

Приложение к Приказу
Государственного агентства
гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики
№653 от 5 августа 2024 года

Программа
контроля качества в сфере авиационной безопасности
гражданской авиации Кыргызской Республики
5 издание

Содержание

№		Стр.
Глава 1	Определения	4
Глава 2	Общая часть	5
Глава 3	Организация и ответственность	9
Глава 4	Квалификация, назначение и задачи государственных инспекторов	11
Глава 5	Деятельность по контролю (надзору) соблюдения норм, правил и процедур авиационной безопасности	15
Глава 6	Мероприятия по устранению недостатков и применение санкций	24
Глава 7	Связь и отчетность	27
Глава 8	Кодекс поведения	28
Глава 9	Критические элементы системы контроля за обеспечением авиационной безопасности	29
Приложение 1	Методология проведения контроля (надзора)	32
Раздел 1	Аудит	32
Глава 1	Цели аудита	32
Глава 2	Общие сведения	32
Глава 3	Проведение аудиторских проверок	34
Глава 4	Отчетность и процедуры после аудита	35
Раздел 2	Инспекционные проверки	37
Глава 5	Цели инспекционных проверок	37
Глава 6	Описание	37
Глава 7	Проведение инспекционных проверок	38
Глава 8	Процедуры отчетности и последующей инспекции	38
Раздел 3	Методика проведения испытания системы авиационной безопасности	39
Глава 9	Задачи	39
Глава 10	Описание	39
Глава 11	Проведение испытаний	40
Глава 12	Процедуры отчетности и последующих испытаний	41
Раздел 4	Методология расследования в сфере авиационной безопасности	41
Глава 13	Цели расследований	41
Глава 14	Проведение расследований	41
Глава 15	Процедуры отчетности и последующего расследования	42
Приложение 2	Форма плана устранения выявленных недостатков	43
Приложение 3	Образец удостоверения инспектора органа гражданской авиации	44

Глава 1. Определения

1. Термины и определения, используемые в Программе контроля качества в сфере авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики (далее по тексту Программа):

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

2) аудитор/инспектор организации гражданской авиации - любое лицо, осуществляющее деятельность по контролю соблюдения норм, правил и процедур авиационной безопасности или действующее от имени организации гражданской авиации;

3) годовой объем перевозок - общее число прибывающих, отбывающих и транзитных пассажиров (учитывается один раз);

4) государственный инспектор органа гражданской авиации – должностное лицо органа гражданской авиации, осуществляющее деятельность по государственному контролю (надзору) соблюдения норм, правил и процедур авиационной безопасности или действующее от имени органа гражданской авиации;

5) инспекционная проверка состояния безопасности - объявленная или необъявленная проверка эффективности реализации конкретных мер обеспечения авиационной безопасности;

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

7) контроль (надзор) соблюдения норм, правил и процедур авиационной безопасности - любая процедура или процесс, используемые для оценки осуществления норм, правил, процедур авиационной безопасности и настоящей Программы;

8) наблюдение - визуальная проверка государственным инспектором/аудитором того, что мера или процедура обеспечения безопасности выполнена;

9) недостаток - несоблюдение норм, правил и процедур авиационной безопасности;

10) оператор - лицо, организация или предприятие, участвующее или предлагающее участвовать в воздушной транспортной операции;

11) орган гражданской авиации – государственный орган – Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, ответственный за государственное регулирование, контроль (надзор), координацию и мониторинг осуществления нормативных правовых документов, в том числе авиационных правил Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;

12) организация гражданской авиации - юридическое лицо, зарегистрированное на территории Кыргызской Республики, осуществляющее деятельность в области гражданской авиации Кыргызской Республики;

13) репрезентативная выборка - отбор из числа возможных вариантов мониторинга, число и диапазон которых достаточны для того, чтобы служить основой для общих выводов о внедрении стандартов;

14) 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;

15) оценка знаний инспектора/аудитора - оценка и подтверждение органом гражданской авиации того, что лицо (физическое, юридическое) обладает необходимыми компетенциями для выполнения мероприятий по контролю качества на приемлемом уровне;

16) собеседование – устная проверка государственным инспектором/аудитором того, осуществляются ли конкретные меры или процедуры безопасности;

17) уязвимость - внутренние свойства и характеристики гражданской авиации (авиационной организации), определяющие ее восприимчивость к воздействию АНВ.

Глава 2. Общая часть

2. Настоящая Программа разработана в соответствии с постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 03 мая 2023 года №115 «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий кабинета министров Кыргызской Республики государственным органам и исполнительным органам местного самоуправления», п. 371 Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года №787, а также стандарта 3.5.1 Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации.

3. Целями настоящей Программы являются:

1) определение соблюдения и оценки эффективности нормативных правовых актов, в том числе авиационных правил Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;

2) обеспечение того, чтобы персонал, проводящий мероприятия по контролю качества, проходил надлежащий отбор, набор и подготовку;

3) обеспечение того, чтобы персонал, проводящий мероприятия по контролю качества, наделялся необходимыми полномочиями на получение информации для выполнения этих задач и на обеспечение предприятия корректирующих действий;

4) внесение дополнений в настоящую Программу путем создания системы конфиденциальных отчетов для анализа информации о безопасности, получаемой от таких источников, как пассажиры, экипаж и наземный персонал;

5) введение процесса регистрации и анализа результатов настоящей Программы в целях содействия эффективному развитию и осуществлению нормативных правовых документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, включая выявление причин и тенденций несоблюдения и контроль за введением и реализацией корректирующих мер.

4. В настоящей Программе рассматриваются элементы системы контроля над обеспечением авиационной безопасности, к которым относятся:

1) руководящие документы в сфере авиационной безопасности, включая нормативные акты и локальные документы предприятия, такие как программы авиационной безопасности;

2) обязанности органа гражданской авиации, организаций гражданской авиации;

3) квалификация и подготовка персонала;

4) обеспечение технических рекомендаций, средств и критически важной для безопасности информации;

5) обязательства по сертификации и утверждению;

6) обязательства по контролю качества;

7) ответные действия в связи с актом незаконного вмешательства;

8) управление рисками в сфере обеспечения авиационной безопасности.

5. Настоящая Программа разработана для описания организационных и практических мероприятий по контролю качества. Его задачами для достижения поставленной цели являются в том, чтобы:

1) описать организацию процесса обеспечения мероприятий по контролю качества, включая людские и финансовые ресурсы;

2) разъяснить соответствующие обязанности субъектов, участвующих в реализации требований настоящей Программы;

3) определить критерии (квалификационные требования), в соответствии с которыми должным образом назначаются лица, на которых возложены обязанности по контролю (надзору);

4) описать процедуры контроля над соблюдением государственными органами, организациями гражданской авиации требований нормативных правовых актов Кыргызской Республики, включая объем аудитов, инспекций, испытаний и, после фактического или потенциального

нарушения безопасности, расследований, частоты аудитов и инспекционных проверок, а также классификацию соблюдения требований;

5) описать процедуры проведения обследований, когда есть основания для переоценки потребностей в области безопасности;

6) описать мероприятия по устранению недостатков, предоставив подробную информацию о недостатках, последующих и корректирующих мероприятиях в целях обеспечения соблюдения требований авиационной безопасности;

7) разъяснить меры принуждения и, в соответствующих случаях, предусмотреть меры наказания, предусмотренные законодательством Кыргызской Республики;

8) включать отчетность о проводимых мероприятиях по мониторингу соблюдения, включая, в соответствующих случаях, обмен информацией между государственными органами об уровнях соблюдения;

9) обеспечить мониторинг процесса контроля качества в организациях гражданской авиации;

10) обеспечить процесс регистрации и анализа результатов осуществления программы контроля качества для выявления тенденций и направления дальнейшей разработки политики.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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. Организации гражданской авиации при внедрении процедур в сфере авиационной безопасности согласовывают их с органом гражданской авиации.

