные материалы, упакованные в соответствии с документом Doc 9284 ИКАО и маркированные соответствующим образом, или предметы, которые поставят под угрозу жизнь или здоровье персонала, осуществляющего досмотр (NUCL);

4) грузовые отправки или упаковки толщиной менее 6 мм и общим весом менее 250 г, а также консолидированные отправки, состоящие исключительно из таких грузоотправлений или упаковок. Подобные отправки обозначаются кодом SMUS;

5) груз, прибывший из страны, в которой он подвергался процедурам контроля в целях безопасности, чьи меры признаны Кыргызской Республикой.

237. Дипломатический груз (DIPL), идентифицированный как «Дипломатическая почта» согласно статье 27 пункту 3 Венской конвенции не подлежит контролю в целях безопасности/досмотру, а также ни вскрытию, ни задержанию.

238. Для обеспечения гарантии того, что груз указанных в п. 236, 237 настоящих Правил категорий безопасен для транспортировки по воздуху, такой груз перед приемкой обеспечивается:

1) декларированию в качестве такового в грузовых документах и проходит проверку на предмет соответствия груза его описанию в документах (например, в грузовой накладной);

2) физической проверке по получении на наличие любых признаков вскрытия. В отношении дипломатического груза, идентифицированного как «Дипломатическая почта» он может быть досмотрен только после согласования с дипломатическим представительством или курьером, сопровождающим такой груз;

3) прохождению документальной проверки и непосредственной проверки действительности данных, например, по телефонной связи с

грузоотправителем для установления его надежности;

4) постоянной защите от несанкционированного вмешательства.

239. Для применения положений подпунктов 1 и 2 п. 238 настоящих Правил, эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, осуществляющая прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки для составления декларации получает от медицинских и благотворительных организаций, которые отправляют такой груз следующую информацию:

- адрес;
- характер деятельности;
- контактные данные лица, ответственного за отправления;
- номер НДС или регистрационный номер компании.

В документации указывается источник отправления, детальная информация о получателе и описание содержимого.

240. В грузовых отправлениях следующие предметы рассматриваются как запрещенные к перевозке: взрывные и зажигательные устройства в собранном виде, которые перевозятся без соблюдения установленных правил безопасности.

241. В почтовых отправлениях следующие предметы рассматриваются как запрещенные к перевозке: взрывные и зажигательные устройства, в собранном или разобранном виде, или их компоненты.

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

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

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

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

4) в отношении грузовых и почтовых операций осуществляются мероприятия по надзору и контролю качества;

5) Зарегистрированный агент, или утвержденная органом гражданской авиации организация, осуществляющая прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки перед погрузкой груза на борт воздушного судна представляет эксплуатанту воздушного судна декларацию о безопасности груза.

§ 3. Контроль в целях безопасности трансферного и транзитного груза и почты

243. Трансферный груз и почта, которые прибывают в Кыргызскую Республику 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 подвергаются соответствующему контролю в целях безопасности/досмотру.

244. Эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, осуществляющая прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки, в отношении трансферного груза/почты при его обработке, придерживаются следующих принципов:

1) груз и почта проходят проверку в целях безопасности/досмотр в пункте отправки и защищены от несанкционированного вмешательства;

2) статус безопасности груза и почты присваивается в пункте отправки эксплуатантом воздушных судов, эксплуатантом аэропорта и/или утвержденной органом гражданской авиации организацией, осуществляющей прием, обработку, досмотр груза для его дальнейшей авиаперевозки, и четко указываться в декларации о безопасности грузовой отправки;

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

4) убеждается в том, что принятые ранее в отношении груза или почты меры контроля в целях безопасности отвечают установленным требованиям.

245. В том случае, если эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, осуществляющая прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки не убедился в том, что трансферный груз или почта прошли проверку в целях безопасности, применяются надлежащие меры контроля в целях безопасности, которые включают досмотр.

246. Во избежание дублирования мер контроля в целях безопасности трансферный груз и почта не подвергаются дополнительному досмотру перед погрузкой на борт воздушного судна, при условии, что орган гражданской авиации Кыргызской Республики заключил соглашение о признании применяемых стандартов авиационной безопасности, если:

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

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

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

247. Транзитные грузовые и почтовые отправления могут быть освобождены от мер контроля в целях безопасности/досмотра при условии, что они остаются на борту воздушного судна, а к воздушным судам, на которых содержится такой груз, применяются меры по контролю доступа, досмотру всех лиц и предметов, патрулированию и охране воздушного судна.

§ 4. Защищенная цепь доставки авиагруза

248. 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.

249. Согласованные меры контроля безопасности по всей цепи доставки гарантируют, что груз проходит надлежащий контроль в целях безопасности на каждом участке цепи доставки. Защищенность цепи доставки груза заключается в:

1) использовании согласованной с органом гражданской авиации программы авиационной безопасности с разделением обязанностей и мер контроля;

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

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

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

- 1) безопасность объектов;
- 2) кадровая безопасность;
- 3) подготовка персонала;
- 4) досмотр;
- 5) цепь обеспечения безопасности;
- 6) надзор и соблюдение.

§ 5. Живые животные

251. Для обеспечения безопасности при перевозке живых животных в качестве груза применяются надлежащие меры контроля в целях безопасности. Методы досмотра живых животных описываются в программе авиационной безопасности организации гражданской авиации.

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

253. Прежде чем принять партию живых животных, эксплуатанты

воздушных судов убеждаются в том, что эта грузовая отправка соответствует описанию в авиагрузовой накладной.

§ 6. Несопровождаемый багаж, перевозимый как авиагруз

254. Несопровождаемый багаж, перевозимый как груз, подвергается надлежащему досмотру и контролю в целях безопасности, а также его последующей защите вплоть до его помещения на борт воздушного судна.

§ 7. Опасные грузы

255. 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".

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

1) 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

2) 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).

257. 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.

§ 8. Почта

258. 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.

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

260. Организация гражданской авиации по наземному обслуживанию, осуществляющая меры авиационной безопасности при обработке грузов или почты для их воздушной перевозки обеспечивает

проведение досмотра груза и почты с использованием соответствующего метода или методов, учитывающих характер грузовой отправки.

§ 9. Хранение груза и почты, прошедших контроль в целях безопасности/досмотр

261. Груз и почта, поступившие из защищенной цепи доставки или прошедшие досмотр, хранятся в клетях, отсеках, помещениях или зданиях, которые защищены от несанкционированного доступа или несанкционированное вскрытие которых контролируется путем использования пломб или замков, или которые защищены системой сигнализации на периоды времени, когда отправки оставлены без присмотра. Пункты доступа защищаются путем использования пропусков или биометрических систем контроля доступа.

262. Если для обеспечения безопасности грузовых и почтовых помещений или самой грузовой отправки используются пломбы, внедряются процедуры надлежащего контроля и проверки их запасов, с тем чтобы предотвратить любое несанкционированное использование таких пломб.

263. Категорически запрещается хранить в одном помещении вылетающий груз или почту, который прошел процедуру контроля в целях безопасности/досмотр вместе с прибывшим грузом или почтой.

§ 10. Наземная транспортировка груза и почты

264. Для обеспечения целостности защищенной цепи доставки транспортировка груза и почты, прошедших надлежащий контроль в целях безопасности/досмотр осуществляется только:

- 1) транспортными средствами, эксплуатируемыми эксплуатантом аэропорта, зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем;
- 2) сертифицированной органом гражданской авиации организацией по наземному обслуживанию.

265. Непосредственно перед погрузкой осматривается грузовой отсек транспортного средства, а до завершения погрузки груза или почты в это транспортное средство обеспечиваются меры, с тем, чтобы предотвратить несанкционированный доступ к грузовым отправлениям.

266. После погрузки груза, почты в транспортное средство обеспечивается охрана грузового отсека либо устанавливаются пломбы или замки. Обеспечивается надлежащая защита транспортных средств с брезентовым верхом. Предусматриваются надлежащие процедуры контроля запасов и проверки пломб, замков и/или ключей, используемых для защиты грузовых отсеков транспортных средств, в целях предотвращения любого несанкционированного использования таких пломб, замков и ключей.

267. Водителям запрещается оставлять транспортные средства без присмотра. В случае возникновения такой необходимости транспортное

средство и грузовые отсеки запираются. По возвращении к транспортному средству и перед продолжением движения водитель убеждается в целостности пломб и/или замков на грузовых отсеках.

268. При перевозке грузовой отправки к воздушному судну или в следующий пункт хранения она проверяется на предмет целостности пломб и отсутствия на ней каких-либо явных следов вскрытия.

269. Транспортные средства, используемые для доставки груза/почты, въезжающие в грузовой терминал (склад/помещение), проверяются на предмет установления того, что им разрешено перевозить грузовую отправку от имени конкретного грузоотправителя или зарегистрированного агента.

270. По прибытии в контролируемую зону аэропорта или грузового склада транспортные средства, перевозящие груз и почту, проверяются службой (лицом), ответственной за обеспечение мер авиационной безопасности в аэропорту или грузового терминала (склада/помещения) физически, визуально или с помощью технических средств.

§ 11. Груз и почта, которые принимаются к воздушной перевозке

271. Груз и почта принимаются к перевозке по воздуху, если они подпадают под одну из следующих двух категорий:

1) получены от зарегистрированного агента или известного грузоотправителя;

2) досмотрены эксплуатантом аэропорта либо сертифицированной органом гражданской авиации организацией по наземному обслуживанию, которая осуществляет прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки.

272. Груз, поступающий от зарегистрированного агента, известного грузоотправителя, и груз, прошедший досмотр, принимается к перевозке на пассажирских или грузовых воздушных судах.

273. В том случае, если груз или почта, перевозимые до этого на чисто грузовом воздушном судне, перегружаются на пассажирское воздушное судно, эксплуатант воздушного судна, принимающий данный груз или почту убеждается в том, что он поступил от зарегистрированного агента или известного грузоотправителя, либо был досмотрен аэропортом, либо сертифицированной органом гражданской авиации организацией по наземному обслуживанию, которая осуществляет прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки с использованием надлежащих методов досмотра.

§ 12. Прием груза, почты

274. Известные грузоотправители, передающие грузовую отправку зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов в качестве защищенного груза или почты, либо сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, которая осуществляет прием, обработку груза для его дальнейшей авиаперевозки:

1) обеспечивают, чтобы подготовка грузовых отправок

осуществлялась в защищенных помещениях надлежащим образом отобранном, набранном и обученным персоналом;

2) обеспечивают, чтобы грузоотправления были защищены от несанкционированного вскрытия в процессе их подготовки, хранения и транспортировки, за который они отвечают;

3) заявляют о своем согласии с тем, что упаковка и содержимое любой грузовой отправки могут быть проверены в целях обеспечения безопасности;

4) назначают лиц ответственными за разработку, внедрение необходимых мер безопасности и контроль над их соблюдением;

5) обеспечивают надлежащие меры к тому, чтобы в грузовых отправлениях не содержались взрывные устройства с письменным уведомлением об этом в перевозочной документации (декларация/авианакладная и пр.).

