

Типовое положение  
о службе авиационной безопасности в организации гражданской авиации  
Кыргызской Республики



<b>Содержание</b>		<b>Стр.</b>
<b>№</b>		
Глава 1	Общие положения	4
Глава 2	Функции и задачи руководителей предприятий по организации и обеспечению мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации	4
Глава 3	Полномочный орган, ответственный за обеспечение мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации	6
Глава 4	Задачи, функции и права САБ	7
Глава 5	Структура и состав САБ	11
Глава 6	Руководство САБ	14
Глава 7	Материально-техническое и финансовое обеспечение	15
Приложение 1	Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего более 1000000 пассажиров в год	19
Приложение 2	Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего более 50000 пассажиров в год	20
Приложение 3	Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего менее 50000 пассажиров в год	21
Приложение 4	Структурная схема САБ авиакомпании	22

## **Глава 1. Общие положения**

1. Типовое положение о службе авиационной безопасности в организации гражданской авиации Кыргызской Республики, (далее по тексту Положение), разработано в соответствии с Воздушным Кодексом Кыргызской Республики, стандартами и рекомендациями, систематизированными в приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, ратифицированной Кыргызской Республикой 18 декабря 1992 года.

2. Положение является частью национальной программы безопасности гражданской авиации и призвано обеспечить эффективное и последовательное применение органами и организациями гражданской авиации требований Воздушного Кодекса Кыргызской Республики и иных нормативных правовых актов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности.

3. Настоящим Положением определяются требования для предприятий по организации и обеспечению мер авиационной безопасности на объектах гражданской авиации.

## **Глава 2. Функции и задачи руководителей предприятий по организации и обеспечению мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации**

4. Руководитель аэропорта (аэродрома, вертодрома), эксплуатанта воздушных судов, организации по наземному, аэронавигационному обслуживанию, авиатопливообеспечению (далее по тексту организации гражданской авиации) несет ответственность и непосредственно отчитывается перед органом гражданской авиации за разработку, внедрение и выполнение норм, правил и процедур авиационной безопасности и осуществление мероприятий по предотвращению актов незаконного вмешательства на своих объектах.

5. Основные обязанности руководителя организации гражданской авиации в области авиационной безопасности включают:

1) координация работы по осуществлению мер авиационной безопасности в аэропорту

2) назначение должностного лица, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности и выполнение программы авиационной безопасности в организации гражданской авиации;

3) утверждение структуры службы авиационной безопасности в организации, на которую возлагается ответственность по осуществлению мер авиационной безопасности;

4) обеспечение достаточного наличия ресурсов и средств в службе авиационной безопасности, включая рабочие помещения, средства связи,

надлежащее оборудование и учебные материалы, необходимые для осуществления мер авиационной безопасности;

5) разработка, согласование с органом гражданской авиации, принятие в письменной форме Программы авиационной безопасности в целях выполнения норм, правил и процедур авиационной безопасности;

б) обеспечение процедур по отбору, набору:

а) первоначальные и периодические проверки анкетных данных лиц, осуществляющих контроль в целях безопасности, лиц, которым предоставляется допуск без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа, и лиц, имеющих доступ к конфиденциальной информации по авиационной безопасности, перед их вступлением в соответствующие должности или предоставлением им доступа в такие зоны или к такой информации;

б) немедленное лишение возможности осуществлять контроль в целях безопасности, допуска без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа и доступа к конфиденциальной информации по авиационной безопасности лица, признанного неподходящим по итогам любой проверки анкетных данных;

б) обеспечение прохождения начальной и периодической подготовки персонала всех лиц, занимающихся различными аспектами авиационной безопасности на объекте или отвечающих за их осуществление, а также лиц, которым требуется иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа в целях повышения осведомленности о мерах безопасности;

7) обеспечение учёта требований, необходимых для оптимального применения мер авиационной безопасности при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих сооружений на объектах и согласование этих проектов с органом гражданской авиации;

8) идентификация неконтролируемых зон и координация мер по обеспечению безопасности в неконтролируемой зоне;

9) обеспечение досмотровым оборудованием и техническими средствами, позволяющими выявлять взрывные устройства, взрывчатые вещества, а также его техническое обслуживание сертифицированным персоналом;

10) обеспечение проведения внутренних мероприятий по контролю качества в соответствии с программой контроля качества и программой авиационной безопасности;

11) обеспечение проведения внутренней оценки рисков в сфере авиационной безопасности;

12) обеспечение разработки и внедрения системы управления авиационной безопасностью;

13) обеспечение безопасности критически важных информационных авиационных систем;

14) разработка локальных документов и отработка практических действий, связанных с ответными мерами в случае акта незаконного вмешательства, включающие:

- разработку и утверждение плана мероприятий при чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства;
- распределение обязанностей ответственных лиц за проведение мероприятий при акте незаконного вмешательства;
- утверждение инструкций и процедур для персонала;
- установление системы связи и оповещения;
- установление сил и средств для проведения ответных мер, а также установление изолированных мест для ВС и физических лиц;
- проведение подготовки персонала на регулярной основе.