10. Настоящая Программа применяется ко всем государственным органам и организациям гражданской авиации, участвующим в обеспечении мер авиационной безопасности.

Глава 3. Организация и ответственность

11. Орган гражданской авиации обеспечивает:

- координацию и контроль (надзор) за осуществлением государственными органами и организациями гражданской авиации норм, правил и процедур авиационной безопасности;
- разработку и реализацию нормативных актов, политики и процедур авиационной безопасности;
- проведение контрольных (надзорных) мероприятий и, при необходимости принятие санкций.

12. Государственные инспекторы органа гражданской авиации выполняют контрольные (надзорные) функции в соответствии с требованиями воздушного законодательства Кыргызской Республики, Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года №787 (АПКР 17) и настоящей Программы, а также могут участвовать в других мероприятиях, связанных с обеспечением авиационной безопасности.

13. Орган гражданской авиации обеспечивает достаточное наличие ресурсов и средств для осуществления деятельности по контролю (надзору) в сфере авиационной безопасности.

14. Организации гражданской авиации обеспечивают государственному инспектору/аудитору, при выполнении им функциональных обязанностей по надзору на объекте гражданской авиации средствами связи, служебным транспортом.

15. Орган гражданской авиации обладает полномочиями, необходимыми для того, чтобы требовать от государственных органов, организаций гражданской авиации, вне зависимости от форм собственности, устранения любого выявленного недостатка в установленные сроки, а также принятие организациями гражданской авиации адекватных и исчерпывающих мер к устранению выявленных уязвимостей.

16. В соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики орган гражданской авиации обеспечивает контроль (надзор) выполнения государственными органами и организациями норм, правил и процедур авиационной безопасности. При выявлении нарушений орган гражданской авиации применяет санкции, такие как приостановление действия сертификата, свидетельства, иного разрешительного документа, а также полномочия налагать штрафы.

17. Государственные инспекторы, при выполнении контрольных (надзорных) функций наделяются полномочиями, в соответствии со статьей 68 Воздушного Кодекса Кыргызской Республики, а также п. 378 АПКР 17.

18. В соответствии с законодательством Кыргызской Республики органы национальной безопасности обеспечивают проведение испытания/тестирования системы авиационной безопасности на объектах гражданской авиации (мероприятия «Учебный нарушитель», «Условный террорист» и пр.). 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.

19. Обмен информацией между органом гражданской авиации и органами национальной безопасности в вопросах поддержания системы авиационной безопасности посредством применения мер контроля (надзора) обеспечивается на основании процедур оценки угроз и управления риском.

20. Аэропорты (аэродромы, вертодромы), эксплуатанты воздушных судов, организации по авиатопливу обеспечению, грузовые терминалы, цеха бортового питания, поставщики аэронавигационного обслуживания и другие организации, предоставляющие услуги в гражданской авиации обеспечивают:

1) разработку и внедрение внутренней системы контроля качества, описывающую мероприятия и порядок контроля качества по соблюдению мер и процедур авиационной безопасности;

2) на регулярной плановой основе мероприятия контроля по соблюдению за принимаемыми мерами и процедурами в сфере авиационной безопасности для определения эффективности таких мер и процедур;

3) назначение независимого органа (лица), ответственного за разработку, внедрение и выполнение внутренних мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности;

4) анализ и обобщение данных по проведенным мероприятиям контроля качества и координацию действий, в случае выявления несоответствий с нормами, правилами и процедурами авиационной безопасности;

5) периодические проверки качества выполнения мер и процедур авиационной безопасности, возложенных на сторонние организации/внешних подрядчиков, предоставляющих обслуживание в соответствии с программой авиационной безопасности данной организации;

б) проведение периодических оценок уязвимых мест, в том числе для обеспечения безопасной цепи поставок груза, почты, бортовых, аэропортовых припасов, бортового питания и доведение до органа гражданской авиации результатов таких оценок;

7) согласование с органами национальной безопасности плана испытаний систем авиационной безопасности, и/или участие в их проведении;

8) мониторинг результатов реализации внутренних мер контроля качества организациями, ответственными за программу обеспечения безопасности или реализацию мер в сфере безопасности.

21. Организации гражданской авиации ежегодно предоставляют органу гражданской авиации подробные результаты своей деятельности по проведенным мероприятиям контроля качества и план действий в случае выявления недостатков.

Глава 4. Квалификация, назначение и задачи государственных инспекторов

22. Мероприятия по государственному контролю качества в сфере авиационной безопасности, за исключением испытаний системы авиационной безопасности осуществляются инспекторами органа гражданской авиации, которые были отобраны в соответствии с критериями. Статус государственного инспектора/аудитора включает в себя полномочия на осуществление одного или нескольких контрольных мероприятий (например, проверку мер безопасности в отношении груза/почты или проверку досмотрового оборудования).

23. Орган гражданской авиации обеспечивает разработку, внедрение, надзор и поддержание процесса отбора государственных инспекторов. В обязанности органа гражданской авиации входит ведение учебных записей государственных инспекторов вместе с соответствующими материалами (например, биографическими данными), касающимися их компетенции.

24. Орган гражданской авиации обеспечивает наличие достаточного числа государственных инспекторов, которые непосредственно подчиняются ему.

25. Государственные инспекторы, при выполнении своих функций беспристрастны, объективны и независимы по отношению к проверяемому государственному органу или организации. Инспекторы контроля качества организаций гражданской авиации, при выполнении своих функций также независимы по отношению к проверяемому подразделению.

26. Государственный инспектор, выполняющий функции от имени органа гражданской авиации обладает соответствующими компетенциями, которые включают достаточный теоретический и практический опыт в сфере авиационной безопасности. Для осуществления деятельности по контролю (надзору) и применения санкций государственный инспектор обладает следующими знаниями, навыками и умениями:

1) знание международных стандартов, правил и инструктивного материала по авиационной безопасности, систематизированных в таких документах, как Приложение 17 ИКАО и других приложениях, Руководство по авиационной безопасности (Дос. 8973) и пр.;

2) знание национальных правил, соответствующей политики, а также того, как они применяются к рассматриваемым операциям, включая:

- понимание принципов авиационной безопасности;
- понимание надзорных задач;
- понимание факторов, влияющих на производительность человека;

3) знание дополнительных мер, применяемых в случае акта незаконного вмешательства или угрозы совершения такого акта;

4) практическое знание принципов, процедур и методов контроля качества;

5) знание процедур, методов и технологий обеспечения авиационной безопасности;

6) осведомленность об операциях по наземному, воздушному обслуживанию, подлежащих контролю в сфере авиационной безопасности;

7) понимание роли и полномочий государственного инспектора/аудитора;

8) знание государственного, официального языков и при необходимости английского языка, в объеме, достаточном для осуществления своей деятельности;

9) умение уверенно общаться и составлять материалы к мероприятиям контроля качества (планы, отчеты, акты и пр.).

Примечание: орган гражданской авиации разрабатывает и утверждает квалификационные требования к каждой должности работника, выполняющего функции по государственному надзору.

27. Орган гражданской авиации обеспечивает процесс отбора, направленный на установление критериев к кандидату для выполнения функций государственного инспектора/аудитора к которым относится следующее:

1) уровень подготовки в сфере проведения мероприятий контроля качества;

2) отсутствие судимости и/или причастности к запрещенным в Кыргызской Республике организациям;

3) стрессоустойчивость, хорошее физическое здоровье, такое как отсутствие дефектов речи, нормальное зрение, слух.

