



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2024-ж. 03-ноябрь № 449

Бишкек ш.
г.Бишкек

**Аба кемелеринин коопсуздугун камсыздоо боюнча
Нускама**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2022-жылдын 12-июлундагы №381 токтому менен бекитилген “Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттиги боюнча” жобонун 14 пунктуна, Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2022-жылдын 24-ноябрындагы Кыргыз Республикасынын “17-КРАЭ. Авиациялык коопсуздук” авиациялык эрежелеринин 6-бөлүмүнө ылайык, **буйрук кылам:**

1. Тиркемеге ылайык, аба кемелеринин коопсуздугун камсыздоо боюнча Нускама бекитилсин.

2. Авиациялык коопсуздук бөлүмү бул буйрукту кызыкчылыгы бар бардык жарандык авиация уюмдарына маалымат жана иш үчүн жеткирсин.

3. Жарандык авиация уюмдары аба кемелеринин коопсуздугун камсыздоо боюнча Нускамага ылайык авиациялык коопсуздук программаларын жана жол-жоболорун иштеп чыгуу жана/же өзгөртүүлөрдү киргизүүнү камсыздасын.

4. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө директордун милдетин убактылуу аткаруучу К.Т.Төлөгөновго жүктөлсүн.

**Об утверждении Инструкции
по обеспечению безопасности воздушных судов**

В соответствии с пунктом 14 Положения «О государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики», утвержденных постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 12 июля 2022 года №381, Главой 6

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, **приказываю:**

1. Утвердить Инструкцию по обеспечению безопасности воздушных судов согласно приложению.

2. Отделу авиационной безопасности довести настоящий приказ всем заинтересованным организациям гражданской авиации для сведения и работы.

3. Организациям гражданской авиации обеспечить разработку и/или внесение изменений в программы авиационной безопасности и процедуры согласно Инструкции по обеспечению безопасности воздушных судов.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора К.Т.Төлөгөнова.

**Директордун милдетин
убактылуу аткаруучу**



Д.К. Бостонов

**Приложение
К приказу Государственного агентства
Гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики
№ 449 от «03» июня 2024 года.**

Инструкция

по обеспечению безопасности воздушных судов

Глава 1. Общие положения

1. Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность перед пассажирами и своими сотрудниками за обеспечение безопасности перевозок. Такое обязательство предусматривает проведение проверок и обысков воздушного судна, защиту воздушных судов, зон технического обслуживания воздушных судов, других зон ограниченного доступа, а также обеспечения безопасности транзитных операций, багажа, груза, почты, бортпитания и бортприпасов. Вследствие этого эксплуатанты коммерческих воздушных судов разрабатывают письменные процедуры обеспечения авиационной безопасности, которые соответствуют положениям Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации и Авиационным правилам 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).

2. Для выполнения обязательств по обеспечению авиационной безопасности согласно Приложению 17, АПКР 17 и другим нормативным правилам эксплуатанты коммерческих воздушных судов обеспечивают:

1) разработку, внедрение и выполнение программы безопасности эксплуатанта воздушных судов (AOSP), которая отвечает требованиям АПКР 17;

2) разработку, внедрение и выполнение письменных дополнительных аэродромных процедур (SSP), которые прилагаются к AOSP, отвечают любым требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА) других государств, где выполняются полеты, и не освещаются в AOSP;

3) включение в свои AOSP необходимые дополнительные элементы, являющиеся специфическими для операций и процедур эксплуатанта (например, предусмотренные системой управления авиационной безопасностью — СУАБ). Такие дополнительные элементы, которые не оговариваются государствами, могут включаться в основной документ AOSP или отдельное добавление;

4) назначение ответственного руководителя службы безопасности на высшем управленческом уровне (или имеющего прямой доступ к высшему руководству организации), который будет руководить обеспечением авиационной безопасности. Это назначение имеет важное значение для разработки, эффективного внедрения и общей ответственности за применение AOSP;

5) разработку и обновление плана на случай непредвиденных обстоятельств - планы на случай непредвиденных обстоятельств должны соответствовать аэропортовым планам на случай непредвиденных обстоятельств;