### **Глава 3. Полномочный орган, ответственный за обеспечение мер авиационной безопасности (САБ)**

6. САБ является самостоятельным структурным подразделением организации гражданской авиации и осуществляет на объекте гражданской авиации комплекс мероприятий по обеспечению мер авиационной безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, а также усиливает (дополнительно) меры безопасности в период повышенной угрозы деятельности гражданской авиации.

7. САБ в своей деятельности руководствуется нормативными правовыми актами Кыргызской Республики, документами, утверждаемыми органом гражданской авиации, программой авиационной безопасности и стандартными эксплуатационными процедурами организации гражданской авиации.

8. САБ взаимодействует с другими структурными подразделениями организации гражданской авиации, органами, предприятиями, расположенными в аэропорту или пользующимися его услугами, а также с органами национальной безопасности, внутренних дел, пограничного, таможенного контроля и иными лицами при решении вопросов, отнесенных к их компетенции.

9. САБ несет ответственность за осуществление мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации в соответствии с нормативными правовыми актами Кыргызской Республики, локальными документами организации гражданской авиации или заключаемым договором на обеспечение таких мер.

10. Руководитель организации гражданской авиации обеспечивает периодические проверки осуществления САБ мер безопасности на соответствие с программой авиационной безопасности, в том числе, если такие функции выполняются на договорных условиях.

11. Финансирование и материально-техническое обеспечение САБ осуществляется за счет средств организации гражданской авиации.

## Глава 4. Задачи, функции и права САБ

12. САБ (аэропорта, аэродрома, грузового терминала, цеха бортового питания, поставщика аэронавигационных услуг, авиатопливообеспечения) обеспечивает защиту деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в соответствии с нормами, правилами и процедурами авиационной безопасности. При этом основными задачами службы являются:

1) предотвращение и пресечение (совместно с органами национальной безопасности, внутренних дел) попыток захвата и угона воздушного судна;

2) осуществление в установленном порядке досмотра/контроля в целях безопасности персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортовых, аэропортовых припасов, бортового питания в целях предотвращения доставки на борт воздушного судна и в охраняемые зоны ограниченного доступа оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других веществ, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства;

3) обеспечение патрулирования, наблюдения и охраны объекта гражданской авиации, включая авиационную технику, зоны рабочих секторов, курсовых и глиссадных радиомаяков, объектов управления воздушным движением, радио- и светотехнического оборудования, складов горюче-смазочных материалов, коммерческих складов и материально-технического обеспечения, других особо важных объектов;

4) организация пропускного и внутриобъектового режима, осуществление допуска лиц и транспортных средств на контролируемую территорию, охраняемую зону ограниченного доступа объекта гражданской авиации;

5) разработка и реализация программы и плана по подготовке персонала в сфере авиационной безопасности, обеспечение начальной и периодической подготовки/инструктажа персонала подразделений и иных организаций, расположенных на территории объекта в целях осведомленности о мерах авиационной безопасности;

6) осуществление контроля над соблюдением органами и организациями, базирующимися на территории объектов гражданской авиации или пользующимися их услугами норм, правил и процедур авиационной безопасности;

7) обеспечение контроля доступа в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта.

13. САБ (аэропорта, грузового терминала, цеха бортового питания, поставщика аэронавигационных услуг, авиатопливообеспечения) в соответствии с возложенными на нее задачами осуществляет следующие функции:

1) разрабатывает и осуществляет программу авиационной безопасности, в которой отражаются меры и процедуры авиационной безопасности в отношении пассажиров, членов экипажей, персонала, ручной клади, багажа, почты, грузов, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, транспортных средств и иных предметов;

2) осуществляет специальные меры противодействия актам незаконного вмешательства, в том числе на неконтролируемой территории;

3) принимает дополнительные меры авиационной безопасности в период повышенной угрозы или в чрезвычайных обстоятельствах;

4) совместно с правоохранительными органами участвует в мероприятиях по установлению лиц - авторов анонимных угроз в адрес организации гражданской авиации;

5) взаимодействует с органами национальной безопасности, внутренних дел при проведении мероприятий с целью выявления и задержания лиц, представляющих угрозу для пассажиров, членов экипажей, персонала, публики, воздушного транспорта, а также в случаях обнаружения на территории объекта оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ и предметов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства;

б) ведет учет изъятых в процессе досмотра или обнаружения на территории объекта оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других предметов, запрещенных к проносу/провозу в охраняемую зону ограниченного доступа и перевозке воздушным транспортом;

7) организует создание и внедрение систем опознавания лиц и транспортных средств, а также иных инженерно-технических средств охраны для предотвращения несанкционированного доступа в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа;

8) обеспечивает в отношении всех лиц и их предметов перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа объекта применение надлежащих методов досмотра, которые способны обнаружить присутствие взрывчатых веществ и взрывных устройств;

9) осуществляет пропускной режим в контролируемой зоне объекта, выявляя и задерживая нарушителей, принимает в отношении этих лиц меры административного воздействия и передает их в правоохранительные органы;

10) обеспечивает мероприятия по оформлению, учету, хранению, выдаче пропусков и контролю их использования;

11) осуществляет проведение периодических оценок уязвимых мест, угроз и рисков на объекте гражданской авиации, обеспечивая координацию между органами гражданской авиации, национальной безопасности, внутренних дел и другими организациями принимает меры по их устранению;



12) обеспечивает непрерывное осуществление анализа качества обеспечения превентивных мер безопасности, и при необходимости выработку мероприятий для эффективной реализации таких мер подразделениями и лицами на объекте гражданской авиации;

13) обеспечивает проведение внутренней оценки уязвимостей, угроз и рисков в сфере авиационной безопасности.