275. Грузовые отправки, поступающие от известных грузоотправителей, могут приниматься к перевозке по воздуху при условии, если:

1) зарегистрированный агент, эксплуатант воздушного судна, эксплуатант аэропорта или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, принимающая груз или почту, убедилась в том, что представившей их стороной является известный грузоотправитель;

2) отсутствуют признаки несанкционированного вскрытия груза или почты;

3) грузовая отправка соответствует ее описанию в документах;

4) известный грузоотправитель заполнил декларацию о безопасности данной отправки;

5) принимающий груз сотрудник сверяет идентификационный код известного грузоотправителя по официальной базе данных или реестру груза.

§ 13. Обработка и погрузка груза и почты

276. Эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, осуществляет защиту зданий и инфраструктуры грузового/почтового комплекса (терминала/склада), путем применения мер обеспечения безопасности, как по периметру, так и в контролируемой зоне, а также мер безопасности в аэропорту, что предусматривает охрану воздушных судов, установление личности сотрудников и соответствующий контроль доступа, а также предполетные проверки воздушных судов. Кроме того, для защиты грузовых отправок с момента их приемки в грузовом комплексе/терминале и до момента погрузки на борт воздушного судна применяются меры досмотра лиц, которые участвуют в процессе обработки и погрузки груза/почты.

277. Помимо обычных процедур охраны воздушных судов на земле,

организации гражданской авиации, в том числе эксплуатанты воздушных судов, во время обработки или погрузки груза, обеспечивают:

- 1) ношение всеми лицами на видном месте пропуска аэропорта;
- 2) осмотр воздушного судна и грузового отсека воздушного судна перед погрузкой в целях отсутствия в нем подозрительных лиц или предметов;
- 3) идентификацию груза, почты и проверки груза, почты на предмет того, что на грузовых отправлениях отсутствуют признаки вскрытия;
- 4) принятие мер к тому, чтобы посторонние лица не получали доступ к грузовым отправлениям на перроне или внутри грузового отсека воздушного судна;
- 5) проверку любых находящихся вблизи воздушных судов или грузовых отправок лиц, которые не имеют действительного пропуска аэропорта и ведут себя подозрительно.

§ 14. Обращение с подозрительным грузом и почтой

278. Эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию, в отношении подозрительных грузовых или почтовых отправок обеспечивают:

1) проведение надлежащих мер контроля в целях безопасности, включая досмотр, в связи с тем, что они рассматриваются, как незащищенный груз или почта либо как груз или почта с высокой степенью риска;

2) перевозку эксплуатантом воздушных судов только в том случае, если данная отправка защищена с момента досмотра до погрузки на борт воздушного судна и не содержит каких-либо запрещенных предметов.

279. Если в процессе осуществления мер контроля в целях безопасности/досмотра в грузовой отправки обнаружен подозрительный предмет, обеспечивается:

- чтобы сотрудники не дотрагивались до этого подозрительного предмета и незамедлительно связались со своим непосредственным руководителем;

- в случае обнаружения самодельного взрывного устройства порядок действий при чрезвычайных обстоятельствах, который установлен в организации для таких случаев.

§ 15. Декларация о безопасности грузовой отправки

280. Декларация о безопасности грузовой отправки является одним из инструментов, используемых для защиты груза и почты в процессе его движения по цепи доставки и определяющих ответственность организаций гражданской авиации, прежде всего зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей или сертифицированной органом гражданской авиации организации по наземному обслуживанию. Образец и инструкция по заполнению такой декларации приводится в инструкции,

утверждаемой органом гражданской авиации. Эта декларация, которая может быть в распечатанном или электронном виде, составляется организацией по наземному обслуживанию, зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем, которая принимает меры безопасности в отношении груза, и является доступной для всех сторон в цепи доставки.

281. Декларация о безопасности грузовой отправки, как минимум, содержит следующие сведения:

1) идентификационный код зарегистрированного агента или известного грузоотправителя, присваивающего данному грузу статус безопасности;

2) индивидуальные справочные данные, например, номер авианакладной, номер внутренней накладной или номер в системе отслеживания;

3) содержимое грузовой отправки и/или сведения о консолидации, если она имела место;

4) пункт отправления грузовой отправки;

5) пункт назначения грузовой отправки;

6) статус безопасности данной грузовой отправки, в электронном или письменном виде, который должен сопровождать передвижение груза и почты по всей защищенной цепи поставок и обозначаться трехзначным буквенным кодом, с указанием того, можно ли ее перевозить на:

а) пассажирском, грузовом, почтовом воздушном судне (SPX);

б) только на грузовом или почтовом воздушном судне (SCO);

в) пассажирском, грузовом и почтовом воздушном судне, в соответствии с требованиями, применяемыми к грузу или почте с высокой степенью риска (SHR).

Примечание: Код "NSC", как правило, используемый в отрасли для обозначения того, что груз не защищен, не был досмотрен и ему не был присвоен статус безопасности, НЕ ДОЛЖЕН использоваться в декларации о безопасности грузовой отправки. Код "NSC" не является эквивалентом статуса безопасности;

7) причину присвоения статуса безопасности с указанием того, что данная грузовая отправка:

а) получена от утвержденного известного грузоотправителя (КС);

б) досмотрена с использованием надлежащих методов досмотра (указывается при помощи буквенных кодов согласно п. 238 настоящих Правил);

в) освобождена от досмотра (основание для освобождения указывается при помощи буквенных кодов согласно п. 240 настоящих Правил);

8) идентификационный номер любого зарегистрированного агента, подтверждающего статус безопасности и заявляющего, что данная грузовая отправка была защищена и не подвергалась несанкционированному вскрытию, пока она находилась в его ведении;

9) имя/фамилия или идентификационный номер штатного

сотрудника зарегистрированного агента, прошедшего надлежащую подготовку и имеющего право присваивать указанный в декларации статус безопасности;

10) дата и время присвоения статуса безопасности;

11) предупреждение о том, что ложная информация в декларации повлечет за собой уголовное наказание.

282. Груз или почтовое отправление, которое не сопровождается действительными декларациями или не связан с такими декларациями, рассматриваются как незащищенный и не принимаются эксплуатантом воздушного судна к перевозке, пока этот груз или почта не пройдут процедуру досмотра. В случае отсутствия декларации о безопасности грузовой отправки, сведения о статусе безопасности грузовой отправки, методе его досмотра также могут указываться в авиагрузовой накладной.

283. Эксплуатант воздушного судна от известных грузоотправителей и/или зарегистрированных агентов, или сертифицированной органом гражданской авиации по наземному обслуживанию требует представления документации, включая декларацию о безопасности грузовой отправки. Зарегистрированные агенты и эксплуатанты воздушных судов обеспечивают контроль 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.

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

285. Декларация о безопасности грузовой отправки надлежащим образом заполняется принимающим груз или почту сертифицированной органом гражданской авиации организацией по наземному обслуживанию для указания того, что он взял на себя ответственность за безопасность этого груза. Сведения о статусе безопасности грузовой отправки, методе его досмотра также могут указываться в авиагрузовой накладной.

§ 16. Груз или почта с высокой степенью риска

286. Эксплуатант воздушных судов, эксплуатант аэропорта и/или сертифицированная органом гражданской авиации организация по наземному обслуживанию обеспечивает применение повышенных мер безопасности к грузу и почте с высокой степенью риска в целях надлежащего снижения уровня связанных с ними угроз.

287. Грузовая или почтовая отправка считается имеющей высокую степень риска, если она представлена неизвестной организацией или имеет признаки вскрытия и если, помимо этого, она отвечает одному из следующих критериев:

1) особая оперативная информация показывает, что груз или почта

представляют собой угрозу гражданской авиации;

2) груз или почта имеют признаки отклонения от нормы, вызывающие подозрения;

3) характер груза и почты таков, что одни только базовые меры обеспечения безопасности, не позволят обнаружить запрещенные предметы, которые могут представлять собой угрозу для воздушного судна (например, взрывные устройства).

288. Независимо от того, поступил ли груз или почта от известной или неизвестной организации, о высокой степени риска отправки может свидетельствовать имеющаяся особая оперативная информация.

289. Досмотр груза или почты с высокой степенью риска осуществляется с использованием не одного метода, а с использованием нескольких методов, которые указаны в п. 234 настоящих Правил, позволяющих обнаруживать взрывчатые вещества или взрывные устройства.

290. В случае получения Кыргызской Республикой оперативной информации о возможной угрозе, связанной с какой-либо грузовой отправкой, то такая информация направляется заинтересованным государствам для того, чтобы предотвратить погрузку такой грузовой отправки на коммерческое воздушное судно без применения, по крайней мере, мер безопасности, применяемых в ситуации повышенного риска.

Глава 16. Безопасность бортового питания, сопутствующих средств, бортовых и аэропортовых припасов

§ 1. Общие положения

291. Организации, предоставляющие бортовое питание, бортовые и аэропортовые припасы, включая поставщиков авиатоплива на борт воздушного судна, а также занимающиеся уборкой и чисткой воздушного судна разрабатывают и согласовывают с органом гражданской авиации, эксплуатантом аэропорта и, при необходимости с эксплуатантом воздушного судна, программы авиационной безопасности. Разработка программы авиационной безопасности организации, поставляющей бортовое питание, бортовые или аэропортовые припасы либо осуществляющей чистку и уборку воздушного судна осуществляется в соответствии с инструкцией, утверждаемой органом гражданской авиации.

Примечание: Аэропортовые припасы, предназначенные для использования, продажи или другого применения внутри охраняемой зоны ограниченного доступа и определенные как таковые могут, кроме прочего, включать:

1) потребительские товары, используемые или продаваемые в охраняемой зоне ограниченного доступа (например, предметы, используемые или продаваемые в ресторанах, сувенирных магазинах, магазинах беспошлинной торговли, офисах и залах ожидания

авиакомпаний);

2) инструменты и оборудование для строительных работ или технического обслуживания зданий и служб, которые расположены в охраняемой зоне ограниченного доступа аэропорта.

292. Для обеспечения безопасности самого процесса и зданий, используемых для приготовления и хранения бортового питания и сопутствующих средств, бортовых и аэропортовых припасов, а также средств для уборки и чистки воздушных судов принимаются соответствующие меры контроля в целях безопасности и, если применимо досмотр, подробно изложенные в программе авиационной безопасности.

293. Организации, предоставляющие бортовое питание, бортовые, аэропортовые припасы, а также занимающиеся чисткой и уборкой воздушных судов включают в свои программы авиационной безопасности и осуществляют надлежащие процедуры и меры контроля в целях безопасности, которые могут включать досмотр, для предотвращения несанкционированного доступа в их службы, а также помещения оружия, взрывных и других опасных устройств вместе с бортовым питанием или бортовыми, аэропортовыми припасами или со средствами чистки и уборки воздушного судна. Расположенные за пределами аэропорта организации, предоставляющие бортовое питание, бортовые, аэропортовые припасы, а также осуществляющие чистку и уборку воздушных судов обеспечивают соответствующую охрану и защиту от несанкционированного доступа на участке от пункта приготовления бортового питания или отправки бортовых, аэропортовых припасов, либо чистящих и уборочных средств до аэропорта.