6) разработку, внедрение и выполнение программы подготовки в области авиационной безопасности - разработка и реализация этой программы должны осуществляться в соответствии с АПКР 17 и отражать стандарты, политику и процедуры, содержащиеся в АПКР 17;

7) разработку, внедрение и выполнение программы контроля качества - разработка и реализация этой программы осуществляется в соответствии с АПКР 17 и AOSP. Введение функций контроля качества, включая проверки, инспекции, испытания и оценки, имеет важное значение для гарантии надлежащего внедрения и поддержания жизнеспособности эффективных мер обеспечения авиационной безопасности при выполнении коммерческих воздушных перевозок;

8) разработку, внедрение и осуществление эффективного процесса оценки риска с целью превентивного учета существующих и возникающих угроз и факторов риска. Процесс оценки риска должен свидетельствовать о том, что эксплуатант воздушного судна регулярно контролирует и выявляет угрозы для своей деятельности, оценивает эффективность существующих мер противодействия и определяет направления совершенствования. Эксплуатант воздушного судна должен вести учет факторов риска со ссылками на профилактические меры, содержащиеся в AOSP.

3. Руководителем эксплуатанта воздушных судов обеспечиваются, как минимум, следующие аспекты авиационной безопасности:

1) организация деятельности эксплуатанта воздушного судна и назначение ответственного руководителя службы безопасности;

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

3) предотвращение несанкционированного доступа к воздушному судну;

4) установление принадлежности багажа пассажирам;

5) применение досмотра и/или мер защиты багажа, перевозимого в грузовом отсеке, груза, почты и бортовых припасов;

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

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

включая обнаружение подозрительного самодельного взрывного устройства на борту;

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

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

10) процесс выдачи и контроля удостоверений личности членов экипажа в соответствующих случаях, включающий обязательную проверку анкетных данных;

11) набор и подготовка (начальная и периодическая) сотрудников по обеспечению авиационной безопасности и/или агентов по оформлению пассажиров и багажа;

12) периодическая проверка осуществления мер обеспечения авиационной безопасности, порученных внешним поставщикам услуг, с целью подтверждения их соответствия программе эксплуатанта по обеспечению авиационной безопасности;

13) представление уведомлений об инцидентах.

4. В дополнение к положениям, содержащимся в Приложении 17, Приложение 6 предусматривает следующее:

1) эксплуатанты воздушных судов разрабатывают и выполняют программу обучения членов экипажа действиям, направленным на сведение к минимуму последствий акта незаконного вмешательства;

2) командир воздушного судна незамедлительно представляет уведомления об актах незаконного вмешательства;

3) на борту воздушного судна имеется контрольный перечень процедур обыска воздушного судна, в том числе поиска спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, а также соответствующих мер, принимаемых при обнаружении бомбы или подозрительного предмета;

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

Глава 2. Программы безопасности эксплуатантов воздушных судов

5. Эксплуатанты ВС разрабатывают в письменной форме, внедряют и выполняют программу безопасности (AOSP), обеспечивающую реализацию соответствующих нормативных положений и требований АПКР 17. Эксплуатанты воздушных судов разрабатывают свои собственные требования, процедуры и инструкции по безопасности и обеспечивают соответствие своих программ по безопасности и руководств по эксплуатации нормативных правовых актов Кыргызской Республики в соответствии с инструкцией по разработке AOSP, утверждаемой органом гражданской авиации.

6. В дополнение к AOSP, предусмотренной требованиями АПКР 17, эксплуатанты воздушных судов разрабатывают SSP, включающие любые применимые требования, содержащиеся в НПБГА других государств, из которых выполняются полеты. Эти SSP могут оформляться в виде добавлений к AOSP или выпускаться отдельно на период выполнения полетов в этих государствах.