14. Для обеспечения выполнения своих функциональных обязанностей САБ аэропорта оснащается служебным оружием. Порядок приобретения, хранения, учета и применения оружия осуществляется в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

15. САБ аэропорта, уполномоченный орган (лицо) по контролю качества аэропорта имеет право:

1) требовать от структурных подразделений аэропорта, государственных органов и организаций, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта выполнения норм, правил и процедур авиационной безопасности;

2) выписывать предписания руководителям структурных подразделений организации при выявлении нарушений норм, правил и процедур авиационной безопасности;

3) выносить представление и административные материалы руководителю организации, а также в орган гражданской авиации для принятия санкций в пределах прав и полномочий, предусмотренных законодательством Кыргызской Республики, а при необходимости расторжению соответствующих договоров по наземному и иному обслуживанию;

4) производить в установленном порядке досмотр пассажиров с дипломатическим статусом/иммунитетом и обладающих дипломатическими полномочиями, депутатов Жогорку Кенеша Кыргызской Республики, руководителей министерств, ведомств, органов, фельдъегерей, сопровождающих официальную корреспонденцию, за исключением случаев, предусмотренных нормативными правовыми актами Кыргызской Республики;

5) не допускать к полету пассажиров всех категорий, отказавшихся от предполетного досмотра;

6) беспрепятственного доступа на все объекты и помещения служб объекта, использования любых транспортных средств на объекте с водителем при необходимости преследования и задержания нарушителей в контролируемой зоне, охраняемых зонах ограниченного доступа;

7) изымать в установленном порядке с составлением акта оружие, боеприпасы, взрывчатые, легковоспламеняющиеся и другие опасные вещества, и предметы, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации с последующим принятием мер в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

16. САБ авиакомпании, выполняющей регулярные воздушные перевозки, осуществляет следующие функции:

1) координирует деятельность служб авиакомпании и взаимодействует с государственными органами по вопросам обеспечения авиационной безопасности авиакомпании и обеспечивает полное содействие САБ аэропорта в выполнении возложенных задач;

2) организует регистрацию и учет удостоверений членов экипажа авиакомпании и осуществляет контроль за их соблюдением;

3) оказывает содействие государственным органам в мероприятиях по предотвращению и пресечению попыток захвата (угона) воздушных судов авиакомпании, локализации последствий чрезвычайных ситуаций и осуществляет дополнительные меры по усилению авиационной безопасности на борту воздушных судов авиакомпании;

4) разрабатывает, внедряет и поддерживает программу авиационной безопасности авиакомпании, инструкции и процедуры, регламентирующие порядок обеспечения авиационной безопасности;

5) участвует в обеспечении безопасности особо важных полетов при использовании воздушных судов авиакомпании;

6) обеспечивает безопасность на борту воздушных судов;

7) контролирует выполнение пассажирами и грузоотправителями регламента и процедур по авиационной безопасности выполнение аэропортами условий договорных обязательств по обеспечению ими авиационной безопасности;

8) обеспечивает своевременную подготовку, переподготовку работников САБ и иных лиц авиакомпании по вопросам авиационной безопасности в учебных заведениях гражданской авиации, внутренних инструктажей;

9) принимает участие в проведении предполетного и специального осмотра (проверки или обыска) воздушных судов авиакомпании в целях безопасности;

10) обобщает и анализирует материалы по вопросам обеспечения авиационной безопасности, готовит справочные и отчетные материалы для руководства авиакомпании и органу гражданской авиации;

11) обеспечивает проведение внутренней оценки уязвимостей, угроз и рисков в сфере авиационной безопасности.

17. Сотрудникам САБ аэропорта предоставляется право проверки состава экипажа, осуществления контроля при посадке пассажиров, загрузки на борт воздушных судов, грузов, почты, бортового питания, бортовых припасов согласно документам данного рейса, а также при необходимости грузовых, технических отсеков воздушного судна.

18. Сотрудники САБ при выполнении своих функций и обязанностей имеют право на применение оружия и спецсредств в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

## Глава 4. Структура и состав САБ

19. Структура и штатное расписание САБ, исходя из объемов и характера выполняемых задач, с учетом количества контрольно-пропускных пунктов и пунктов специального контроля, величины контролируемой зоны, охраняемых зон ограниченного доступа, постов по охране авиационной техники и особо важных объектов, их дислокации утверждается руководителем организации гражданской авиации.

20. Структурная схема службы авиационной безопасности аэропорта и авиакомпании разрабатывается согласно схеме, указанной в приложениях 1 и 2 к настоящему Положению, в которой содержится минимальное количество подразделений по авиационной безопасности.

21. Должностные инструкции работников САБ утверждаются руководителем организации гражданской авиации.

22. Комплектование САБ личным составом производится по трудовому договору и в соответствии с требованиями нормативных правовых актов и иных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности.