28. Руководитель аэропорта (аэродрома), эксплуатанта воздушного судна, организации по авиатопливообеспечению, организации по обслуживанию воздушного движения обеспечивают процесс отбора к кандидатам для проведения мероприятий по контролю качества. Кандидаты для осуществления внутренних мероприятий по контролю качества в таких организациях гражданской авиации, как аэропорт (аэродром), авиакомпания, организация по авиатопливообеспечению,

организация по обслуживанию воздушного движения проходят в органе гражданской авиации оценку знаний.

29. Лицо, ответственное за выполнение мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности соответствует как минимум нижеследующим требованиям:

- наличие практического опыта работы в сфере авиационной безопасности не менее пяти лет;
- опыт работы в осуществлении мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности;
- возраст не менее двадцати одного года;
- наличие действующего сертификата по курсу подготовки для инспекторов/аудиторов в сфере авиационной безопасности;
- наличие гражданства Кыргызской Республики;
- всесторонние знания руководящих документов в области авиационной безопасности.

Процесс отбора и подготовки кандидата для выполнения функций инспектора/аудитора описывается в программе подготовки персонала, утверждаемого органом гражданской авиации.

30. Для проверки соответствия заявителя условиям, установленным на этапе отбора, в орган гражданской авиации представляются подробные биографические данные, содержащие полную информацию о его компетентности, знаниях в области авиационной безопасности и опыте осуществления мероприятий по контролю качества, как предусмотрено в п. 28 настоящей Программы. Каждый кандидат подвергается собеседованию, письменному и/или устному тестированию.

31. Орган гражданской авиации вправе отказать в отборе любому кандидату, который не в полной мере соответствует предъявляемым требованиям.

32. Государственный инспектор, до получения права осуществлять функции по контролю качества, помимо прохождения курса для национальных инспекторов/аудиторов проходит подготовку на рабочем месте с целью получения навыков по стандартизации методов работы и ознакомления с необходимой информацией и документацией.

33. Государственный инспектор в течение периода подготовки на рабочем месте принимает участие в одном или нескольких мероприятиях по контролю качества, в ходе которых он демонстрирует свои способности к выполнению поставленных задач. Все контрольные мероприятия, выполняемые государственным инспектором/аудитором, оцениваются наставником, который имеет опыт работы в сфере проведения мероприятий контроля качества.

Процесс подготовки на рабочем месте документируется наставником для принятия органом гражданской авиации решения о том, соответствует ли данное лицо компетенции государственного инспектора/аудитора, и обладает ли он способностью быть аудитором.

34. Государственный инспектор органа гражданской авиации, а также инспектора организаций гражданской авиации периодически, не реже одного раза в 24 (двадцать четыре) месяца проходят подготовку по курсу УКАБ «Национальный инспектор/аудитор» или иными программами подготовки, проводимыми Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), Европейским агентством безопасности полетов (EASA), Европейской конференцией гражданской авиации (ECAC), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) или иными учреждениями, с которыми Кыргызская Республика сотрудничает в рамках подготовки, повышения квалификации и обмена опытом.

35. В основные задачи государственного инспектора/аудитора входит:

- 1) планирование и подготовка мероприятий по контролю качества;
- 2) сбор необходимой информации на месте проведения мероприятий по контролю качества посредством наблюдений, собеседований (опросов) с сотрудниками, рассмотрения документов, проверок, использования систем видеонаблюдения;
- 3) информирование о результатах в стандартизированной форме в виде актов, отчетов;
- 4) участие в процессе устранения недостатков или несоответствий с требованиями норм, правил и процедур авиационной безопасности;
- 5) предоставление органу гражданской авиации всей необходимой информации для составления или применения санкций.

36. Государственные инспекторы/аудиторы при осуществлении контрольной (надзорной) деятельности, имеют при себе удостоверение инспектора органа гражданской авиации для осуществления контроля над соблюдением норм, правил и процедур авиационной безопасности, согласно которому организации гражданской авиации обеспечивают инспектору доступ ко всем объектам и документации. Образец удостоверения инспектора представлен в приложении 3.

37. Государственный инспектор уполномочен:

- 1) получать оперативный доступ во все зоны объектов гражданской авиации, включая воздушные суда и здания;
- 2) требовать неукоснительного выполнения норм, правил и процедур авиационной безопасности, программы подготовки;
- 3) инспектировать воздушное судно, зарегистрированное в Кыргызской Республике и находящееся, в том числе за пределами Кыргызской Республики;
- 4) инспектировать воздушное судно иностранного эксплуатанта, которое находится на территории Кыргызской Республики;
- 5) осуществлять проверку любого государственного органа или организации, которая обеспечивает меры авиационной безопасности, подготовку персонала и/или участвует в безопасной цепи поставок

бортового питания, аэропортовых, бортовых припасов, груза, почты, багажа пассажиров, который был зарегистрирован вне аэропорта и пр.;

6) запрашивать у государственного органа или организации гражданской авиации, участвующей в обеспечении мер авиационной безопасности, в подготовке персонала информацию, материалы (документы, отчеты, планы, фото, видео и пр.), которые необходимы для оценки принимаемых мер в сфере авиационной безопасности;

7) производить письменные, фото/видеозаписи процедур авиационной безопасности;

8) требовать немедленного устранения выявленных несоответствий с требованиями норм, правил и процедур авиационной безопасности, выносить предписания, применять взыскания в виде предупреждений или штрафов, принимать корректирующие действия;

9) запретить любому лицу из авиационного и иного персонала осуществлять полномочия и права, предоставленные свидетельством, сертификатом или документом, удостоверяющим допуск к видам работ, если это необходимо в целях предотвращения угрозы авиационной безопасности, с немедленным сообщением об этом руководству органа гражданской авиации, а также руководителю организации гражданской авиации, где осуществляет свою трудовую деятельность данное лицо;

10) задерживать багаж, груз, почту, бортовые, аэропортовые и иные припасы, бортовое питание или вылет воздушного судна, в случае поступления информации или подозрения, что в них содержатся предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам;

11) в целях проведения необходимого контроля за соблюдением требований авиационной безопасности участвовать в освоении новой техники в аэропортах, аэродромах, на воздушных линиях и при освоении эксплуатантами, зарегистрированными в Кыргызской Республике новых рейсов и направлений.

38. Государственный инспектор для выполнения маршрутных проверок, включается в задание на полет.

Глава 5. Деятельность по контролю (надзору) соблюдения норм, правил и процедур авиационной безопасности

39. Орган гражданской авиации обеспечивает контроль (надзор) по соблюдению государственными органами и организациями гражданской авиации норм, правил и процедур авиационной безопасности.

40. Управление, определение приоритетов, организация и проведение мероприятий по контролю качества осуществляются органом, независимым от проверяемого органа/организации/службы/лица.

41. Деятельность по контролю над соблюдением норм, правил и процедур авиационной безопасности включает в себя аудиты, инспекционные проверки, испытания и расследования.

42. Орган гражданской авиации проводит регулярные мероприятия по контролю (надзору) деятельности государственных органов, организаций гражданской авиации на основании план/графика, который включает, по крайней мере:

- 1) перечень организаций гражданской авиации, подлежащих проверке;
- 2) виды контрольных мероприятий (аудит, инспекционная проверка);
- 3) наименование структурного подразделения, привлекаемое к осуществлению контроля (надзора);
- 4) дату и при необходимости объем каждого запланированного мероприятия по контролю (надзору).

Примечание: в план/графике не учитываются внеплановые мероприятия по контролю качества, а также мероприятия, проводимые органами национальной безопасности.