294. Лица, обеспечивающие авиационную безопасность в организации, предоставляющей бортовое питание и сопутствующие средства, бортовые, аэропортовые припасы, а также чистку и уборку воздушного судна проходят соответствующую подготовку по авиационной безопасности в соответствии с программой подготовки, утверждаемой органом гражданской авиации.

295. Целью мер безопасности, применяемых в отношении бортового питания и сопутствующих средств, бортовых, аэропортовых припасов, а также организации занимающейся уборкой и чисткой воздушного судна является предотвращение проноса на воздушное судно или в охраняемую зону ограниченного доступа 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 бортового питания и сопутствующих средств и бортовых, аэропортовых припасов, чистящих и уборочных средств воздушного судна 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, бортовых, аэропортовых припасов на соответствующее воздушное судно или охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта 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.

§ 2. Меры контроля в целях безопасности в отношении бортовых, аэропортовых припасов, бортового питания, чистящих и уборочных средств

296. Бортовые, аэропортовые припасы, бортовое питание, средства для чистки и уборки воздушного судна до погрузки их на борт воздушного судна или попадания в охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта подвергаются контролю в целях безопасности, и если применимо досмотру, за исключением случаев, когда в отношении их принимались надлежащие меры контроля в целях безопасности сертифицированными органом гражданской авиации организациями по наземному обслуживанию и обеспечивалась их защита от несанкционированного вмешательства с момента применения мер контроля в целях безопасности до доставки их к воздушному судну или в охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта.

297. Организации, предоставляющие бортовое питание, бортовые, аэропортовые припасы, а также занимающиеся чисткой и уборкой воздушных судов обеспечивают физическое изолирование (включая использование систем контроля доступа) защищенных припасов, питания от припасов и питания, не прошедших контроля в целях безопасности/досмотра.

298. Методика проведения досмотра/контроля в целях безопасности бортовых, аэропортовых припасов, бортового питания, чистящих и уборочных средств определяется организацией гражданской авиации с учетом типа и габаритов припасов, питания, чистящих и уборочных средств.

299. В случае обнаружения на контейнерах, коробках, мешках, тележках и/или лотках, используемых для транспортировки бортовых, аэропортовых припасов, бортового питания, сопутствующих средств, чистящих и уборочных средств следов вскрытия, с момента получения их от объектов, где осуществлялось их комплектование, до момента их транспортировки к воздушному судну и погрузки на борт воздушного судна или попадания в охраняемую зону ограниченного доступа, все их содержимое подвергается досмотру в целях подтверждения отсутствия в них запрещенных предметов.

300. В отношении бортовых, аэропортовых припасов, бортового

питания, сопутствующих средств, чистящих и уборочных средств применяется один или в сочетании, следующие методы досмотра:

- визуальная проверка;
- ручной досмотр;
- обычная рентгеновская установка;
- рентгеновская установка на основе алгоритмов;
- аппаратура для обнаружения следов взрывчатых веществ;
- использование служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ.

301. Использование организацией гражданской авиации по наземному обслуживанию методов досмотра подробно описывается в программе авиационной безопасности и согласовывается с органом гражданской авиации.

302. Досмотр с применением технических средств бортового питания, сопутствующих средств, бортовых, аэропортовых припасов, чистящих и уборочных средств, доставляемых на борт воздушного судна и охраняемую зону ограниченного доступа, осуществляется обученными и подготовленными специалистами по авиационной безопасности, имеющими допуск органа гражданской авиации.

303. 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 присутствии специалиста по авиационной безопасности передаются бортопроводникам с документальным оформлением приема-передачи, после чего в документах проставляется индивидуальный "штамп досмотра", гарантирующий выполнение стандарта авиационной безопасности.

304. Холодильные камеры и холодильники, в которых содержится приготовленная пища, тележки или контейнеры с бортовым питанием запираются и пломбируются, а доступ к ним всегда контролируется. Аналогичные меры безопасности применяются также к чистящим и уборочным средствам, которые необходимы для уборки воздушного судна.

§ 3. Безопасность помещений и припасов

305. Помещения или их части, используемые для приготовления и хранения бортовых, аэропортовых припасов, предназначенных и идентифицированных для перевозки на борту воздушного судна или размещения в охраняемой зоне ограниченного доступа, на постоянной основе защищены от несанкционированного доступа. Бортовые припасы, прошедшие досмотр хранятся в клетях, отсеках, помещениях или зданиях, которые защищены от несанкционированного доступа или несанкционированное вскрытие которых контролируется путем использования пломб или замков, или которые защищены системой сигнализации на периоды времени, когда отправки оставлены без присмотра. Такая защита обеспечивается путем применения надлежащих

мер и процедур контроля доступа и досмотра. Кроме того, такие проемы, как окна, люки, погрузочные и разгрузочные доки и пр. закрываются соответствующими запорными устройствами.

306. Прошедшие контроль в целях безопасности и, если требуется досмотр бортовые припасы, бортовое питание, средства для чистки и уборки воздушного судна перевозятся к воздушному судну в запертых и/или опломбированных транспортных средствах, и защищены от несанкционированного доступа к ним. При въезде в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта все замки и/или пломбы сверяются службой авиационной безопасности аэропорта. В случае нарушения целостности запорных устройств и/или пломб, либо целостности самого грузового отсека транспортного средства, такое бортовое питание, припасы и или чистящие и уборочные средства не допускаются в охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта.

307. Организации, предоставляющие бортовое питание, бортовые, аэропортовые припасы, а также занимающиеся чисткой и уборкой воздушных судов обеспечивают, чтобы припасы, бортовое питание, сопутствующие средства, средства для уборки и чистки воздушных судов, которые были подвергнуты надлежащим мерам контроля в целях безопасности были защищены от несанкционированного доступа, хранились в защищенных охраняемых зонах ограниченного доступа или в отдельных участках КЗА и были физически изолированы от незащищенных припасов, бортового питания, сопутствующих средств, средств для уборки и чистки воздушных судов, которые не досматривались или не хранились в защищенном месте. Это обеспечивается путем применения защитных мер в отношении объектов с бортовыми, аэропортовыми припасами, бортовым питанием, сопутствующими средствами, и средствами для уборки и чистки воздушных судов, которые включают следующее:

- все двери, расположенные вне охраняемых зон ограниченного доступа закрыты и запорты или охраняются, когда они не используются. Если необходимо обеспечить вентиляцию, то устанавливаются запираемые на замок двери;

- все двери, которые ведут в охраняемые зоны ограниченного доступа, оборудованы устройствами защитной сигнализации или другими средствами защиты от проникновения посторонних лиц;

доступ к объектам и зонам размещения припасов, бортового питания, сопутствующих средств, и средств для уборки и чистки воздушных судов предоставляется только по установленной в организации гражданской авиации пропускной системе после обязательного проведения досмотра.

308. Прежде чем закрыть тележку или контейнер с бортопитанием, сопутствующими средствами, бортовыми, аэропортовыми припасами для отправки к воздушному судну или в охраняемую зону ограниченного доступа, имеющий соответствующую подготовку по авиационной безопасности сотрудник проверяет тележку или контейнер и их

содержимое на предмет отсутствия в них каких-либо запрещенных предметов и признаков вскрытия. Сразу же после завершения проверки тележки и контейнеры обеспечиваются защитой или их несанкционированное вскрытие контролируется путем использования пломб или установления замков сразу же после завершения погрузки.

309. Работник, который провел проверку в целях безопасности, фиксирует факт проверки в документе на доставку и расписывается в нем. Номера пломб, если они используются, указываются в накладной на отправку транспортного средства или ином документе, сопровождающим бортпитание, сопутствующие средства, бортовые, аэропортовые припасы.

310. Непосредственно перед погрузкой бортпитания, сопутствующих средств, бортовых, аэропортовых припасов проверяются грузовые отделения транспортного средства на предмет отсутствия в них посторонних лиц или запрещенных предметов. По завершении погрузки обеспечивается надлежащая защита грузовых отделений транспортного средства.

311. Организации гражданской авиации, использующие пломбы, обеспечивают процедуры контроля и проверки запаса пломб для предотвращения любого несанкционированного доступа к ним или их несанкционированного использования.

312. Лица, обеспечивающие контроль вскрытия пломбы, используемые для защиты транспортных средств, тележек и контейнеров назначаются руководителем организации гражданской авиации, имеющим соответствующую подготовку по авиационной безопасности.

313. Обеспечивающие контроль вскрытия пломбы, установленные на транспортных средствах, тележках, контейнерах при доставке на борт воздушного судна и/или в охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта сверяются эксплуатантом аэропорта, эксплуатантом воздушного судна с документом, в котором они указаны. В случае расхождений с сопроводительной документацией, которых нельзя разрешить, или наличия любых признаков нарушения пломб, данная партия рассматривается как ненадежная и не допускается в охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта или не погружается на борт воздушного судна.

314. В случае возникновения каких-либо подозрений в отношении несанкционированного доступа или возможного ненадлежащего использования пломб или нарушения целостности запаса пломб, организация, поставляющая бортпитание, сопутствующие средства, бортовые, аэропортовые припасы снимает все пломбы, установленные на тележках, транспортных средствах, контейнерах и тщательно досматривает тележки и транспортные средства, с которых были сняты пломбы. Кроме того, все пломбы из вызывающей подозрение партии запасных пломб изымаются и уничтожаются, с тем, чтобы предотвратить их использование в системе безопасности. Процедуры по изъятию, уничтожению вызывающей подозрение партии запасных пломб описываются в программе авиационной безопасности организации гражданской авиации.

315. Организации, осуществляющие поставку бортового питания, сопутствующих средств, бортовых, аэропортовых припасов, чистку, уборку воздушного судна, обеспечивают на всем пути транспортировки бортового питания, сопутствующих средств, бортовых, аэропортовых припасов, чистящих и уборочных средств защиту, включая охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта.

316. Эксплуатанты воздушных судов, эксплуатанты аэропорта обеспечивают проверку личности членов бригады транспортного средства по имеющимся у них личным пропускам. При этом лица и транспортные средства, перед попаданием в охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта подвергаются досмотру/контролю в целях безопасности. Эксплуатант воздушного судна обеспечивает проверку доставленных товаров на предмет отсутствия каких-либо запрещенных предметов и отсутствию признаков какого-либо незаконного вмешательства или вскрытия.

317. 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.

318. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов отражаются требования в отношении применения мер безопасности к бортпитанию, сопутствующим средствам и бортприпасам, а также организацию, ответственную за обеспечение соблюдения таких требований.

319. Как минимум, программа безопасности организации по наземному обслуживанию, поставляющей бортпитание, бортприпасы, описывает:

- 1) назначение и подготовку сотрудника по безопасности;
- 2) физическую безопасность и контролирование доступа в производственные помещения организации;
- 3) проверку анкетных данных сотрудников;
- 4) подготовку по вопросам авиационной безопасности всех сотрудников;
- 5) прием и обработку товаров;
- 6) приготовление и хранение продуктов питания и припасов;
- 7) оформление, учет и контроль использования документации по авиационной безопасности, связанной с бортпитанием, бортприпасами;
- 8) транспортировку и доставку к воздушным судам;
- 9) проверку и опломбирование транспортных средств;
- 10) производственные помещения в контролируемой зоне;
- 11) получение товаров эксплуатантом аэропорта, эксплуатантом воздушных судов;
- 12) порядок обращения с бортприпасами или припасами, которые были несанкционированно вскрыты;
- 13) внедрение принципов выявления поведенческих характеристик в

свою практику и процедуры в области авиационной безопасности.