23. Штат операторов технических средств контроля (досмотра) в контрольных пунктах досмотра пассажиров и ручной клади в аэропортах, обслуживающих более 1000000 (один миллион) пассажиров в год состоит из, как минимум 6 человек, функции которых включают следующее:

1) контролеры проездных документов отвечают за то, чтобы в зону досмотра проходили только имеющие билеты пассажиры. При наличии подготовки в области методов выявления поведенческих особенностей они также применяют эти методы для установления тех пассажиров, которых следует подвергнуть более тщательному досмотру. В зависимости от количества пассажиров, такому сотруднику может оказывать помощь другой сотрудник, в задачу которого входит только выявление поведенческих особенностей;

Примечание: в аэропортах функции по контролю проездных документов пассажиров, членов экипажей, персонала могут быть возложены на иные государственные органы или подразделения (к примеру, на уполномоченный орган в сфере пограничного контроля, службу перевозок или эксплуатанта воздушного судна);

2) сотрудники службы авиационной безопасности на входе в контрольный пункт досмотра («направляющие») для инструктирования пассажиров, членов экипажа и персонала относительно надлежащей процедуры снятия одежды и выемки предметов (эту функцию можно также выполнять с помощью аудиовизуальных средств и информационных указателей), регулирования прохождения пассажиров через контрольный пункт, обеспечения надлежащего размещения багажа на ленточном транспортере рентгеновской установки для получения эффективного изображения, а также предупреждения пассажиров о необходимости

помещать электронную аппаратуру, такую, как портативные ЭВМ и сотовые телефоны, в предназначенные для этой цели подносы, с тем чтобы при прохождении через рентгеновскую установку не создавать посторонних помех;

3) 2 сотрудника (мужского и женского пола) по ручному досмотру пассажиров, членов экипажа, персонала осуществляют дополнительную проверку пассажиров после прохождения ими основного досмотра (такого как АДМ или досмотровые сканеры) и проводят досмотр вручную с помощью или без помощи ПДМ;

4) операторы рентгеновской установки обеспечивают расшифровку изображения на экране рентгеновской установки и определяют необходимость ручного досмотра и/или использования технических средств обнаружения следов взрывчатых веществ в любом багаже, в котором, как представляется, может содержаться ограниченный к перевозке предмет;

5) контролеры ручной клади направляют, изолируют и проверяют ручным методом ручную кладь, который отобран операторами рентгеновской установки для дополнительного ручного досмотра, а также сами обеспечивают 10% выборочный ручной досмотр ручной клади;

6) сотрудники по досмотру ручной клади и операторы системы для обнаружения следов взрывчатых веществ проводят ручной досмотр предметов, требующих дополнительной проверки после прохождения через рентгеновскую установку;

7) старшие контрольных пунктов досмотра пассажиров отвечают за эффективное функционирование в целом зоны досмотра пассажиров. Эти руководители не должны работать на рентгеновской установке, но могут оказать помощь в оценке риска, представляемого пассажирами, и должны инструктировать сотрудников по любым возникающим спорным аспектам вопросов безопасности.

Примечание: один контрольный пункт досмотра включает в себя, как минимум рентгенотелевизионную установку, арочный детектор металла или сканер тела человека (бодисканер).

24. Штат операторов технических средств контроля (досмотра) в контрольных пунктах досмотра пассажиров и ручной клади в аэропортах, обслуживающих:

- более 50000 (пятьдесят тысяч) до 1000000 (один миллион) пассажиров в год состоит из, как минимум 4 человек;

- менее 50000 (пятьдесят тысяч) пассажиров в год состоит из, как минимум 3 человек.

25. Осуществляется регулярная ротация работающих в контрольном пункте досмотра пассажиров сотрудников САБ по различным рабочим местам в течение их смены. Во избежание усталости не допускается, чтобы сотрудник вел непрерывное наблюдение за изображением на экране рентгеновской установки постоянно в течение длительного периода времени, как правило, не более 20 мин. Кроме того, прежде чем сотрудники

могут вновь приступить к изучению изображения рентгеновской установки, должно пройти не менее 40 мин, однако они могут в течение этого периода выполнять другие функции, связанные с досмотром пассажиров. С целью обеспечения разнообразия выполняемых задач операторам рентгеновской установки можно также поручить проводить ручной досмотр ручной клади. Такой подход также способствует операторам рентгеновской установки лучше понимать и расшифровывать рентгеновские изображения.

26. Штат САБ для проверки транспортных средств при их въезде в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа объекта гражданской авиации на одном контрольно-пропускном пункте аэропорта, обслуживающего:

- более 20 (двадцать) транспортных средств в сутки состоит из, как минимум 2 человек;

- менее 20 (двадцать) транспортных средств в сутки состоит из, как минимум 1 человека.

27. Штат САБ для проверки пассажиров транспортных средств при их въезде в контролируемую зону, охраняемые зоны ограниченного доступа объекта гражданской авиации на одном контрольно-пропускном пункте аэропорта, обслуживающего:

- более 20 (двадцать) транспортных средств в сутки состоит из, как минимум 2 человек;

- менее 20 (двадцать) транспортных средств в сутки состоит из, как минимум 1 человека.