43. Периодичность (частота) проверок осуществляется на основании применения методики оценки риска и указывается в план/графике надзора. План-график надзора строится на основе приоритетного подхода с учетом следующих критериев:

- 1) результаты предыдущих проверок органа гражданской авиации;
- 2) результаты предыдущих внутренних проверок и/или проверок, проведенных сторонними организациями;
- 3) исходя из объемов производственной деятельности организации, таких как пассажиропоток, количество воздушных судов, объем грузовых, почтовых операций, или операций, связанных с бортопитанием и пр.;
- 4) уровень угрозы после оценки риска, проведенной органами национальной безопасности (наличие угрозы в деятельность аэропорта, авиакомпании или рейса, иного объекта), вероятность акта незаконного вмешательства;
- 5) принимаемые в настоящее время на объекте меры авиационной безопасности (стандартные, усиленные);
- 6) информация, полученная от таких источников как пассажиры, экипаж, наземный персонал, средства массовой информации, социальные сети и пр.;
- 7) данные о соблюдении требований нормативных правовых актов Кыргызской Республики эксплуатантами аэропортов, воздушных судов, иных организаций гражданской авиации;
- 8) отчеты о любых инцидентах в области авиационной безопасности за предыдущий год;
- 9) информацию о значительных изменениях в схеме расположения объектов или в деятельности аэропорта, полетах воздушных судов,

оборудования для обеспечения безопасности, в структуре и штатной численности за предыдущий год;

10) запросы от эксплуатанта аэропорта, воздушных судов, либо любой другой структуры, задействованной в осуществлении мер безопасности;

11) новые и возникающие угрозы в области авиационной безопасности, другие факторы и оценки, которые будут влиять на периодичность проверки.

44. Предусмотрено пять категорий риска объектов гражданской авиации, в зависимости от которых устанавливается периодичность проведения проверок норм, правил и процедур авиационной безопасности, а также выдача разрешительных документов (сертификат и пр.):

Категория риска	Периодичность проверки	сроки выдачи разрешительных документов (сертификат и пр.)
Высокий риск	одна проверка в течение 3 месяцев	не более 3 месяцев
Средне-высокий риск	одна проверка в течение 6 месяцев	не более 6 месяцев
Средний риск	одна проверка в течение 12 месяцев	не более 12 месяцев
средне-низкий риск	одна проверка в течение 18 месяцев	не более 18 месяцев
низкий риск	одна проверка в течение 24 месяцев	до 24 месяцев

45. Категорирование риска объекта гражданской авиации осуществляется по результатам надзорных мероприятий и применения трехуровневой системы (уровень «А», уровень «В», уровень «С») несоответствия нормам, правилам и процедурам авиационной безопасности.

46. 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 или такое нарушение устраняется незамедлительно.

К уровню "А" относятся следующие нарушения:

1) невыполнение требований Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики №787 от 24 ноября 2022 года, 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 cabinного 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/привога в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа запрещенных предметов;
 - исключаящих чтобы оружие, взрывчатые вещества и другие опасные устройства не оставлялись 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.

47. 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.

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 экипаж, вести связь с бортпроводниками из кабины, а также отсутствие систем сигнализации "Опасность".

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

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".

49. Организации гражданской авиации обеспечивают планирование мероприятий по контролю качества в соответствии с пунктами Главы 5 настоящей Программы.

50. В случае если установлена конкретная угроза совершения акта незаконного вмешательства для определённых объектов гражданской авиации, то проводится внеплановая инспекционная проверка деятельности этой организации. Аспект, подлежащий проверке, выбирается в зависимости от полученной информации касательно характера угрозы.

51. Организации гражданской авиации ежегодно предоставляют органу гражданской авиации свои годовые план/графики, а также отчеты по исполнению запланированных мероприятий контроля качества в сфере авиационной безопасности.

52. Методология проведения мероприятий по контролю качества включает постановку задач, планирование, подготовку, деятельность на месте, классификацию выводов, завершение отчета или акта и, при необходимости процесс корректировки.

53. Мероприятия по контролю качества охватывают требования норм, правил и процедур авиационной безопасности, содержащихся в нормативных правовых актах, в Авиационных правилах Кыргызской

Республики в части авиационной безопасности, документах, утверждаемых органом гражданской авиации, программах авиационной безопасности и иных локальных документах. Методология проведения таких мероприятий включает, как минимум следующие аспекты:

- общая организация оцениваемого субъекта (например, программа авиационной безопасности, аэропортовый комитет по авиационной безопасности, планирование чрезвычайных ситуаций в аэропортах 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 в аэропорт;

- меры безопасности в полете;

- набор и подготовка персонала;

- постоянный мониторинг содержания учебных курсов в целях проверки актуальности и точности содержания курсов;

- инспектирование учебных центров и оборудования для проверки методов обучения/преподавания;

- анализ требований к проведению первоначального тестирования/оценки и регулярных оценок успеваемости всех категорий персонала, осуществляющего меры контроля в целях безопасности, для определения уровня их профессионализма и обеспечения поддержания стандартов эффективности работы;

- анализ проводимых оценок, включая письменные и практические экзамены;

- ознакомление с учетной документацией по подготовке, чтобы убедиться, что все сотрудники, осуществляющие меры контроля в целях безопасности, прошли требуемую начальную подготовку, подготовку на рабочем месте и переподготовку;

- досмотровое оборудование, включая вопросы проведения технического обслуживания и проверок эксплуатационных характеристик каждой единицы досмотрового оборудования, которое используется для досмотра персонала, членов экипажа, ручной клади, багажа, груза, почты, бортовых, аэропортовых припасов, досмотр припасов эксплуатанта, включая отказ используемой техники функционировать в соответствии с указанными характеристиками, 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 и пр.

54. Мероприятия по контролю качества включают:

- проверку состояния безопасности (аудит);
- инспекционную проверку состояния безопасности;
- испытание системы авиационной безопасности;
- расследование в области авиационной безопасности.

55. Проверка состояния безопасности (аудит) охватывает все аспекты авиационной безопасности, применяемые на объекте гражданской авиации.

56. Методология проведения аудита безопасности учитывает следующее:

- 1) объявление о проведении аудита безопасности и направление, в случае необходимости, вопросника для предварительной проверки;
- 2) подготовительный этап, включающий изучение заполненного вопросника перед аудитом и материалов (программы, планы, документация и пр.);
- 3) вводный брифинг (совещание) с руководством проверяемого органа, организации до начала проверки, а также во время проверки и после завершения проверки с целью доведения информации о принимаемых мерах;
- 4) при выявлении недостатков – процесс их устранения и связанный с ним контроль.

Примечание: в приложении 1 содержится информация по применению методологии проведения аудита.

57. В целях обеспечения механизма непрерывного мониторинга по выполнению государственными органами, организациями гражданской авиации норм, правил и процедур авиационной безопасности проведение аудита авиационной безопасности основывается на систематическом сборе информации одним или несколькими из следующих методов: проверка программы и процедур авиационной безопасности, собеседование, оценка доказательной документации и производственных процедур.

58. По итогам мероприятий контроля качества составляется отчет или акт, который позволяет проводить постоянный анализ тенденций принимаемых мер авиационной безопасности.

58¹. Орган гражданской авиации составляет годовой сводный отчет и аналитическую справку (об основных причинах) тенденций принимаемых мер авиационной безопасности, который, с учетом конфиденциальности сведений доводится до руководителей государственных органов, организаций гражданской авиации на ежегодном совещании.

59. Отчет или акт включает в себя:

- орган или организацию, в отношении которой проводилась проверка;
- дату и время осуществления проверки;
- сферу деятельности;
- данные государственных инспекторов, которые проводили проверку;
- описание проведенных мероприятий;
- классификацию соответствия;
- выводы с положениями нормативных правовых актов и иных документов Кыргызской Республики;
- в случае выявления несоответствий с нормами, правилами и процедурами авиационной безопасности, предписания/замечания/рекомендации по их устранению;
- сроки исполнения замечаний или разработки организацией гражданской авиации корректирующих действий.