320. Организации гражданской авиации обеспечивают надлежащий контроль в целях безопасности в отношении товаров и различных запасов, в том числе эксплуатанта воздушного судна, доставляемых в охраняемые зоны ограниченного доступа, который включает процесс обеспечения безопасности цепи поставок или проведение досмотра.

Глава 17. Запрещенные и ограниченные к проносу в охраняемые зоны ограниченного доступа и к перевозке на борту воздушного судна предметы

§ 1. Перечень запрещенных предметов

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

1) 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;

2) 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;

3) 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, резки 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;

- треккинг-палки;

4) 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;

5) 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;

- средства рукопашного боя;

- кастеты;

б) 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;

7) Жидкости, аэрозоли и гели (далее ЖАГ), перечисленные в п. 322

настоящих Правил;

8) 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" (Doc 9284);

- капсули-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 риска, предприятиями дополняется вышеуказанный Перечень запрещенных предметов.

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

322. 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.

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

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

2) 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;

3) содержащие 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;

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

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

б) члены летного экипажа при исполнении служебных обязанностей освобождаются от этих ограничений;

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

8) ЖАГ в любом объеме, которые были приобретены в магазинах розничной торговли в стерильной зоне аэропорта или на борту воздушного судна, не пропускаются через специальные пункты контроля и досмотра, если они не помещены в защищенный от несанкционированного вскрытия пакет (ЗНВП). Требования к ЗНВП описаны в приложении 1 к настоящим Правилам.

324. В отношении ЖАГ применяются адекватные меры безопасности по цепи доставки от первого пункта входа в контролируемую зону и до доставки пассажирам, и такие меры включают следующее:

1) Безопасность помещений. В пунктах входа в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа 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;

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

3) Проверки в целях безопасности. В первом пункте входа в контролируемую зону или охраняемую зону ограниченного доступа сотрудники службы безопасности производят 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 подтверждают это сопровождающей

документацией;

4) 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;

5) 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 цепи поставки, включая защиту от ненадлежащего и несанкционированного доступа и изменения информации.

Глава 18. Техническое оборудование

325. Для досмотра пассажиров, ручной клади, багажа, груза, а также обслуживающего персонала, каждый аэропорт, организация гражданской авиации 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.

326. Специальные технические средства включаются в перечень штатного оборудования аэропортов, организации гражданской авиации.

327. В программе авиационной безопасности аэропорта, организации гражданской авиации 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.

328. 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.

329. 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 организациями гражданской авиации, учебными центрами, получившими

соответствующий допуск на обучение от заводов изготовителей или других полномочных органов.

330. 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.

331. 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).

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

1) список всех единиц оборудования, установленного в аэропорту, с указанием их местонахождения;

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

3) 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;

4) срок эксплуатации оборудования;

5) 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;

6) 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;

7) формуляры внепланового технического обслуживания,

включающие дату, характер и описание корректирующих действий с указанием неисправных, отремонтированных или замененных деталей.

333. Все используемое для обеспечения авиационной безопасности оборудование эксплуатируется в соответствии с требованиями, разрабатываемыми органом гражданской авиации и инструкциями разработчиков и/или изготовителей.

Глава 19. Персонал

§ 1. Общие сведения

334. Политика Кыргызской Республики в сфере подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности заключается в установлении рамок для отбора, набора и подготовки персонала занимающегося обеспечением авиационной безопасности на объектах гражданской авиации путем определения различных функциональных областей для проведения этой деятельности. Такая политика подготовки персонала призвана обеспечивать эффективность настоящих Правил.

335. Регламент по организации и проведению набора, отбора, профессиональной подготовки и повышения квалификации работников государственных органов и организаций гражданской авиации в сфере авиационной безопасности определяются настоящими Правилами, программой подготовки персонала, утверждаемой органом гражданской авиации, а также локальными документами организации гражданской авиации.

336. Орган гражданской авиации обеспечивает разработку программы подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, разрабатывает квалификационные требования к персоналу, ответственному за выполнение программы авиационной безопасности, программы подготовки, программы контроля качества, а также выполняющему процедуры досмотра, контроля в целях безопасности на объекте гражданской авиации, утверждает разработанные организациями гражданской авиации и учебными заведениями (центрами) программы подготовки персонала и учебные комплексы в сфере авиационной безопасности, консультирует полномочные органы аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и другие организации, работающие на объектах гражданской авиации в вопросах обеспечения норм, правил и процедур авиационной безопасности, включая вопросы подготовки и оценки знаний персонала.

337. Организации гражданской авиации, учебные заведения (центры) обеспечивают разработку, внедрение и выполнение внутренних программ, планов подготовки персонала в сфере авиационной безопасности.

§ 2. Отбор и набор персонала

338. Организации гражданской авиации обеспечивают в отношении лица, которое принимается на работу для выполнения работ, связанных с обеспечением мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации, а также лицу, которому представляется допуск без сопровождения в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа, и/или которому будет представлен доступ к конфиденциальной информации по авиационной безопасности проведение первоначальной и периодической проверок анкетных данных. Проверка анкетных данных лица должна быть закончена до предоставления ему допуска без сопровождения в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа, и/или которому будет представлен доступ к конфиденциальной информации по авиационной безопасности. Периодическая проверка анкетных данных лица проводится не реже одного раза в три года.

339. Организации гражданской авиации обеспечивают, чтобы в отношении лица, которое по итогам проверки анкетных данных или по состоянию здоровья признано не пригодным к выполнению функций и задач по обеспечению мер авиационной безопасности или которое имеет непогашенную или неснятую судимость за совершение уголовного преступления, немедленно лишалось возможности осуществлять контроль в целях безопасности/досмотр, допуска без сопровождения в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа и доступа к конфиденциальной информации по авиационной безопасности.

340. Руководитель организации гражданской авиации обеспечивает процесс приема на работу лица для осуществления мер авиационной безопасности, которая включает письменное заявление и собеседование для проведения первоначальной оценки уровня компетенции и способностей.

341. Решение о возможности принятия кандидата на работу принимается на уровне руководства организации с полным учетом информации, полученной на этапе проверки, включая любые периоды, получить подтверждение, по которым не представилось возможным. Руководители аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, организации по авиатопливу обеспечению, грузовых терминалов, цехов бортового питания и других организаций, предоставляющих услуги в гражданской авиации обеспечивают и несут персональную ответственность за назначение лиц, которые соответствуют установленным квалификационным требованиям.

342. Лица, отобранные на должности руководителей низшего и среднего звена по авиационной безопасности (руководители служб, подразделений, смен), обладают способностью осуществления эффективного управления и контроля над работой персонала, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности.

343. Данные о приеме на работу, которые включают результаты оценочных тестов, а также сведения по подготовке за весь период работы ко всем лицам, которые принимаются на работу в государственный орган

или организацию гражданской авиации сохраняются на весь период действия контракта/договора с работодателем и при необходимости предъявляются в орган гражданской авиации.

344. Персонал службы, ответственный за обеспечение досмотра, контроля в целях безопасности, охраны, наблюдения, патрулирования ежегодно проходит медицинскую проверку и один раз в год обязательную проверку на соответствие профессиональным требованиям.

345. 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.

346. Употребление наркотических средств и злоупотребление спиртными напитками является основанием для отказа в приеме на работу.

§ 3. Организация мероприятий по подготовке персонала в сфере авиационной безопасности

347. Подготовка персонала в сфере авиационной безопасности осуществляется в соответствии с настоящими Правилами, программой подготовки и учебными комплексами по авиационной безопасности, утверждаемыми органом гражданской авиации.

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

- руководящий состав, ответственный за обеспечение мер авиационной безопасности на предприятии;
- инструкторский состав, ответственный за проведение подготовки, переподготовки, практическую отработку норм, правил и процедур, оценку знаний в области авиационной безопасности;
- инспекторский состав, ответственный за проведение мероприятий по контролю качества;
- лётный, кабинный экипажи;
- персонал, осуществляющий досмотр и контроль в целях безопасности;
- персонал, обеспечивающий авиационную безопасность (сотрудники служб авиационной безопасности и служб безопасности, осуществляющие патрулирование, охрану, наблюдение, в том числе с использованием средств видеоконтроля, оформление и выдачу пропусков);
- персонал, обеспечивающий эксплуатацию и техническое обслуживание досмотрового оборудования.

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

350. В целях обеспечения соответствия знаний персонала текущим требованиям по авиационной безопасности, периодическая подготовка с выдачей соответствующего сертификата для категорий работников, указанных в п. 348 настоящих Правил проводится не реже одного раза в 24 (двадцать четыре) месяца после прохождения ими последней подготовки.

351. Обучение основам обеспечения авиационной безопасности включается в программы подготовки каждого учебного заведения, занимающегося подготовкой персонала.

352. Подготовка персонала, осуществляющего досмотр лиц и предметов, производится специализированными учебными центрами, сертифицированными или признанными органом гражданской авиации. При первоначальной подготовке персонала, осуществляющего досмотр лиц и предметов, дополнительно требуется прохождение стажировки на рабочем месте (не менее 40 часов), результаты которого оформляются в листе учета подготовки персонала. Допуск к самостоятельной работе для операторов досмотра технических средств контроля (досмотра) выдается органом гражданской авиации. Срок действия допуска для оператора досмотра к самостоятельной работе определяется органом гражданской авиации на основании действующего сертификата по курсу «Оператор специальных технических средств контроля (досмотра)». Порядок подготовки, сертификации и получения допуска персонала, осуществляющего досмотр лиц и предметов, осуществляется в соответствии с программой подготовки персонала, утверждаемой органом гражданской авиации.

353. Подготовка и сертификация летного экипажа и кабинного экипажа в части авиационной безопасности производится учебными центрами, сертифицированными или признанными органом гражданской авиации. Порядок подготовки, сертификации летного экипажа и кабинного экипажа в части авиационной безопасности осуществляется в соответствии с программой подготовки персонала, утверждаемой органом гражданской авиации.

354. Подготовка и сертификация инспекторов по контролю качества в сфере авиационной безопасности производится учебными центрами, сертифицированными или признанными органом гражданской авиации.

355. Подготовка и сертификация лиц по контролю доступа, патрулированию, наблюдению и охране производится учебными центрами, сертифицированными или признанными органом гражданской авиации.

356. Все организации осуществляют планирование учебного процесса и ведут учетную документацию по подготовке персонала в сфере авиационной безопасности. Руководители организаций гражданской авиации, учебных центров обеспечивают своевременное прохождение персоналом подготовки, сертификации и, при необходимости получения соответствующих допусков, выдаваемых органом гражданской авиации.

357. Орган гражданской авиации, при необходимости координирует работу по обмену информацией с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) или другими государствами в вопросах подготовки персонала в области авиационной безопасности.