28. Штат САБ для обеспечения функций по патрулированию, охране объекта гражданской авиации комплектуется в зависимости от наличия автоматизированных систем контроля доступа, видеонаблюдения и иных технических средств охраны, позволяющих оперативно обнаруживать и задерживать нарушителя пропускного и внутриобъектового режима, а также с учетом загруженности объекта. При организации охраны периметра объекта способом патрулирования постовому, в зависимости от типа ограждения, условий местности и загруженности объекта назначается для охраны и патрулирования участок полосы протяженностью:

- днем до 2 км;

- ночью до 1 км (при использовании объекта в ночное время суток).

Примечание: количество постовых, патрульных может увеличиваться в соответствии с оценкой уязвимостей, угроз и рисков.

29. САБ авиакомпании, выполняющей регулярные воздушные перевозки комплектуется штатом не менее, чем из 5 человек.

30. До приема на работу в САБ все лица проходят в установленном порядке медицинскую проверку для определения годности к выполнению обязанностей по службе. Кроме того, сотрудники САБ, выполняющие функции по досмотру лиц, предметов, патрулированию, наблюдению и охране объектов гражданской авиации проходят ежегодную медицинскую проверку.

31. Оформление на работу, исполнение трудовых обязанностей, установление режима работы и другие трудовые отношения осуществляются в соответствии с трудовым законодательством Кыргызской Республики и локальными документами организации гражданской авиации.

32. Возмещение вреда здоровью, причиненного работнику САБ при исполнении им трудовых обязанностей регулируется Трудовым и Гражданским кодексами Кыргызской Республики.

## **Глава 5. Руководство САБ**

33. Руководство САБ осуществляет штатный руководитель, который подчиняется непосредственно руководителю организации гражданской авиации.

34. Штатный руководитель САБ назначается на должность в соответствии с квалификационными требованиями, устанавливаемыми органом гражданской авиации и локальными документами организации гражданской авиации, и освобождается от должности приказом руководителя организации гражданской авиации, если не предусмотрено иное.

35. Штатный руководитель САБ организации гражданской авиации несет персональную ответственность за состояние и обеспечение мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации, установленных требованиями нормативных правовых актов Кыргызской Республики и локальных документов.

36. Штатный руководитель САБ организации гражданской авиации при назначении на должность обладает необходимыми компетенциями, знаниями и опытом, которые определены в программе подготовки персонала, утверждаемом органом гражданской авиации и локальными документами организации гражданской авиации.

37. Штатному руководителю САБ организации гражданской авиации запрещается:

- 1) занимать аналогичную должность в качестве руководителя САБ в иной организации гражданской авиации;
- 2) использовать свое служебное положение для решения вопросов, которые непосредственно затрагивают личные интересы самого штатного руководителя;
- 3) организовывать забастовки, митинги и другие мероприятия, которые препятствуют функционированию объекта гражданской авиации или участвовать в них;
- 4) разглашать или использовать в целях, не связанных с выполнением служебных обязанностей, сведения, отнесенные в соответствии с нормативными правовыми актами и локальными документами к информации ограниченного доступа, ставшие ему известными в связи с выполнением служебных обязанностей;

5) публично осуждать действия вышестоящего руководителя, должностных лиц государственных органов.

38. Установление факта несоблюдения предусмотренных в п. 36 настоящего Положения ограничений является основанием для применения к штатному руководителю мер дисциплинарной ответственности, вплоть до освобождения от занимаемой должности.

39. Штатный руководитель, имеющий гражданство другого государства, не может занимать руководящие должности в организации гражданской авиации.

## **Глава 6. Материально-техническое и финансовое обеспечение**

40. Руководитель организации гражданской авиации обеспечивает создание необходимых условий для надлежащего выполнения САБ норм, правил и процедур авиационной безопасности. В этих целях предусматривается следующее:

1) наличие на объекте гражданской авиации достаточных ресурсов, а также оборудованных и оснащенных техническими средствами специальных зон контроля и/или контрольно-пропускных пунктов для проведения досмотра лиц и предметов перед их попаданием в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа, а при необходимости в неконтролируемые зоны, исключая возможность контакта прошедших досмотр с лицами, не прошедшими такой контроль;

2) наличие соответствующего защитного ограждения, противотаранных средств, инженерно-технических средств охраны, препятствующих несанкционированному входу/въезду в контролируемую зону объекта гражданской авиации лиц/транспортных средств;

3) наличие в аэропорту изолированной стоянки для воздушного судна, о котором известно или предполагается, что оно подверглось незаконному вмешательству;

4) наличие вдоль защитного ограждения дороги для патрулирования с использованием транспортного средства;

5) создание условий для надежного хранения служебного оружия и боеприпасов, исключая возможность их хищения и утраты;

6) необходимой материальной и технической базы для подготовки и повышения квалификации сотрудников по вопросам авиационной безопасности.