60. В случае выявления недостатков орган гражданской авиации сообщает о замечаниях проверяемому органу или организации, а также всю необходимую информацию о дальнейших процедурах устранения недостатков и соответствующих санкций, если это будет сочтено необходимым.

61. Государственные инспекторы соблюдают все государственные требования конфиденциальности. В частности, они обязаны соблюдать строгую конфиденциальность в отношении проверяемой организации и информации, собранной в ходе проверки.

62. Орган гражданской авиации, в зависимости от объема деятельности проверяемой организации назначает инспектора или группу инспекторов для эффективной и полноценной оценки принимаемых мер. Каждая группа находится под руководством опытного инспектора органа гражданской авиации, ответственного за подготовку и управление аудитом.

63. Оценка эффективности принимаемых органом или организацией мер авиационной безопасности проводится с использованием следующей классификации соответствия:

- соответствует;
- не соответствует;
- не применимо;
- не подтверждено.

64. В условиях введения чрезвычайной ситуации/чрезвычайного положения, связанного, в том числе с противозидемиологическими 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 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.

65. 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.

66. 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).

67. Организации гражданской авиации обеспечивают в период чрезвычайной ситуации/чрезвычайного положения необходимым наличием ресурсов и средств для проведения внутренних мероприятий по контролю качества.

Глава 6. Мероприятия по устранению недостатков и применение санкций

68. В соответствии с Воздушным кодексом Кыргызской Республики, Кодексом Кыргызской Республики «О правонарушениях» орган гражданской авиации обладает полномочиями по контролю (надзору) обеспечения государственными органами, организациями гражданской авиации соблюдения норм, правил и процедур авиационной безопасности, необходимыми для того, чтобы требовать устранения любого выявленного недостатка в установленные сроки.

69. 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.

70. 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.

71. 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.

72. 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.

73. 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.

74. Когда выявляется недостаток в соблюдении норм, правил и процедур авиационной безопасности, то принимаются меры для того, чтобы государственный орган, организация гражданской авиации немедленно его устранило. Если устранение всех недостатков сразу не осуществимо государственный орган или организация гражданской авиации обеспечивает:

- разработку и применение альтернативных мер авиационной безопасности, которые согласовываются с органом гражданской авиации;

- представление на согласование органу гражданской авиации плана действий по устранению недостатков, указанных в актах, вместе с указанием коренной причины невыполнения норм, правил, процедур, сроков осуществления корректирующих действий для подтверждения того, что процесс исправления был завершен. Форма (образец) плана действий по устранению недостатков представлена в приложении 2.

75. После согласования плана действий по устранению недостатков орган гражданской авиации осуществляет контроль (надзор) за осуществлением мер по устранению этих недостатков.

76. В зависимости от эффективного и действенного осуществления мер по устранению несоответствий орган гражданской авиации определяет, требуются ли дальнейшие корректировочные действия.

77. Для эффективного осуществления контроля (надзора) деятельности органов, организаций гражданской авиации при выявлении недостатков в сфере авиационной безопасности орган гражданской авиации применяет следующие санкции:

- замечание, рекомендации;
- инспекторское предписание;
- предупреждение или наложение штрафа;
- приостановление действия или аннулирование сертификата, свидетельства, допуска или иного разрешительного документа, выданного органом гражданской авиации.

78. Орган гражданской авиации при выявлении фактов нарушений, за которые предусмотрена уголовная или иная ответственность, направляет материалы в правоохранительные органы, органы судебной власти или иные органы для привлечения к уголовной и или иной

ответственности в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

Глава 7. Связь и отчетность

79. Системой контроля качества обеспечения авиационной безопасности предусматриваются следующие виды отчетных документов:

- по результатам проведения аудиторской проверки - составляется акт/отчет проведения аудиторской проверки;
- по результатам инспекторской проверки - составляется отчет проведения инспекторской проверки.

80. Орган гражданской авиации, организации гражданской авиации создают механизм сбора и анализа информации по вопросам безопасности, предоставляемой такими источниками, как пассажиры, экипаж, наземный персонал и т.д. Этот механизм гарантирует конфиденциальность и, в необходимых случаях, защиту для лиц и организаций, предоставляющих такую информацию.

Глава 8. Кодекс поведения инспектора

81. Являясь участником группы инспекторов органа гражданской авиации по проведению проверки, инспектор обязан:

- со всей лояльностью, преданностью, добросовестностью и сознательностью выполнять функции, возложенные на него как на участника группы инспекторов по проведению проверки;
- в своем поведении руководствоваться принципом честности, объективности и беспристрастности;
- руководствоваться правилами, процедурами и методологией проведения контроля (надзора) в сфере авиационной безопасности;
- не злоупотреблять своим официальным положением в качестве члена группы по проведению проверок;
- не давать повода для недовольства или воздержаться от действия, которое может негативно отразиться на группе по проведению проверки и нанести ущерб органу гражданской авиации;
- не передавать какой-либо стороне информацию конфиденциального характера, касающейся результатов проверки;
- не передавать какой-либо стороне заполненный чек-лист, личные записи, справки.

82. Если у инспектора будет основание полагать, что от него требуют, чтобы он действовал:

- незаконно, некорректно или неэтично;
- в нарушение правил и процедур проверок;
- так, что это может повлечь за собой административные ошибки или будут иным образом противоречить вышеуказанному,

инспектор докладывает об этом в письменной форме непосредственному руководителю.

ГЛАВА 9. Критические элементы системы контроля за обеспечением авиационной безопасности

83. Критические элементы (КЭ). Восемь критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности охватывают весь спектр деятельности гражданской авиации. Они представляют собой фундаментальные блоки, на которых основывается эффективная система контроля над обеспечением авиационной безопасности. Уровень эффективной реализации КЭ является показателем способности Кыргызской Республики осуществлять контроль над обеспечением авиационной безопасности.

84. КЭ-1. Основное законодательство в сфере авиационной безопасности. Наличие всеобъемлющей и действенной законодательной базы, соответствующей условиям и сложности осуществляемой государством деятельности в области авиационной безопасности, для реализации политики и требований государства в сфере авиационной безопасности в соответствии с SARPS Приложения 17 и соответствующими положениями по безопасности в других Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации.

85. КЭ-2. Программы и нормативные положения по авиационной безопасности. Наличие необходимых общенациональных программ и адекватных нормативных положений, направленных как минимум на выполнение национальных требований, вытекающих из основного законодательства по авиационной безопасности и предусматривающих стандартные процедуры внедрения, оборудование и инфраструктуру (включая системы управления авиационной безопасностью и подготовки кадров) в соответствии с SARPS Приложения 17 и соответствующими положениями по безопасности в других Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации.

Примечание. Термин "нормативные положения" используется в широком смысле и охватывает политику, требования, правила, инструкции, указы, директивы, приказы и т. д., действующие в конкретном государстве. Статус, придаваемый нормативному положению при его применении в конкретном государстве, и предусматриваемые наказания за его несоблюдение относятся к вопросам внутреннего характера, оставляемым на усмотрение отдельных государств, принимая во внимание их обязанности по Чикагской конвенции.

86. КЭ-3. Соответствующий полномочный орган государства по авиационной безопасности и его обязанности. Создание соответствующего национального полномочного органа, ведающего авиационной

безопасностью, обеспечиваемого необходимым техническим и другим персоналом и располагающего надлежащими финансовыми ресурсами. Полномочный орган государства должен иметь функции регулирования, цели и политику в сфере авиационной безопасности. Этот элемент также включает определение и распределение задач и координацию деятельности государственных учреждений и аэропортовых организаций, связанных с различными аспектами АПКР 17 или ответственных за их реализацию, а также организацию вспомогательных средств и служб, необходимых для обеспечения авиационной безопасности в аэропортах, обслуживающих гражданскую авиацию.