§ 3. Квалификационные требования

358. Подготовку работников организаций гражданской авиации в сфере авиационной безопасности осуществляют инструкторы авиационной

безопасности на основании допуска, выданного органом гражданской авиации.

Примечание: *практическую подготовку (инструктаж) персонала организаций гражданской авиации по вопросам авиационной безопасности на рабочем месте могут осуществлять руководители, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности и лица, имеющие практический опыт работы в сфере авиационной безопасности на основании сертификата по курсу: «Инструктор по авиационной безопасности». При этом выдача допуска органа гражданской авиации для осуществления практической подготовки на рабочем месте не требуется.*

359. Лицо, претендующее получить допуск к инструкторской работе по авиационной безопасности, обладает глубокими знаниями, опытом и необходимыми сертификатами. Как минимум это должно включать:

1) обширные знания и опыт в области практического обеспечения мер авиационной безопасности не менее 5 лет;

2) компетентность в области методов подготовки, включая вопросы практического обеспечения авиационной безопасности;

3) знания по элементам безопасности, подлежащим изучению, которые включают:

- международные, региональные и национальные правила авиационной безопасности;

- процедуры контроля доступа, включая вопросы пропускного и внутриобъектового режима;

- меры безопасности воздушного судна, как на земле, так и в полете, включая вопросы проверки или обыска воздушного судна в целях авиационной безопасности;

- процедуры досмотра/контроля в целях безопасности персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, транспортных средств и иных предметов, доставляемых в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа;

- процедуры на случай чрезвычайной ситуации, связанной с угрозой совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

- общие сведения о терроризме;

- другие области знаний и меры, которые направлены для углубленной осведомленности в сфере авиационной безопасности.

360. Процесс первоначальной подготовки инструкторов включает занятия на производстве под наблюдением инструктора – наставника. Кандидат привлекается для выполнения функций помощника инструктора.

361. Лицо, претендующее получить допуск инструктора по авиационной безопасности, представляет в орган гражданской авиации:

- резюме с фотографией, в котором указывается стаж работы в сфере авиационной безопасности не менее 5 лет (предоставляется подтверждение

соответствующего стажа работы в области авиационной безопасности);

- копию диплома об образовании;
- сертификат, подтверждающий прохождение подготовки для инструктора по авиационной безопасности и;
- действующий(ие) сертификат(ы) курса(ов) подготовки по которому будет рассматриваться выдача допуска по определенному виду подготовки;
- программу подготовки (учебный комплекс) для утверждения органом гражданской авиации (если такая программа не утверждена).

362. Кандидат, претендующий получить допуск инструктора по авиационной безопасности, подвергается 3 этапам оценки знаний:

Первый этап – письменное или компьютерное тестирование (вопрос с несколькими вариантами ответов);

Второй этап – собеседование, при котором проверяются знания и навыки в области авиационной безопасности;

Третий этап – устная презентация программы подготовки (учебного комплекса).

363. Успешным прохождением оценки знаний считается, если кандидат на получение допуска инструктора по авиационной безопасности:

- 1) правильно ответил на 80% (и более) вопросов, предусмотренных в письменном или компьютерном тестировании;
- 2) прошел собеседование;
- 3) презентовал учебную программу (комплекс), утвержденную органом гражданской авиации.

364. По итогам оценки знаний кандидата, претендующего получить допуск инструктора, органом гражданской авиации составляется протокол, в котором указываются Ф.И.О., результаты собеседования, решение о выдаче допуска с указанием вида подготовки, срок действия допуска, а письменные или компьютерные тесты, заполненные кандидатом, прикрепляются к протоколу. На основании решения, указанного в протоколе, органом гражданской авиации издается приказ о его допуске к инструкторской работе по определенному профилю (виду подготовки). Данные каждого инструктора заносятся в перечень инструкторов по авиационной безопасности (приложение к приказу). В случае если установлено, что уровень преподавания инструктором не соответствует требованиям настоящих Правил и программы подготовки по вопросам авиационной безопасности, утверждаемой органом гражданской авиации, или инструктор осуществлял подготовку и оценку знаний персонала с просроченным сроком действия допуска, то орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы этот инструктор был удален из перечня инструкторов по авиационной безопасности, а выданный ему допуск аннулируется. Срок действия допуска лица к инструкторской/преподавательской работе определяется органом гражданской авиации на основании действующего сертификата по курсу «Инструктор авиационной безопасности».

365. Последующая подготовка инструктора (преподавателя) по авиационной безопасности и его оценка знаний в органе гражданской авиации проводится не реже одного раза в 24 месяца.

Решение о допуске инструктора на осуществляющие подготовки и оценки знаний в области авиационной безопасности принимает орган гражданской авиации.

366. Организации гражданской авиации обеспечивают оценку компетенций персонала, несущего ответственность за выполнение программы авиационной безопасности, программы подготовки, программы контроля качества и выполняющего функции досмотра лиц и транспортных средств, а также охрану, наблюдение и патрулирование, которые необходимо приобрести и поддерживать для начальной и периодической подготовки.

367. Организации гражданской авиации обеспечивают прохождение персоналом, занимающимся различными аспектами настоящих Правил, а также лицам, которым требуется иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону и/или к конфиденциальной информации, начальной и периодической подготовки, а также их оценку знаний в целях повышения осведомленности о мерах безопасности.

368. Государственные органы, организации гражданской авиации, участвующие в реализации различных аспектов норм, правил и процедур авиационной безопасности или несущие за это ответственность, поощряют, развивают и внедряют культуру авиационной безопасности.

369. Лицо, назначаемое для осуществления досмотра лиц и предметов (оператор досмотра), отвечает следующим требованиям:

- 1) возраст - не менее 21;
- 2) имеет гражданство Кыргызской Республики;
- 3) в отношении него не имеется:

- 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;

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

4) в процессе подготовки данное лицо получает знания и умения в следующем:

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

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

- принципы сохранения вещественных доказательств;

- действия в случае обнаружения запрещенных к перевозке опасных

предметов, веществ, устройств или изделий;

- применение правил и процедур авиационной безопасности;
- пределы полномочий;

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

370. Система подготовки, сертификации и получения допуска к самостоятельной работе оператора досмотра описывается в программе подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, утверждаемой органом гражданской авиации.

Глава 20. Контроль качества, сертификация и надзор деятельности в сфере авиационной безопасности

§ 1. Общие положения

371. Орган гражданской авиации разрабатывает, внедряет и обновляет программу контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации для определения на регулярной основе соблюдения требований и оценки эффективности настоящих Правил. Приоритеты и периодичность надзорных мероприятий, которые включают в себя проверки, инспекции и испытания состояния авиационной безопасности в целях обеспечения быстрого и эффективного устранения любых недостатков, определяются на основе оценок факторов риска, проводимых органами национальной безопасности, органом гражданской авиации, а также организациями гражданской авиации и устанавливаются в программе контроля качества и методике оценке рисков, утверждаемой органом гражданской авиации. При этом орган гражданской авиации и организации гражданской авиации обеспечивают:

1) независимость лиц, проводящих надзорные мероприятия, от лиц, осуществляющих меры авиационной безопасности, внедряемые согласно настоящим Правилам;

2) подготовку персонала, осуществляющего надзорные мероприятия, в соответствии с требованиями настоящих Правил, программой подготовки, программой контроля качества и иными документами, утверждаемыми органом гражданской авиации;

3) наделение персоналу, осуществляющему надзорные мероприятия необходимыми полномочиями для получения всей надлежащей информации для выполнения этих задач и обеспечения выполнения корректирующих действий;

4) конфиденциальную систему отчетности для анализа информации об авиационной безопасности, полученной из таких источников как пассажиры, члены экипажа и персонал наземных служб;

5) процесс записи и анализа результатов выполнения программы контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации с тем, чтобы

способствовать эффективному развитию и выполнению требований настоящих Правил, включая выявление причин и тенденций несоблюдения требований и контроль за принятием и исполнением корректирующих мер.

372. Компонентами эффективной государственной системы контроля над обеспечением авиационной безопасности являются:

1) согласованный подход к выработке, своевременной публикации в доступной форме и реализации законодательства, требований, процедур и инструкций для государственных органов и организаций гражданской авиации. Порядок осуществления контроля над обеспечением авиационной безопасности включает:

а) принятие системного подхода к аудитам, инспекционным проверкам и испытаниям для обеспечения охвата, как всех аспектов системы авиационной безопасности, так и ее отдельных элементов, видов деятельности и дисциплин;

б) использование приемов управления факторами риска и их оценки для содействия эффективному использованию ресурсов;

в) координацию действий государственными органами и организациями при наличии смежных или перекрестных обязанностей, таких как авиационная безопасность и безопасность полетов или авиационная безопасность и упрощение формальностей;

2) сбалансированное распределение обязанностей между государственными органами, ведающими вопросами авиационной безопасности гражданской авиации;

3) финансовые, технические и кадровые ресурсы, достаточные для эффективного контроля над обеспечением авиационной безопасности;

4) постоянный и непрерывный государственный мониторинг и контроль деятельности государственными органами и организациями гражданской авиации норм, правил и процедур авиационной безопасности;

5) культивирование и поддержание гармоничных взаимоотношений между всеми сторонами, заинтересованными в обеспечении авиационной безопасности, в том числе связей и консультаций между органом гражданской авиации с государственными органами и организациями гражданской авиации, обеспечивающими меры авиационной безопасности при сохранении за ними эффективных и четко определенных индивидуальных функциональных обязанностей. Под связью понимается доведение до участников обеспечения авиационной безопасности требований нормативных правовых актов Кыргызской Республики, которые необходимо соблюдать при выдаче сертификатов, других разрешений и соответствующего инструктивного материала.

4. Для эффективной реализации политики в сфере авиационной безопасности и связанных с ней процедур обеспечивается создание и внедрение в Кыргызской Республике системы надзора, учитывающее критические элементы (КЭ) контроля над обеспечением авиационной безопасности. Эффективное внедрение КЭ является свидетельством способности органа гражданской авиации осуществлять контроль (надзор)

над обеспечением авиационной безопасности.

373. Ключевым элементом стратегии Кыргызской Республики по контролю над выполнением органами и организациями гражданской авиации норм, правил и процедур авиационной безопасности, является проведение регулярных, обязательных проверок системы авиационной безопасности аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, в том числе иностранных авиакомпаний, осуществляющих полеты в Кыргызской Республике, организаций, предоставляющих наземное, аэронавигационное обслуживание и иные услуги в контролируемой зоне, охраняемой зоне ограниченного доступа, основанных на оценке рисков, при неукоснительном соблюдении порядка и методики проверок.

374. Государственные органы и организации гражданской авиации, с учетом критических элементов контроля над обеспечением авиационной безопасности, осуществляют соответствие в Кыргызской Республике системы безопасности уровню и масштабам деятельности в сфере гражданской авиации, включая способность быстро приспосабливаться к изменениям, уровню угроз и своевременно внедрять новые нормы, правила и процедуры в сфере авиационной безопасности.