41. Руководитель организации гражданской авиации осуществляет материально-техническое и финансовое обеспечение САБ, при этом САБ обеспечивается:

1) служебными и складскими помещениями, мебелью и оборудованием для них;

2) транспортными средствами для обеспечения патрулирования, наблюдения и охраны объекта;

3) средствами радио- и телефонной связи;

4) досмотровым оборудованием, позволяющим обнаруживать взрывчатые вещества, взрывные устройства, оружие и иные запрещенные предметы и устройства, инженерно-техническими средствами охраны, и при необходимости служебным оружием и спецсредствами. При этом зоны, выделенные для досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра, должны удовлетворять нескольким нижеследующим критериям:

а) спроектированы таким образом, чтобы пассажир, член экипажа, персонал не мог:

- избежать, уклониться от процедур досмотра;

- переложить находящиеся при нем ограниченные к перевозке предметы в багаж другого пассажира;

- избежать возможности кражи;

б) обеспечены корзинами, в которые пассажиры могли бы положить металлические предметы, такие как часы, монеты, ручки и пр.;

в) обеспечены зонами спецконтроля, достаточными для обслуживания различного числа одновременно вылетающих рейсов с минимальным нарушением графика полетов;

г) оборудованы роликовыми столами соответствующей длины, расположенными до и после оборудования для досмотра ручной клади и предоставляющими пассажирам возможность положить снятую верхнюю одежду или другие личные вещи, а также любые специфические предметы из ручной клади, которые требуют отдельной проверки, в том числе для проверки электронных устройств (ноутбук, планшет и пр.) вручную;

д) оборудованы защитными средствами при применении ручного досмотра ручной клади после досмотра на рентгеновском интроскопе, с тем, чтобы исключить возможность контакта пассажира с проверяемой ручной кладью;

е) спроектированы с учетом предоставления достаточно места для повторной упаковки и размещения кресел для пассажиров, чтобы они могли переложить собранные вещи (портативные компьютеры, жидкости, обувь и т. д.), на расстоянии от досмотрового оборудования, с тем чтобы уменьшить возможные помехи для потока пассажиров;

ж) расположены таким образом, чтобы используемое в целях обеспечения безопасности оборудование не подвергалось воздействию радиочастотных помех, создаваемых электрооборудованием и кабелепроводами, и, в свою очередь, не создавало помех для связного оборудования;

з) оборудованы помещениями для личного досмотра;

и) спроектированы таким образом, чтобы за процессом досмотра лиц и ручной клади не могли наблюдать посторонние, или таким образом, чтобы нельзя было определить, какие при досмотре применяются стандарты и процедуры;

к) оснащены как системой открытой связи для получения информации



или консультации по текущим вопросам, так и скрытой системой или сигнализацией для оперативного реагирования;

л) оснащены информационными указателями, касающимися процесса досмотра (процедуры снятия одежды и выемки предметов);

м) оснащены соответствующими системами обогрева, кондиционирования, освещения и вентиляции для создания нормальных условий, способствующих проведению эффективного процесса досмотра и созданию для всего оборудования условий для поддержания оптимального эксплуатационного состояния;

5) предметами форменной и специальной одежды, оргтехникой, канцелярскими предметами, иными материальными средствами, предназначенными для нужд САБ.

42. Контрольно-пропускные пункты включают следующие характеристики:

1) беспрепятственный обзор окружающей зоны и удобный вход и выход для сотрудников охраны при выполнении ими своих обязанностей;

2) помещение для сотрудников охраны обеспечивает защиту от непогоды, а вентиляция соответствует требованиям, отвечающим местным климатическим условиям, поскольку сотрудники охраны выполняют свои обязанности при любых погодных условиях. Также предусматриваются нормальные бытовые условия;

3) при использовании контрольно-пропускных пунктов в темное время суток светотехническое оборудование обеспечивает достаточное освещение зоны ворот и прилегающего участка ограждения и устанавливается таким образом, чтобы облегчить сотрудникам охраны наблюдение за данной местностью;

4) контрольно-пропускные пункты располагаются внутри огражденной забором территории вместе с барьерами для регулирования проезда транспортных средств, с тем чтобы в случае закрытия ворот контрольно-пропускной пункт был надежно защищен, а во внешней зоне не было каких-либо предметов, которые могли бы помочь нарушителю перелезть через ворота или заграждение;

5) наличие ворот, даже если для регулирования въезда транспортных средств используются шлагбаумы;

6) наличие петель, не допускающих снятия ворот путем подъема створок, а также возможность того, чтобы они запирались и могли открываться наружу;