87. КЭ-4. Квалификация и подготовка персонала. Установление минимальных требований к знаниям и опыту технического персонала, выполняющего функции государственного контроля в сфере авиационной безопасности, и обеспечение надлежащей подготовки этого персонала в целях поддержания на желательном уровне и повышения его квалификации. Подготовка должна включать начальную подготовку, обучение без отрыва от производства и периодическую переподготовку. Сюда входит также осуществление подготовки кадров организаций, связанных с реализацией действующих требований, мер и процедур в сфере авиационной безопасности.

Примечание. Технический персонал может работать в организации, привлекаемой соответствующим полномочным органом для осуществления государственных функций контроля от его имени.

88. КЭ-5. Технический инструктивный материал, средства и важная с точки зрения авиационной безопасности информация. Предоставление техническому персоналу соответствующего технического инструктивного материала (включая описание процессов и процедур), средств (включая помещения и оборудование) и важной с точки зрения авиационной безопасности информации, позволяющих ему осуществлять свои функции контроля за обеспечением авиационной безопасности в соответствии с установленными требованиями и стандартизированным образом. Этот элемент также включает предоставление соответствующим полномочным органом технического инструктивного материала авиационным организациям, ответственным за реализацию применимых требований, мер и процедур в области авиационной безопасности.

89. КЭ-6. Обязательства по сертификации и утверждению. Внедрение процессов и процедур для обеспечения того, чтобы персонал и авиационные организации, осуществляющие деятельность по обеспечению авиационной безопасности, отвечали установленным требованиям (таким, как системы сертификации операторов досмотрового оборудования и инструкторов по авиационной безопасности, а также гарантии того, что авиационными организациями, ответственными за реализацию мер и процедур безопасности, приняты программы авиационной безопасности,

не противоречащие соответствующим национальным требованиям) до того, как им будет разрешено осуществлять подобную деятельность.

90. КЭ-7. Обязательства по контролю качества. Осуществление таких процессов, как проверки, инспекции, обзоры и испытания, для обеспечения того, чтобы организации, уполномоченные и/или утвержденные заниматься деятельностью в сфере авиационной безопасности, постоянно отвечали установленным требованиям и функционировали на том уровне компетентности и безопасности, который требуется данным государством. Это включает контроль за работой персонала, назначенного для выполнения функций контроля за обеспечением безопасности от имени соответствующего полномочного органа.

91. КЭ-8. Разрешение проблем безопасности. Осуществление процессов и процедур, направленных на выявление недостатков в сфере авиационной безопасности, которые могли присутствовать в системе авиационной безопасности и были выявлены компетентным органом, занимающимся данной проблематикой, или другими соответствующими структурами. Это включает способность анализировать недостатки в сфере безопасности, подготавливать рекомендации, обеспечивать решение проблем по устранению выявленных недостатков посредством контрольных процедур для обеспечения эффективной реализации корректирующих мер и при необходимости применять принудительные меры.

Методология проведения контроля (надзора)

Раздел 1. Аудит

Глава 1. Цели аудита

1. Целями аудита посредством сбора свидетельств являются:

- обеспечить контроль над осуществлением норм, правил и процедур авиационной безопасности и обеспечивать их последовательное осуществление в соответствии с требуемыми нормами;
- выявлять любые недостатки в нормах, правилах и процедурах авиационной безопасности и обеспечивать их устранение;
- выявлять области, требующие улучшения, и предоставлять аудируемому лицу необходимую информацию и материалы для улучшения.

Глава 2. Общие сведения

2. Аудит охватывает все аспекты норм, правил и процедур авиационной безопасности. В случае необходимости, обусловленной масштабом и количеством операций, аудит объекта гражданской авиации проводится в рамках нескольких проверок.

3. Аудит, как правило, проводится в течение от нескольких дней до нескольких недель, и аудиторы проверяют, последовательно ли выполняются нормы, правила и процедуры авиационной безопасности на постоянной основе (например, рассматриваются журналы, учебные записи и иные материалы, а также проводится визуальная проверка процедур по досмотру персонала, пассажиров, идентификация пассажиров, багажа и пр.).

4. Аудит должен гарантировать, что в проверяемой организации будут рассмотрены все аспекты авиационной безопасности, а также будут проверены все службы, подразделения и организации, участвующие в осуществлении мер авиационной безопасности.

5. Предварительное уведомление о проведении аудита направляется субъекту заранее. Проверяемая организация назначает координатора, а также лица (лиц), которые будут обеспечивать сопровождение государственного инспектора или группу инспекторов при аудите.

6. Аудит не включает никаких скрытых проверок (испытаний системы авиационной безопасности).

7. Для достижения своих целей аудит, охватывает как минимум все нижеследующие области:

- общая организация проверяемого субъекта (например, программа и аэропортовый комитет по авиационной безопасности, распределение ответственности за осуществление, планирование чрезвычайных ситуаций, управление реагированием на акты незаконного вмешательства);
- разграничение и установление неконтролируемых, контролируемых зон, охраняемых зон ограниченного доступа, а также обеспечение пропускного и внутриобъектового режима;
- персонал и проносимые им предметы;
- пассажиры и ручная кладь;
- багаж;
- груз и почта;
- бортовое питание, сопутствующие средства, бортовые припасы и принадлежности;
- аэропортовые поставки;
- меры авиационной безопасности в отношении воздушных судов, включая вопросы обеспечения авиационной безопасности в полете;
- набор и подготовка персонала;
- оборудование для целей авиационной безопасности;
- кибер-безопасность;
- управление и оценка факторов риска в области авиационной безопасности проверяемого субъекта гражданской авиации;
- внутренние мероприятия контроля качества обеспечения авиационной безопасности;
- действия по управлению кризисными ситуациями (планирование, разработка процедур и их отработка).

8. Аудиторам, осуществляющим контрольную деятельность, предоставляются достаточные полномочия для получения информации, необходимой для выполнения их задач. Аудиторы имеют при себе удостоверение и право на осуществление контроля над соблюдением требований норм, правил и процедур авиационной безопасности. Аудитор наделяется следующими полномочиями:

- инспектировать воздушное судно, зарегистрированное в Кыргызской Республике, а также любое иностранное воздушное судно, находящееся на территории Кыргызской Республики;
- осуществлять проверку деятельности объекта гражданской авиации в любой зоне и на любом его участке, в том числе при поставках средств и предоставления услуг по комплектованию бортового питания, сопутствующих средств, аэропортовых, аэронавигационных принадлежностей, бортовых припасов, грузов, почты;
- запрашивать у государственного органа, организации гражданской авиации информацию, имеющую отношение к целям проверки;
- записывать любую операцию, процедуру или установку в письменной, фотографической или иной электронной форме. Кроме того, аудиторы имеют право доставлять и использовать оборудование,

необходимое для выполнения их обязанностей, в охраняемые зоны ограниченного доступа, включая, например, камеры, видео/аудиосредства;

- требовать немедленного устранения недостатков в авиационной безопасности и корректировать при необходимости принимаемые меры.

9. Мероприятия по контролю качества проводятся в любое время, включая выходные, праздничные дни.

10. Аудитор при выполнении контроля избегает или сводит к минимуму вмешательство в оперативную деятельность организации. При проведении аудита инспектор обязан:

- соблюдать требования авиационной безопасности на объекте, использовать обычные каналы доступа и выхода;

- соблюдать все правила техники безопасности;

- не применять силу для получения доступа к любым воздушным судам, зданиям, работам;

- не открывать самостоятельно двери и технологические люки воздушного судна, не прикасаться к органам управления и управляющим устройствам, задействованным в эксплуатации систем воздушного судна либо используемым для аварийного применения (включателям, тумблерам, аварийному оборудованию и прочее);

- не управлять транспортными средствами без надлежащего разрешения в аэропортах на территории аэропорта;

- не превышать свои полномочия;

- принимать разумные и обоснованные меры, чтобы не отвлекать сотрудников без необходимости от их основных обязанностей при проведении собеседований.