§ 2. Организация мероприятий по контролю качества

375. В Кыргызской Республике, мероприятия по контролю качества различаются на следующие виды:

- аудит (проверка состояния безопасности). Углубленное рассмотрение соблюдения всех аспектов выполнения требований нормативных правовых актов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;

- инспекционная проверка состояния безопасности. Объявленная или необъявленная проверка эффективности реализации конкретных мер обеспечения авиационной безопасности;

- испытание системы безопасности. Негласная или гласная проверка одной из мер обеспечения авиационной безопасности, при которой имитируется попытка совершения незаконного акта;

- расследование в сфере безопасности. Расследование любого акта незаконного вмешательства против гражданской авиации или попытки совершения акта и/или любого возможного или предполагаемого случая несоблюдения требований законодательства Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности.

376. Орган гражданской авиации осуществляет государственное регулирование и надзор системы авиационной безопасности в Кыргызской Республике. Все процедуры утверждения, сертификации и постоянного надзора соблюдаются, как государственными органами, так и организациями гражданской авиации вне зависимости от их формы собственности.

377. Руководители организаций гражданской авиации, ответственные за выполнение соответствующих элементов настоящих Правил

обеспечивают внедрение внутренней системы контроля качества, которая включает периодическую проверку осуществления мер авиационной безопасности, возложенных на внешних подрядчиков, сторонние органы или организации, предоставляющих обслуживание, в соответствии с программой авиационной безопасности данной организации. Такие периодические оценки уязвимых мест на объектах гражданской авиации включают неконтролируемые зоны, контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа. Результаты таких оценок уязвимых мест доводятся до органа гражданской авиации и используются для проведения оценок риска и совершенствования системы авиационной безопасности.

378. Инспектор органа гражданской авиации при проведении мероприятий по контролю качества наделяется следующими полномочиями:

- беспрепятственного доступа во все зоны и помещения объектов гражданской авиации;

- запрашивать и получать от государственных органов, органов местного самоуправления и организаций гражданской авиации необходимые материалы и документы, и иные информационные материалы, в том числе фото/видеозаписи по своему профилю деятельности для ознакомления, систематизированного учета и использования в работе;

- осуществлять в пределах своей компетенции контрольные операции, такие как наблюдения, опросы/собеседования, исследования, записи, фото/видеосъемку в любое время;

- анализировать государственные, руководящие и рабочие документы, а также документы международных организаций, их стандарты и рекомендуемую практику, изучать передовой опыт с тем, чтобы вносить предложения по внедрению новых и изменению существующих процедур, процессов, форм и методов работы с целью совершенствования деятельности субъектов гражданской авиации;

- осуществлять мероприятия по контролю уровня профессиональной подготовки персонала в сфере авиационной безопасности;

- вносить предложения государственным органам и организациям гражданской авиации по вопросам обеспечения норм, правил и процедур авиационной безопасности, подготовки и повышению квалификации персонала в сфере авиационной безопасности;

- применять в соответствии с законодательством Кыргызской Республики меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и/или пресечение нарушений норм, правил и процедур авиационной безопасности;

- в соответствии с законодательством Кыргызской Республики составлять протокол и выносить постановление об административном правонарушении, выдавать инспекторское предписание;

- задерживать багаж, груз и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам или вылет воздушного судна при нарушениях норм, правил и процедур, влияющих на авиационную безопасность, безопасность полетов;

- организовывать совещания или принимать участие в них с государственными органами, организациями гражданской авиации, физическими лицами для обсуждения вопросов, связанных с обеспечением авиационной безопасности и контролем (надзором) принимаемых мер.

379. Предметы, используемые в качестве образцов при испытаниях системы авиационной безопасности объекта гражданской авиации, такие как оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, за приобретение, ношение сбыт которых предусмотрена уголовная ответственность, согласовываются с органами национальной безопасности.

380. Плановые мероприятия по контролю качества в сфере авиационной безопасности проводятся согласно утвержденным графикам. Ежегодный план мероприятий по контролю (надзору) деятельности организаций гражданской авиации составляется:

- после окончания проведения последней плановой проверки;
- после выдачи государственному органу или организации гражданской авиации сертификата или иного разрешительного документа;
- получения от юридического или физического лица уведомления о начале осуществления своей деятельности в контролируемой зоне, охраняемых зонах ограниченного доступа.

381. Внеплановые мероприятия по контролю (надзору) в сфере авиационной безопасности проводятся:

- при выявлении на объектах гражданской авиации несоответствий с требованиями нормативных правовых актов и иных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;
- в случае получения информации о нарушении государственными органами, организациями гражданской авиации, учебными центрами норм, правил и процедур авиационной безопасности, включая вопросы по подготовке персонала;
- в случае получения информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

382. Орган гражданской авиации, при возникновении или угрозе совершения акта незаконного вмешательства, критически оценивает меры контроля и правила безопасности для своевременного принятия необходимых действий по устранению недостатков, в том числе корректировки соответствующих элементов мер безопасности, установленных нормативными правовыми актами Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, во избежание их повторного проявления.

383. Материалы проверок органа гражданской авиации и/или органов национальной безопасности, заключения, корректирующие мероприятия, инспекторские предписания, обязательны для исполнения

государственными органами или организациями гражданской авиации в срок, указанный в них. По итогам плановых внеплановых мероприятий контроля качества, в случае обнаружения замечаний, составляется план корректирующих мер и не позднее одного месяца представляется в орган гражданской авиации на согласование.

384. В условиях введения чрезвычайной ситуации/чрезвычайного положения, связанного, в том числе с противоэпидемиологическими мерами, масштаб и частота мероприятий по контролю качества осуществляются исходя из следующих факторов:

- проведение оценки воздействия чрезвычайной ситуации/чрезвычайного положения на имеющиеся ресурсы;
- пересмотр методологии оценки факторов риска с учетом эволюции угроз, связанных с требованиями к физическому дистанцированию (создание новых уязвимых с точки зрения авиационной безопасности мест), наличие ресурсов, уровни и типы продолжающихся полетов;
- разработка при необходимости временного графика контроля качества на основе пересмотренной оценки факторов риска;
- перенос основного внимания в деятельности по надзору выполнения государственных требований на поддержку внедрения измененных мер безопасности для учёта воздействия чрезвычайной ситуации/чрезвычайного положения на деятельность в штатных условиях;
- проведение периодической переоценки для определения любых изменений в деятельности по надзору, которые исходят из меняющихся ограничений или постепенного возобновления деятельности в штатных условиях;
- обеспечение тесной координации работы с государственными органами, обеспечивающими мероприятия по контролю качества для коррекции приоритетов.

В такой период допускается проведение мероприятий по контролю качества в онлайн режиме.

385. Орган гражданской авиации обеспечивает надзор за временными или постоянными изменениями, которые вносятся организациями гражданской авиации для адаптации их объектов к временным требованиям, связанным с чрезвычайной ситуацией/чрезвычайным положением.

386. При проведении мероприятий контроля качества в условиях обеспечения физического дистанцирования, иных ограничений, связанных с передвижением основное внимание уделяется анализу доказательной документации, увеличивается использование средств видеонаблюдения для наблюдения за процедурами. Аналогичным образом, по мере практической возможности, проводятся собеседования (по телефону, путем проведения видеоконференций).

§3. Сертификация организаций гражданской авиации

387. Сертификация организаций гражданской авиации (по наземному

обслуживанию, авиатопливообеспечению, годности аэродрома, вертодрома, аэронавигационному обслуживанию, учебного центра, эксплуатанта воздушного судна и пр.) осуществляются в соответствии с Воздушным Кодексом Кыргызской Республики, Авиационными правилами и иными нормативными документами органа гражданской авиации на основании поданной организацией заявки.

388. Процесс сертификации организации гражданской авиации определяет порядок выдачи сертификационных документов организации гражданской авиации, отказа в его выдаче, его передачи или возврату.

389. Процесс сертификации организации состоит из следующих этапов:

- 1) подача заявки юридическим/физическим лицом, заинтересованным в получении сертификационного документа;
- 2) подготовка приказа органа гражданской авиации о создании комиссии и проведении сертификации юридического/физического лица;
- 3) оценка органом гражданской авиации официально поданной заявки, включая анализ программы авиационной безопасности и иных локальных документов, системы обеспечения авиационной безопасности, осмотр объекта, включая службы и средства организации;
- 4) подготовка заключения, заключительного акта комиссии органа гражданской авиации;
- 5) выдача или отказ в выдаче сертификата.

390. Организации гражданской авиации представляют заявку в орган гражданской авиации, образцы которых представлены в соответствующих авиационных правилах и иных документах Кыргызской Республики. В случае наличия у организации нескольких объектов заявка на сертификацию подается на каждый объект по отдельности.

391. В случае проведения первичной сертификации, к заявке прилагается программа авиационной безопасности и иные необходимые документы. Инспекторами органа гражданской авиации осуществляется изучение и анализ программы авиационной безопасности и иных документов на соответствие требованиям нормативных правовых документов Кыргызской Республики.

392. Во время инспектирования на объекте инспектор (инспектора) осуществляет проверку, в том числе фактических сведений, включенных в программу авиационной безопасности или иной документ, с тем, чтобы убедиться, что сведения в документе соответствовали фактическим данным и процедурам на объекте.

393. В случае если органом гражданской авиации не удастся провести сертификацию организации в установленные сроки (введение чрезвычайного положения/чрезвычайной ситуации и пр.), то органом гражданской авиации устанавливаются дополнительные сроки сертификации объекта, которые определяются отдельным приказом органа гражданской авиации.

394. В соответствии с полученной заявкой орган гражданской авиации издает приказ по сертификации объекта, в котором утверждается состав и сроки работы комиссии. В состав комиссии входят соответствующие специалисты органа гражданской авиации, в случае необходимости, в состав комиссии привлекаются в качестве консультантов и экспертов необходимые специалисты государственных органов или организаций гражданской авиации.

395. В течение 30 календарных дней после получения заявки, орган гражданской авиации уведомляет организацию о составе комиссии и сроках сертификации объекта либо в отказе сертификации.

396. Оценка органом гражданской авиации официально поданной заявки предусматривает следующие этапы:

1) оценка программы авиационной безопасности (программы подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности) с целью установления того, что этот документ соответствует требованиям нормативных правовых документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности. Проверяется также документирование всех процедур авиационной безопасности;

2) оценка системы подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, включая вопросы отбора, набора и сертификации персонала;

3) оценка системы внутренних мероприятий контроля качества;

4) оценка системы управления авиационной безопасностью, включая вопросы оценки риска;

5) аудит и осмотр объекта на месте.

Примечание: в условиях введения чрезвычайного положения/чрезвычайной ситуации в Кыргызской Республике или в отдельных областях, районах и пр., либо в иных случаях при которой проведение аудита/осмотра объекта не представляется возможным обеспечить, организация гражданской авиации представляет всю необходимую доказательную документацию (например, фото, видео материалы, копии приказов и пр.).

397. Осмотр инспекторами органа гражданской авиации объекта производится в целях оценки состояния объекта гражданской авиации, его средств, оборудования, служб на соответствие предписанным нормам, правилам и процедурам, описанным в настоящих Правилах, в программе авиационной безопасности проверяемого объекта и иных документах.