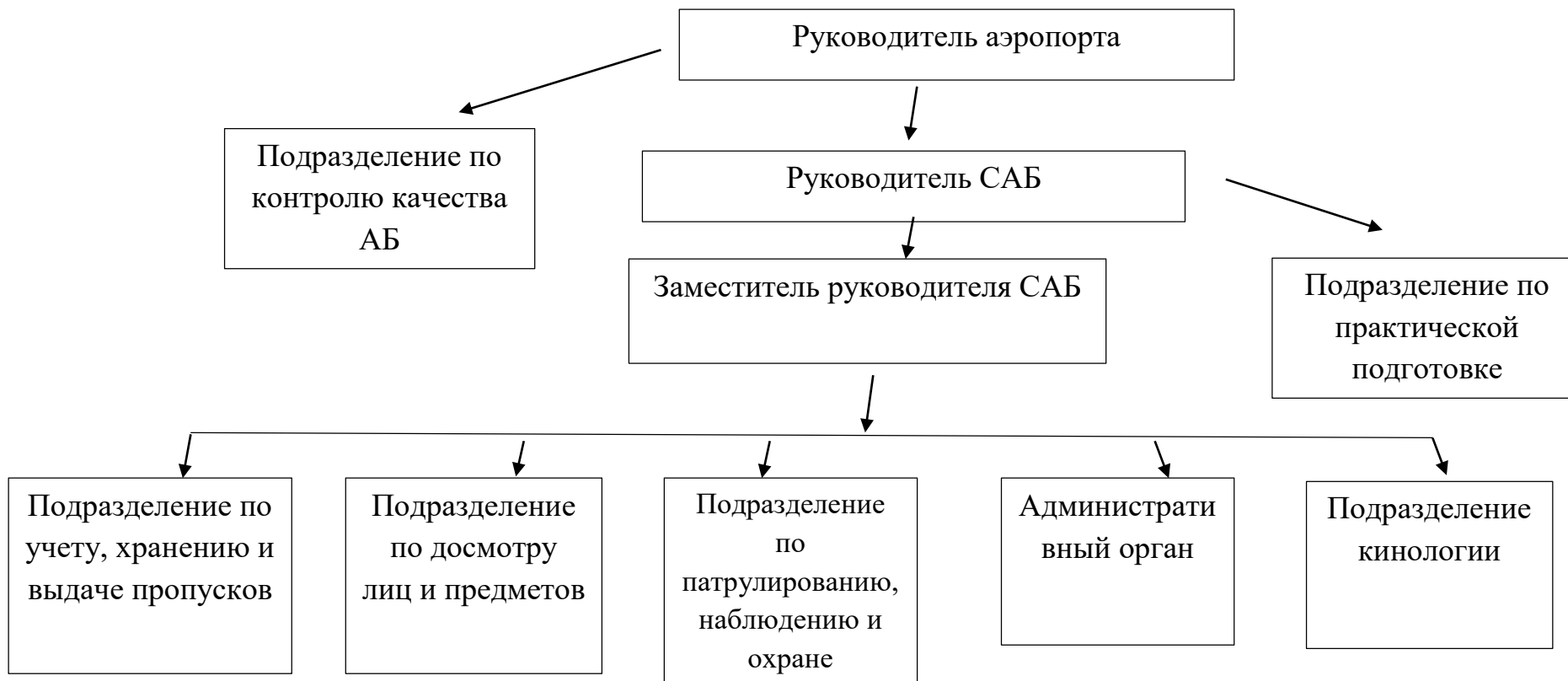
7) обеспечивается надлежащая связь с центром САБ и, в случае необходимости, с органами внутренних дел. В зависимости от удаленности контрольно-пропускного пункта может возникнуть необходимость в установке на нем системы звуковой и визуальной сигнализации, с помощью которой охрана может вызвать подкрепление;

8) если досмотр является частью мер контроля за доступом, применяется принцип переходного шлюза для обеспечения того, чтобы пешеходы и находящиеся в транспортном средстве люди проходили проверку на удалении от лиц и транспортных средств, не прошедших контроля;

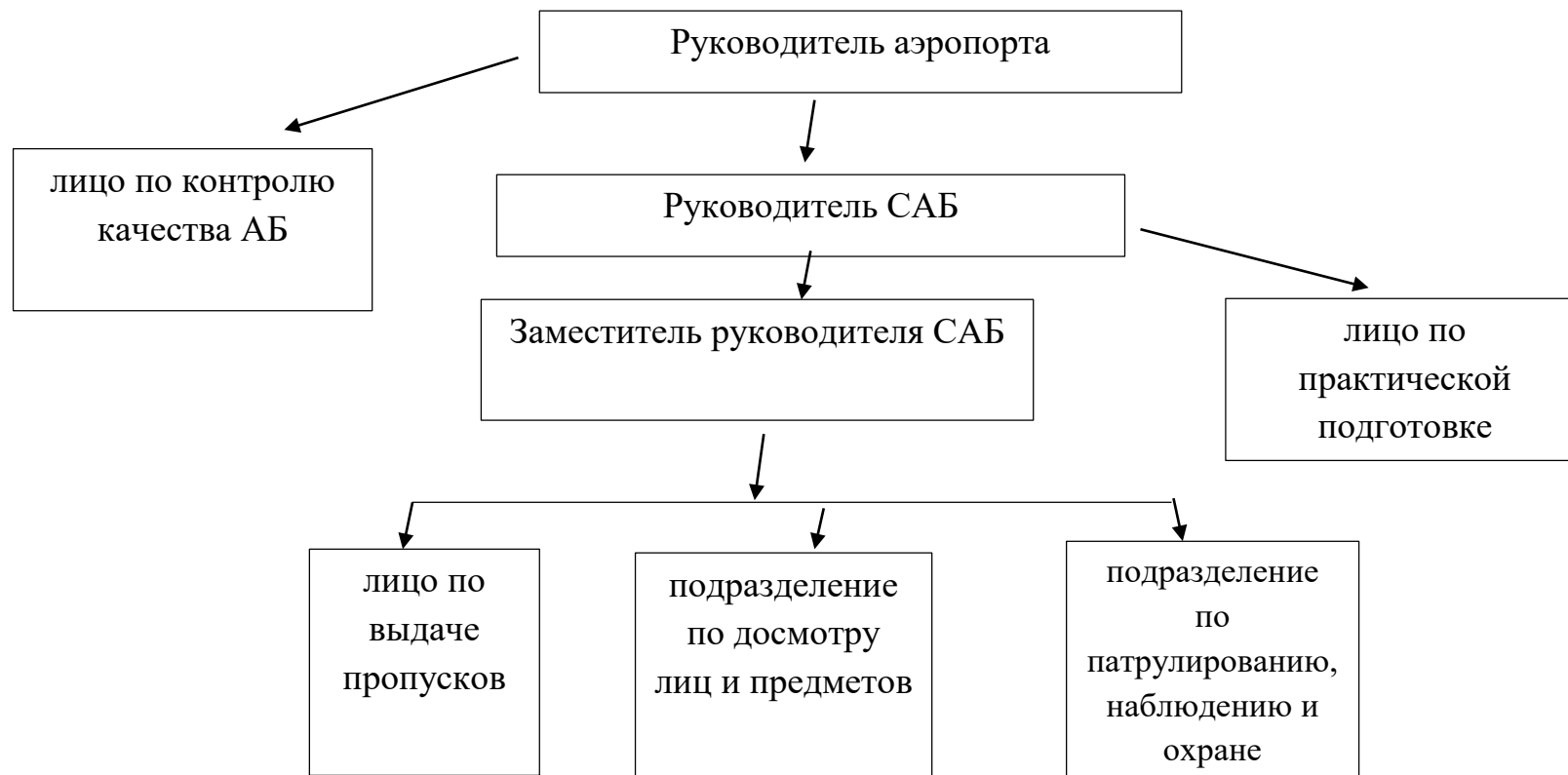
9) в тех случаях, когда для регулирования проезда транспортных средств применяется шлагбаум, его конструкция должна быть такой, чтобы пешеходы не могли избежать процедуры прохождения контроля во время проверки транспортных средств;