11. Аудиторы при проведении контроля (надзора) по вопросам авиационной безопасности не должны давать советы, исправлять или инструктировать персонал во время аудита, особенно сотрудников службы, ответственной за обеспечение мер авиационной безопасности. Кроме того, они не должны предпринимать никаких прямых оперативных действий, таких как проведение досмотра с пассажирами, персоналом или транспортных средств.

Глава 3. Проведение аудиторских проверок

12. Общий процесс аудита включает следующие этапы:

1) объявление о проведении аудита и, при необходимости, рассылка вопросника перед аудитом;

2) подготовительный этап, включающий изучение заполненного вопросника перед аудитом и другой соответствующей документации;

3) вводный инструктаж с представителями органа или организации до начала деятельности по проверке на месте;

4) анализ и отчетность;

5) при выявлении недостатков, процесс устранения и связанный с ним мониторинг этого процесса.

Для подтверждения того, что меры безопасности выполняются, проведение аудита основывается на систематическом сборе информации одним или несколькими из следующих методов:

- рассмотрение документов;
- наблюдения;
- собеседование;
- проверки на местах.

13. Аудит не включает никаких испытаний системы авиационной безопасности.

14. Аудит основывается на проверке соблюдения мер безопасности на объекте, при этом инспектор не должен делать суждений. Все замечания должны быть обоснованы. Аудиторы не должны выносить никаких личных мнений.

15. Ключевой задачей аудита является выявление потенциальных недостатков и их надлежащее устранение. Субъекты, подлежащие аудиту, информируются о ходе и результатах аудита устным сообщением на месте во время проведения совещания и посредством письменного акта, в котором более подробно излагаются недостатки.

16. Для оценки степени соответствия процедур и мер безопасности, контролируемых в ходе аудита, требованиям нормативных правовых актов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности группа или аудитор использует следующую классификацию соответствия:

- «Соответствует» - означает, что не было выявлено никаких недостатков. Оцениваемый район полностью соответствует требованиям нормативных правовых документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;

- «Не соответствует требованиям» - означает, что выявлен недостаток. Проверяемая организация должна незамедлительно принять меры по устранению выявленного недостатка. В этом случае предпринимаются принудительные действия (санкции), соизмеримые с важностью выявленного нарушения безопасности;

- «Не подтверждено» - означает элемент, не проверенный, например, проверка документов или определенная мера, процедура;

- «Неприменимо» - означает, что меры или процедуры обеспечения безопасности не применяются или не осуществляются проверяемой организацией.

Глава 4. Отчетность и процедуры после аудита

17. Результаты аудита сообщаются посредством устного сообщения на месте во время проведения совещания и посредством письменного отчета.

18. По завершению аудита организуется совещание с участием руководителей проверяемой организации. В ходе этого совещания аудиторы представляют выводы, как положительные, так и отрицательные, и выделяют области несоблюдения при выявлении таковых. Аудиторы определяют необходимость немедленного устранения серьезных недостатков. Проверяемое лицо может указать на оперативное устранение замечаний, которые были даны в ходе аудита. Письменный промежуточный отчет о результатах аудита рассматривается в качестве средства содействия распространению результатов среди заинтересованных субъектов и безотлагательному осуществлению корректирующих действий.

19. После каждого аудита подготавливается письменный акт. Этот акт включает в себя результаты аудита, выявленные несоответствия с требованиями норм, правил и процедур, рекомендации и при необходимости санкции.

20. В акте обобщаются выводы аудита и любые недостатки или несоответствия требованиям норм, правил и процедур авиационной безопасности. В акте содержатся все замечания, выявленные в ходе замечания, в том числе, которые были устранены.

21. Для обеспечения того, чтобы все недостатки, выявленные в ходе аудита, были устранены как можно скорее, акт подготавливается в течение, максимум 30 календарных дней.

22. Организация гражданской авиации представляет на согласование органу гражданской авиации план действий (мероприятий) по устранению недостатков, изложенных в акте проверки. После согласования плана действий по устранению недостатков орган гражданской авиации осуществляет контроль по его исполнению.

23. План действий по устранению недостатков разрабатывается и направляется в орган гражданской авиации в течение 30 календарных дней с момента получения акта. За исключением тех случаев, когда характер недостатка требует немедленного устранения, общий процесс устранения должен быть завершен в течение сроков, указанных в этом плане.

24. Недостатки системы авиационной безопасности, выявленные в ходе аудита, считаются закрытыми только после того, как они будут выполнены в полном объеме и представлены органу гражданской авиации в виде отчета со всей необходимой доказательной документацией (копии справок, сертификатов, приказов, выписок из документов и пр.). Орган гражданской авиации при необходимости проводит повторную проверку для отслеживания корректирующих действий по устранению недостатков.

25. Орган гражданской авиации ведет учет ревизий и анализ результатов, и процесса устранения недостатков, включая даты устранения недостатков.

26. Орган гражданской авиации обеспечивает проведение мониторинга и анализа материалов аудита, в том числе для надлежащей

корректировки элементов норм, правил и процедур и политики в сфере авиационной безопасности.

Раздел 2. Инспекционные проверки

Глава 5. Цели инспекционных проверок

27. Целями инспекционных проверок посредством сбора свидетельств являются:

- обеспечение контроля (надзора) принимаемых мер и процедур авиационной безопасности;
- выявление любых недостатков в конкретных мерах и процедурах обеспечения авиационной безопасности и обеспечение их устранения;
- оценка эффективности политики авиационной безопасности и связанных с ней мер и процедур.

Глава 6. Описание

28. Инспекция носит ограниченный объем проверки, сосредоточенный на конкретном типе операции. Эта категория проверки проводится в течение короткого периода времени по сравнению с аудитом.

29. Орган гражданской авиации не направляет проверяемой организации никаких предварительных уведомлений об инспекциях.

30. Для достижения своих целей инспекция направлена на изучение вопросов эффективности одного или нескольких аспектов требований нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, включая политику, на которой они основаны.

31. Инспекционная проверка охватывает один или несколько из следующих вопросов:

- общая организация проверяемого субъекта (например, программа и аэропортовый комитет по авиационной безопасности, распределение ответственности за осуществление, планирование чрезвычайных ситуаций, управление реагированием на акты незаконного вмешательства);
- разграничение и установление неконтролируемых, контролируемых зон, охраняемых зон ограниченного доступа, а также обеспечение пропускного и внутриобъектового режима;
- персонал и проносимые им предметы;
- пассажиры и ручная кладь;
- багаж;
- груз и почта;
- бортовое питание, сопутствующие средства, бортовые припасы и принадлежности;
- аэропортовые поставки;

- меры авиационной безопасности в отношении воздушных судов, включая вопросы обеспечения авиационной безопасности в полете;
- набор и подготовка персонала;
- оборудование для целей авиационной безопасности;
- кибер-безопасность;
- управление и оценка факторов риска в области авиационной безопасности проверяемого субъекта гражданской авиации;
- внутренние мероприятия контроля качества обеспечения авиационной безопасности;
- действия по управлению кризисными ситуациями (планирование, разработка процедур и их отработка).

32. Инспектор при выполнении своих функций наделяется теми же полномочиями и обязан соблюдать все требования, которые указаны в настоящей Программе.

33. Инспекционные мероприятия проводятся в любое время, включая выходные, праздничные дни.

Глава 7. Проведение инспекционных проверок

34. Процесс инспекционной проверки включает следующие шаги:

- 1) подготовительный этап;
 - проверка мер и процедур авиационной безопасности на объекте;
 - проведение совещания при необходимости;
- 2) отчетность/запись;
- 3) процесс корректировки и его мониторинг.