398. Процедура осмотра объекта на месте охватывает проведение проверки данных объекта, содержащихся в программе авиационной безопасности, включая, если применимо к виду деятельности организации гражданской авиации, нижеследующим:

- общая организация оцениваемого объекта (структура и штатная численность, назначение ответственного лица за обеспечение мер авиационной безопасности и выполнение программы авиационной безопасности, должностные инструкции, аэропортовый комитет по авиационной безопасности, планирование чрезвычайных ситуаций на

объекте при акте незаконного вмешательства и т.д.);

- пропускной и внутриобъектовый режим;
- разграниченные зоны объектов;
- безопасность воздушных судов;
- пассажиры и ручная кладь;
- досмотр и хранение багажа;
- меры авиационной безопасности в отношении груза, почты;
- меры авиационной безопасности аэронавигационных средств и систем;
- почта и материалы авиаперевозчика;
- бортовые принадлежности;
- поставки аэропортовых, бортовых припасов, бортового питания и сопутствующих средств;
- меры безопасности в полете;
- отбор, набор и подготовка персонала;
- досмотровое оборудование, инженерно-технические средства охраны, автоматизированные системы контроля доступа;
- процедуры обеспечения безопасности в кризисных ситуациях и управление реагированием на акты незаконного вмешательства;
- киберугрозы в отношении критически важных информационных авиационных систем и связанных технологий;
- ответные меры в связи с актами незаконного вмешательства и пр.

399. Методика проверки системы обеспечения авиационной безопасности на объекте, наземных служб, средств, ресурсов, в которых проводится проверка, осуществляется в соответствии с программой контроля качества в сфере авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики и инструкциями, утвержденными органом гражданской авиации.

400. По результатам работы комиссии органом гражданской авиации подготавливается заключительный акт, который утверждается руководителем органа гражданской авиации. Акт составляется инспекторами органа гражданской авиации, при этом каждый ответственный по своему профилю работы инспектор вносит свою информацию в акт, которую он оценил или выявил в ходе сертификации и оценки на месте. Акт содержит замечания и выводы. Часть Акта с замечаниями по авиационной безопасности, содержащими конфиденциальную информацию направляется государственному органу или организации гражданской авиации по соответствующим каналам.

401. Организация гражданской авиации, после получения акта с выявленными замечаниями, не позднее одного месяца разрабатывает план корректирующих действий с указанием сроков их устранения и ответственных лиц и направляет в орган гражданской авиации для согласования.

402. Орган гражданской авиации подтверждает заявку, при первичной сертификации согласовывает программу авиационной безопасности и

иные документы, выдает подателю заявки сертификационный документ объекта, если соблюдены сертификационные требования.

403. Сертификат подписывается руководителем органа гражданской авиации или его заместителем. Основанием выдачи сертификационного документа объекта является установление органом гражданской авиации следующего:

1) податель заявки и его персонал обладают необходимыми квалификацией и опытом для осуществления надлежащей эксплуатации объекта;

2) в программе авиационной безопасности и/или ином документе, утвержденного заявителем и представленного вместе с заявкой, содержатся все необходимые сведения;

3) объект, его средства, службы и оборудование соответствуют нормативным требованиям;

4) процедуры эксплуатации объекта обеспечивают авиационную безопасность;

5) на объекте действует приемлемая система обеспечения авиационной безопасности.

404. В сертификационном документе подтверждаются условия для данного вида деятельности объекта гражданской авиации.

405. При несоблюдении требований нормативных правовых документов в сфере гражданской авиации орган гражданской авиации отказывает подателю заявки в выдаче сертификационного документа. Основанием для такого решения являются результаты анализа документов и исследования объекта. Такое основание вносится в Акт обследования объекта комиссией.

406. В случае отказа в выдаче сертификационного документа орган гражданской авиации в письменном виде уведомляет подателя заявки о причинах отказа не позднее, чем за 14 рабочих дня после принятия такого решения.

407. Срок действия сертификационного документа устанавливается органом гражданской авиации с учетом оценки риска, состояния объекта, наличия необходимых ресурсов и средств для обеспечения мер авиационной безопасности, соответствия объекта установленным требованиям по авиационной безопасности и безопасности полетов, но не более чем на два года и действует до истечения оговоренных в нем сроков.

408. В случае добровольного возврата сертификационного документа объекта владелец сертификата представляет в орган гражданской авиации не позднее, чем за 10 календарных дней до планируемого срока прекращения эксплуатации объекта письменное уведомление о дате возвращения сертификата. Приказом органа гражданской авиации сертификационный документ аннулируется.

409. Владелец сертификационного документа предпринимает соответствующие действия по опубликованию информации о прекращении

своей деятельности в справочниках аэронавигационной информации (при необходимости).

§ 5. Применение санкций

410. В случае несоблюдения требований нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, в отношении организации или физического лица применяются санкции со стороны органа гражданской авиации.

411. Налагаемые санкции зависят от тяжести нарушения норм, правил, процедур и их влияния на условия обеспечения авиационной безопасности и безопасности полетов на объекте или на борту воздушного судна или на подготовку персонала по вопросам авиационной безопасности.

Санкции выражаются в следующих видах:

1) предписание в отношении государственного органа, организации гражданской авиации, учебного центра о факте нарушения и принятия мер по устранению указанных недостатков;

2) ограничение, приостановление действия или аннулирование сертификационного документа организации, учебного центра, объекта или эксплуатации воздушного судна, либо конкретного лица;

3) отмена действия сертификационного документа объекта или лица;

4) изменение условий, содержащихся в сертификационном документе, например, понижение категории/минимума аэродрома;

5) применение такой меры взыскания, как штраф согласно законодательству Кыргызской Республики.

412. Приостановление действия или аннулирование сертификационного документа рассматривается в случаях, если:

1) государственными инспекторами установлено, что система обеспечения авиационной безопасности, безопасности полетов в организации гражданской авиации, учебном центре, объекте гражданской авиации, воздушном судне не соответствует установленным нормам, правилам и процедурам, и угрожает авиационной безопасности, безопасности полетов;

2) это не отвечает условиям эксплуатационной безопасности объекта;

3) средства, используемые для устранения опасных условий, влияющих на авиационную безопасность и безопасность полетов, не привели к требуемым результатам;

4) государственными инспекторами установлено, что опыт или квалификация сотрудников организации гражданской авиации, учебного центра, эксплуатанта объекта или воздушного судна, необходимые для выполнения своих обязанностей, согласно установленным органом гражданской авиации правилам и внутренним процедурам организации

гражданской авиации, учебного центра, являются недостаточными;

5) организация гражданской авиации, учебный центр, эксплуатант объекта или воздушного судна преднамеренно не выполняет уже согласованные меры по устранению недостатков, и приостановление действия сертификата является последним средством, применяемым во избежание выполнения опасных операций на объекте или на воздушном судне или при подготовке персонала по вопросам авиационной безопасности.

413. Вопрос об отмене сертификационного документа организации гражданской авиации, учебного центра или конкретного физического лица рассматривается в тех случаях, если физическое лицо, эксплуатант объекта или воздушного судна, организация гражданской авиации, учебный центр:

1) не принимает меры по устранению недостатков в установленные сроки;

2) не соблюдает/нарушает требования норм, правил и процедур авиационной безопасности и безопасности полетов исходя из серьезности такого нарушения.

414. Государственный инспектор органа гражданской авиации вправе задержать вылет любого гражданского воздушного судна, включая иностранное воздушное судно при наличии оснований, угрожающих авиационной безопасности, безопасности полетов в следующих случаях:

1) невыполнение требований настоящих Правил, программы авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна в части касающейся:

- вылета воздушного судна:

- без проведения осмотра (проверки или обыска) воздушного судна в целях авиационной безопасности;

- без снятия зарегистрированного багажа пассажира, который не явился на посадку;

- без проведения процедур досмотра членов экипажей и их вещей, пассажиров, ручной клади, багажа, груза, почты, а также без проведения процедур контроля в целях безопасности в отношении бортового питания, бортовых припасов и принадлежностей;

- без наличия на борту воздушного судна документации, подтверждающей статус безопасности груза/почты, а также наличия отметок в документации о методах досмотра в отношении груза, почты;

- без наличия на борту самолета контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке самолетов на предмет выявления скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется обоснованное подозрение относительно того, что самолет может подвергнуться акту незаконного вмешательства, а также инструктивного материала в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета;

2) отсутствие допусков, сертификатов, удостоверений, пропусков, свидетельств авиационного персонала, либо выполнение процедур с просроченными сроками действия допусков, сертификатов, удостоверений, пропусков свидетельств авиационного персонала;

3) перевозка грузов, почты на борту пассажирского воздушного судна, которые предназначены на борту только грузового воздушного судна;

4) несанкционированный доступ на борт воздушного судна посторонних лиц;

5) обнаружение на борту воздушного судна неопознанных предметов, в том числе при транзитных остановках;

6) невыполнение требований Авиационных правил Кыргызской Республики в части эксплуатации и технического обслуживания воздушного судна.

§ 6. Применение трехуровневой системы несоответствий нормам, правилам и процедурам авиационной безопасности

415. Классификация нарушений, установленных в настоящих Правилах, является обязательной для всех организаций гражданской авиации, учебных центров и физических лиц (субъектов правоотношений), на которых распространяется действие законодательства в сфере гражданской авиации Кыргызской Республики.

416. Оценка несоответствий нормам, правилам и процедурам авиационной безопасности эксплуатантов воздушных судов, аэропортов (аэродромов, вертодромов), учебных центров, организаций по наземному, аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации Кыргызской Республики производится органом гражданской авиации на основании требований настоящих Правил и иных нормативных правовых документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности.

417. Трехуровневая система несоответствий нормам, правилам и процедурам авиационной безопасности применяется инспекторами органа гражданской авиации во время проведения:

- рамповых проверок иностранного воздушного судна;
- рамповых и маршрутных проверок воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике;
- сертификации организаций гражданской авиации, учебного центра;
- надзорных мероприятий организаций гражданской авиации, учебных центров.

418. Уровень "А" – нарушения норм, правил и процедур авиационной безопасности, вследствие которых свидетельство/сертификат либо иной документ, выдаваемый органом гражданской авиации для организации гражданской авиации приостанавливается до устранения замечания.