10) если это необходимо, при высокой интенсивности движения следует построить отдельные въездные и выездные пути с оборудованием каждого из них собственными шлагбаумами и воротами для обеспечения эффективной работы контрольно-пропускного пункта.

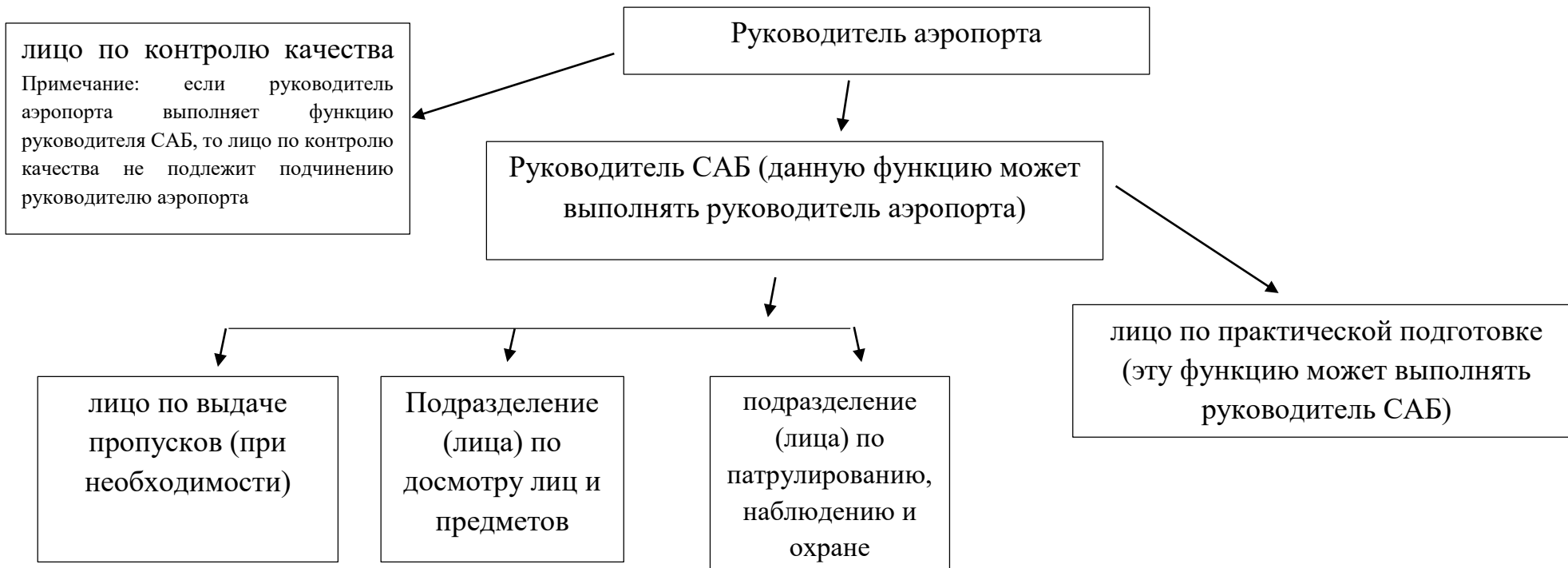
Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего свыше 1000000 (один миллион) пассажиров в год



Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего свыше 50000 (пятьдесят тысяч) пассажиров в год



Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего менее 50000 (пятьдесят тысяч) пассажиров в год



Структурная схема САБ авиакомпании