35. Для подтверждения эффективности мер безопасности проведение инспекционной проверки авиационной безопасности основано на систематическом сборе информации одним или несколькими из следующих методов:

- рассмотрение документов;
- наблюдение;
- интервью/собеседование;
- проверка мер и процедур авиационной безопасности на объекте.

36. Для оценки степени соответствия процедур и мер безопасности, контролируемых в ходе инспекции, используется классификация соответствия, указанная в п. 53 настоящей Программы.

Глава 8. Процедуры отчетности и последующей инспекции

37. Результаты инспекций сообщаются посредством устного сообщения на месте во время проведения послеинспекционного совещания и посредством письменного отчета.

38. Процедуры отчетности и последующей инспекционной проверки аналогичны процедурам отчетности и последующего аудита, указанным в Главе 4 настоящей Методологии.

Раздел 3. Методика проведения испытания системы авиационной безопасности

Глава 9. Задачи

39. Общие цели испытаний системы авиационной безопасности заключаются в следующем:

- проверка эффективности нормативных правовых актов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;
- проверка процедур обеспечения авиационной безопасности, осуществляемых органами и организациями гражданской авиации;
- выявление любых недостатков в нормах и процедурах авиационной безопасности и обеспечение их устранения;
- мотивация работников, обеспечивающих меры авиационной безопасности к надлежащему обеспечению мер и процедур авиационной безопасности.

40. Испытание системы авиационной безопасности направлено на то, чтобы противопоставить одну или несколько частей системы авиационной безопасности органа или организации гражданской авиации при имитации попытки совершения акта незаконного вмешательства.

41. Основная цель заключается в оценке эффективности и надежности системы при столкновении с таким явлением. Таким образом, цель испытаний состоит в том, чтобы установить, достигают ли меры и процедуры авиационной безопасности своих целей, а не в том, чтобы установить, действуют ли эти меры или нет.

Глава 10. Описание

42. Планирование мероприятий по испытанию системы авиационной безопасности осуществляется при условии обеспечения строгой конфиденциальности. Информация о предстоящем испытании при необходимости доводится только до руководящего состава органа или организации гражданской авиации, подвергаемой испытанию.

43. Испытание охватывает, как минимум один или несколько из следующих вопросов:

- контроль доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа;
- защита воздушного судна;
- досмотр пассажиров и ручной клади;
- досмотр персонала и проносимых/перевозимых предметов;

- досмотр, защита зарегистрированного багажа;
- досмотр, охрана груза или почты.

Глава 11. Проведение испытаний

44. Испытание системы авиационной системы с использованием взрывных устройств, взрывчатых веществ, проводится органами национальной безопасности или под их контролем. Организации гражданской авиации, обеспечивающие меры авиационной безопасности также в рамках внутренних мероприятий по контролю качества проводят испытания. Планы испытаний с использованием оружия согласовываются с органами национальной безопасности.

45. При проведении испытаний назначается лицо, ответственное за планирование проведения испытания, и организацию обеспечения всех мер безопасности и предосторожности.

46. Любые используемые образцы регистрируются и обозначаются как образцы испытания с контактными номерами.

47. Принимаются надлежащие меры для хранения и транспортировки образцов в период между испытаниями.

48. Проводящим испытание лицам запрещается:

- применять силу для получения доступа к любому воздушному судну, зданию и иному объекту гражданской авиации;
- самостоятельно открывать наружные двери воздушного судна и не прикасаться к любым поверхностям управления воздушного судна;
- управлять транспортными средствами без надлежащего разрешения;
- подвергать опасности людей, воздушные суда, средства или объекты гражданской авиации;
- наносить ущерб частной или общественной собственности.

49. Недостаток при испытании означает, что успешно преодолена выбранная процедура авиационной безопасности. Этот недостаток в реализации данной меры или процедуры может быть результатом:

- отсутствия технических средств, необходимых для достижения целей данной меры;
- отсутствия инструкций, данных персоналу руководством, или непонимание инструкций;
- недостаток самой процедуры или политики, на которой она основана;
- недостаточная подготовка персонала;
- халатность или неэффективность принимаемых мер со стороны отдельного лица или лиц.

50. Орган или организация, проводящие испытание системы авиационной безопасности, устанавливают, может ли одна или несколько

из перечисленных в п. 49 настоящей Методологии объяснить причину недостатка, продемонстрированного в ходе проверки.

51. Для оценки степени соответствия процедур и мер безопасности, контролируемых в ходе испытания, используется классификация соответствия, указанная в п. 53 настоящей Программы.

Глава 12. Процедуры отчетности и последующего испытания

52. Результаты испытания сообщаются посредством устного сообщения на месте во время проведения совещания и посредством письменного акта.

53. Процедуры отчетности и последующего испытания аналогичны процедурам отчетности и последующего аудита, указанным в Главе 4 настоящей Методологии.

Раздел 4. Методология расследования в сфере авиационной безопасности

Глава 13. Цели расследований

54. Цели расследований в области авиационной безопасности заключаются в установлении следующих вопросов:

- где, как и почему произошло конкретное нарушение авиационной безопасности и/или инцидент;
- любые слабые стороны, которые способствовали нарушению и / или объяснению инцидента;
- кто несет ответственность за нарушение и / или инцидент;
- какое нарушение законодательства Кыргызской Республики было совершено;
- какие действия следует предпринять и кем, чтобы избежать повторения нарушения и / или инцидента;
- следует ли рассматривать вопрос о привлечении к ответственности физического или юридического лица.

55. Расследование - это деятельность по проверке, осуществляемая, когда инцидент безопасности действительно произошел.

Глава 14. Проведение расследований

56. Расследование представляет собой целенаправленную проверку, касающуюся одного или ограниченного числа аспектов авиационной безопасности, потенциально вовлеченных в возникновение инцидента и его продолжительность относительно короткая, если только инцидент

потенциально не связан с широким спектром мероприятий и мер авиационной безопасности.

57. Расследования в сфере авиационной безопасности проводятся, как правило, следственными органами, а также могут проводиться органом гражданской авиации. Проводящие расследование лица обеспечивают:

- соблюдение требований безопасности на проверяемом объекте и использование обычных зон доступа и выхода;
- соблюдение правил техники безопасности.

58. Проводящим расследование лицам запрещается:

- применять силу для получения доступа к любому воздушному судну, зданию и иному объекту гражданской авиации;
- самостоятельно открывать наружные двери воздушного судна и не прикасаться к любым поверхностям управления воздушного судна;
- управлять транспортными средствами без надлежащего разрешения;
- подвергать опасности людей, воздушные суда, средства или объекты гражданской авиации;
- наносить ущерб частной или общественной собственности.

Глава 15. Процедуры отчетности и последующего расследования

59. По завершении процесса расследования составляется акт/отчет, который включает, как минимум следующие сведения;

- цели расследования;
- информацию о проделанной работе и ее результатах;
- замечания и всю необходимую информацию относительно дальнейших действий, которые необходимо предпринять, чтобы избежать повторения и/или определить конкретные обязанности перед физическими и/или юридическими лицами.

60. Орган гражданской авиации ведет учет и анализ результатов расследований в сфере авиационной безопасности.

Приложение 2

Форма плана устранения выявленных недостатков.

В плане устранения выявленных несоответствий государственным органом или организацией гражданской авиации указываются - содержание несоответствия, планируемое мероприятие по устранению несоответствия, ответственное лицо, сроки исполнения.

Представленный органом или организацией план устранения несоответствий утверждается руководителем или его заместителем и направляется в орган гражданской авиации для дальнейшего согласования.

содержание несоответствия	категория несоответствия	коренная причина невыполнения норм, правил, процедур	мероприятия по устранению несоответствия	сроки исполнения	ответственное лицо