419. К уровню "А" относятся следующие нарушения:

1) невыполнение требований настоящих Правил, иных нормативных правовых актов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности и безопасности полетов, приказов, предписаний, и производителей технических средств для контроля/досмотра, угрожающих авиационной безопасности;

2) отсутствие допусков/сертификатов/удостоверений/пропусков, либо выполнение процедур с просроченными сроками действия допусков/сертификатов/удостоверений/пропусков по:

- досмотру/контролю в целях безопасности лиц, ручной клади, багажа, грузов и иных предметов;

- подготовке и оценке знаний авиационного персонала;

- управлению воздушным судном членами лётного и кабинного экипажей и специалистами технического состава;

- эксплуатации и техническому обслуживанию досмотрового оборудования;

- управлению воздушным движением;

- входу в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа;

3) вылет воздушного судна без:

- проведения проверки или обыска воздушного судна в целях авиационной безопасности;

- снятия зарегистрированного багажа пассажира, который не явился на посадку;

- проведения процедур досмотра членов экипажей и их вещей, пассажиров, ручной клади, багажа, груза, почты, а также без проведения процедур контроля в целях безопасности в отношении бортового питания, бортовых припасов и принадлежностей;

- наличия на борту воздушного судна документации, подтверждающей статус безопасности груза/почты, а также наличия отметок в документации о методах досмотра в отношении груза, почты;

- наличия на борту соответствующей документации в части касающейся авиационной безопасности;

4) перевозка грузов, почты на борту пассажирского воздушного судна, которые предназначены на борту только грузового воздушного судна;

5) грубые нарушения персоналом ведения документов, регламентирующих работу, вследствие чего могла развиться ситуация напрямую угрожающая авиационной безопасности;

6) отсутствие программы авиационной безопасности, согласованной с органом гражданской авиации;

7) отсутствие ограждения или непринятие мер по содержанию ограждений контролируемой зоны, охраняемой зоны ограниченного доступа;

8) отсутствие или невыполнение установленных в организациях мер и процедур:

- несанкционированного доступа в кабину экипажа посторонних лиц;
 - несанкционированного доступа в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа лиц, транспортных средств;
 - проноса/провоза в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа запрещенных предметов;
 - исключая чтобы оружие, взрывчатые вещества и другие опасные устройства не оставались покидающими воздушное судно пассажирами на его борту при транзитных остановках;
- 9) отсутствие или невыполнение норм и процедур проверки или обыска воздушного судна в целях авиационной безопасности;
- 10) отсутствие или невыполнение программы подготовки по вопросам авиационной безопасности.

420. Уровень "В" – несоответствия нормам, правилам и процедурам авиационной безопасности, которые требуют незамедлительного реагирования, но не более чем в течение 1 (одного) месяца с момента их обнаружения.

421. К уровню "В" относятся следующие нарушения:

- 1) эксплуатация воздушного судна членами экипажа с нарушениями ведения документации в части авиационной безопасности;
- 2) невыполнение организациями гражданской авиации следующих требований нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности:
 - по ведению учетной документации, связанной с оформлением, хранением, выдачей и контролированием выданных, использованных пропусков;
 - по ведению личных дел персонала, связанных с проверкой анкетных данных, набором, отбором и подготовкой и оценкой знаний персонала, включая ведение листов учета по подготовке и оценке знаний;
- 3) несоответствие программы авиационной безопасности организации гражданской авиации требованиям, установленным нормативными правовыми документами Кыргызской Республики, а также невыполнение организацией гражданской авиации программы авиационной безопасности;
- 4) отсутствие служб и/или сотрудника, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности в структуре организации гражданской авиации;
- 5) отсутствие у сотрудника, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности разрешительного документа, подтверждающего уровень квалификации по авиационной безопасности;
- 6) отсутствие документированных процедур/правил по действиям в аварийной ситуации при актах незаконного вмешательства;
- 7) отсутствие у летного экипажа возможности наблюдать зону пассажирского салона, непосредственно прилегающую к кабине экипажа, вести связь с бортпроводниками из кабины, а также отсутствие систем сигнализации "Опасность".

422. Уровень "С" – несоблюдение норм, правил и процедур авиационной безопасности, которые требуют устранения не позднее 3 (трех) месяцев с момента их обнаружения.

423. К уровню "С" относятся следующие нарушения:

1) несоответствие руководителей и работников, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности, а также лиц, проводящих подготовку и оценку знаний персонала, мероприятия по контролю качества квалификационным требованиям;

2) отсутствие организационной структуры или несоответствие позиций, отраженных в структуре фактическому положению дел у организации, включающие:

- структурную схему служб (позиций);
- штатную численность и укомплектованность;
- должностные инструкции;
- приказы о назначении работников на должность;

3) недостаточная организация работы по производственной дисциплине персонала;

4) не предоставление в орган гражданской авиации информации, либо нарушения сроков предоставления плана корректирующих мероприятий, отчетности по вопросам авиационной безопасности;

5) отсутствие у работников, обеспечивающих меры авиационной безопасности форменной одежды;

6) нарушения норм, правил и процедур авиационной безопасности, не вошедшие в уровни "А" и "В".

Глава 21. Ответные действия против актов незаконного вмешательства

§ 1. Общие положения

424. 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. Такие же меры принимаются в отношении персонала и других лиц, которые подверглись акту незаконного вмешательства на объекте гражданской авиации.

425. В отношении воздушного судна другого государства, подвергшегося 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.

426. В случае совершения незаконного акта на борту воздушного судна экипаж воздушного судна действует в соответствии с процедурами,

предусмотренными для таких случаев в программе авиационной безопасности эксплуатанта и руководстве по производству полетов (РПП). 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.

427. 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, подвергнутого акту незаконного вмешательства, при необходимости используется опыт и возможности государства регистрации эксплуатанта, государства изготовителя воздушного судна и государства регистрации данного воздушного судна.

428. В случае совершения акта незаконного вмешательства полномочные органы Кыргызской Республики критически оценивают меры контроля и правила безопасности и своевременно предпринимают необходимые действия по устранению недостатков во избежание их повторного проявления.

§ 2. Распределение обязанностей

429. Для эффективного противодействия актам незаконного вмешательства Межведомственный и аэропортовый комитеты по авиационной безопасности разрабатывают и/или 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.

430. 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.

431. 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.

432. При осуществлении мер противодействия актам захвата и угона воздушных судов, Кабинетом Министров Кыргызской Республики образуется оперативный межведомственный штаб по координации и руководству действиями министерств и ведомств. Для обеспечения работы

оперативного штаба в аэропортах выделяются 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.

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

§ 3. Первоначальные действия

434. 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 органам национальной безопасности и действует в соответствии со специальным планом действий.

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

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

§ 4. Действия экипажа

437. 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.

438. В случае совершения акта незаконного вмешательства во время полета, командир воздушного судна руководствуется программой авиационной безопасности эксплуатанта и соответствующими инструкциями в руководстве по производству полетов.

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

440. 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.

§ 5. Предоставление аэронавигационного обслуживания

441. 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.

442. 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.

443. 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.

§ 6. Уведомление об актах незаконного вмешательства

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

- 1) государство регистрации и государство эксплуатанта воздушного судна;
- 2) государство, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;
- 3) государство, граждане которого были задержаны в качестве заложников;
- 4) государство, граждане которого, если известно, находятся на борту воздушного судна.

445. 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.

446. Перечень информации об акте незаконного вмешательства и порядок ее прохождения устанавливается руководителем межведомственного штаба.

447. После прекращения такого акта незаконного вмешательства орган гражданской авиации по согласованию с органами национальной безопасности направляет в кратчайшие сроки в ИКАО соответствующую информацию, связанную с обеспечением безопасности аспектов акта незаконного вмешательства.

ТРЕБОВАНИЯ К ЗАЩИЩЕННОМУ ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ВСКРЫТИЯ ПАКЕТУ (ЗНВП)

1. ЗНВП должны изготавливаться из следующего материала:

- прозрачный высокопрочный полиэтилен низкой плотности или эквивалентный материал;
- по возможности, утилизируемые и экологически безвредные материалы;
- размер и толщина определяются согласно назначению, минимальная толщина составляет 50 микрон.

2. На лицевой стороне ЗНВП:

1) для закрытия пакета необходимы:

- защищенная от несанкционированного вскрытия лента красного цвета шириной не менее 30 мм с клеезащитной лентой шириной 40 мм;
- чувствительная к нажатию самоклеющаяся лента с высокой степенью начальной клейкости для обеспечения сразу же после запечатывания пакета надежности и разрывопрочности;
- встроенный элемент защиты или скрытые графические символы для обнаружения несанкционированного вскрытия. Если делается попытка удалить ленту, появляется скрытый до этого графический знак, стереть который невозможно. Такой графический знак должен быть виден даже при температурах замерзания или при нагревании до точки плавления пакета;
- скрытая защитная надпись на обратной стороне ленты, которая может быть напечатана вместе с зарегистрированным фирменным символом или графическим знаком и которая повторяется по всей длине ленты, являясь дополнительным элементом защиты;

2) кромка должна иметь:

- боковые и нижнюю заплавленные кромки (двойным или широкополосным швом) шириной не менее 15 мм с печатной надписью на кромках;
- печатная надпись по кромкам "НЕ ВСКРЫВАТЬ" или название магазина (организации), аэропорта или эксплуатанта воздушных судов, либо любая другая повторяющаяся надпись или графика шириной не менее 5 мм, которая может выходить за кромку пакета;
- фон красного цвета, хотя цвет и шрифт печати не устанавливаются и могут различаться;
- методы заплавления кромок (рельефный рисунок) и защита внутренних поверхностей шва, что сводит к минимуму риск несанкционированного вскрытия. Данный элемент не обязателен, но рекомендуется. Также факультативным является использование встроенного средства защиты или скрытой графики, которые будут указывать на вскрытие кромок;

3) для надписи предусматривается:

- защитный знак зеленого цвета (Пантон 368С) в середине защитной прямоугольной рамки. Диаметр такого знака должен покрывать не менее 33% ширины пакета;

- прямоугольная рамка красного цвета (Пантон 485С) в нижней части пакета с надписью "Не вскрывать до прибытия в конечный пункт назначения. В случае вскрытия пакета содержимое может быть конфисковано";

4) для подтверждения и идентификации необходимо предусмотреть:

а) пространство для квитанции или по усмотрению карман внутри пакета на видном месте в верхнем левом углу защитной прямоугольной рамки; в квитанции должна быть указана следующая информация:

- дата покупки в формате дд/мм/гг или дд/мм/гггг;
- место покупки - государство, аэропорт и/или эксплуатант воздушных судов с использованием международных кодов;
- номер(а) рейса(ов) и, по возможности, фамилия пассажира;
- количество и перечень приобретенных и помещенных в ЗНВП товаров;

б) происхождение пакета с указанием следующей информации:

• трехбуквенный код для определения государства, в котором был предоставлен ЗНВП пассажиру, либо международной авиакомпании (для обеспечения продаж на борту воздушного судна) в целях определения происхождения ЗНВП;

- название изготовителя с полным регистрационным номером ИКАО;
- инвентарный код и защитный код или элементы защиты ЗНВП на предприятиях розничной торговли и в магазинах. Для защитного кода или элемента, которые предназначены для обеспечения надлежащего контроля за ЗНВП по всей цепочке поставки, а также обеспечения возможности их прослеживаемости в случае расследования, конкретной технологии не предусмотрено, однако необходимо использовать индивидуальную нумерацию и обозначение подлинности.

На оборотной стороне ЗНВП могут быть указаны эмблемы или логотипы конкретных аэропортов или предприятий розничной торговли.

Если необходимо указать название аэропорта, это следует сделать на кромках ЗНВП или внутри отдельной рамки в красной прямоугольной рамке.

3. Если необходимо указать название поставщика, это следует сделать на кромках ЗНВП или рядом с рамкой, в которой указывается государство или изготовитель.

4. Изготовители и поставщики, признанные известными поставщиками ЗНВП, должны запрашивать официальное подтверждение того, что их потенциальный клиент является законным, известным поставщиком ЖАГ, который признан таковым органом гражданской авиации.