7. Орган гражданской авиации, до начала выполнения полетов иностранным эксплуатантам воздушных судов, предоставляет им соответствующие разделы АПКР 17, эксплуатационную информацию и/или инструктивные материалы, позволяющие этим эксплуатантам воздушных судов выполнять национальные требования. Орган гражданской авиации также оперативно и своевременно может предоставлять любую соответствующую информацию, которая может повлиять на оценки риска, связанные с полетами, выполняемыми эксплуатантами воздушных судов.

8. Государство эксплуатанта несет ответственность за обеспечение соответствия AOSP требованиям АПКР 17. С этой целью орган гражданской авиации в рамках своих национальных нормативных правил предусматривает необходимость официального согласования AOSP на основе установленных процедур. Орган гражданской авиации информирует эксплуатантов воздушных судов о своей политике и применяемых процедурах.

9. Орган гражданской авиации устанавливает механизм согласования AOSP и представления соответствующего подтверждения эксплуатанту воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике.

10. SSP разрабатываются конкретно для каждого аэропорта/аэродрома, где выполняются полеты, и представляются органу гражданской авиации. Орган гражданской авиации наделен правом обязывать иностранных эксплуатантов воздушных судов разработать, внедрить и выполнять письменные SSP, которые отвечают требованиям АПКР 17.

11. Орган гражданской авиации рассматривает SSP и представляет соответствующее подтверждение эксплуатанту воздушного судна после завершения принятого процесса.

12. Эксплуатанты воздушных судов по запросу предоставляют свои AOSP государствам, в которых выполняются полеты, в соответствии с требованиями, касающимися распространения конфиденциальной информации об авиационной безопасности. Эксплуатанты воздушных судов при предоставлении AOSP или SSP различным государствам или органам, обязан обеспечивать защиту передаваемой информации от любого несанкционированного раскрытия.

13. AOSP, эксплуатанта воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике разрабатывается на языке государственном и/или официальном языке, но может быть разработана также на английском языке для международных целей. При этом орган гражданской авиации рассматривает AOSP на соответствие нормативным документам

Кыргызской Республики только на государственном и/или официальном языке.

14. SSP иностранного эксплуатанта воздушных судов рассматривается органом гражданской авиации только на государственном и/или официальном языках Кыргызской Республики (кыргызский и/или русский язык).

15. Орган гражданской авиации разрабатывает типовые инструкции, инструктивный материал по разработке AOSP, SSP.

16. Орган гражданской авиации, может в дополнение к запросу SSP запросить подтверждение того, что AOSP иностранного эксплуатанта воздушного судна утвержден, рассмотрен или проверен государством эксплуатанта, непосредственно запросив такую информацию от этого государства или через эксплуатанта воздушного судна.

17. Эксплуатанты воздушных судов назначают руководителя службы авиационной безопасности, имеющего профессиональную подготовку в области авиационной безопасности и хорошо знающего организацию коммерческих воздушных перевозок, и наделяют его достаточными полномочиями для обеспечения полного внедрения и осуществления AOSP.

18. Руководитель службы авиационной безопасности назначается высшим руководством эксплуатанта воздушного судна и имеет непосредственный выход на высшее должностное лицо, главного сотрудника по вопросам эксплуатации и старших сотрудников по производству полетов.

19. Руководитель службы авиационной безопасности отвечает, в частности, за:

1) разработку и осуществление общей политики в сфере безопасности эксплуатанта воздушного судна для ее принятия старшим руководством;

2) разработку и внедрение в компании стандартов и практики обеспечения безопасности;

3) оценку угроз и факторов риска для авиационной безопасности и руководство всеми операциями, которая должна основываться на имеющейся информации, включая непосредственные сведения, собранные эксплуатантом, и информацию об угрозах и факторах риска, полученную от соответствующих полномочных органов государства эксплуатанта, других государств, в которых выполняются полеты, а также от других эксплуатантов воздушных судов и соответствующих поставщиков услуг в сфере авиационной безопасности;

4) разработку или изменение, при необходимости, AOSP и ее SSP с целью устранения недостатков и обеспечения соблюдения национального законодательства и нормативных положений государств, в которых эксплуатант воздушного судна выполняет полеты;

5) обеспечение действительности AOSP и SSP, их утверждение руководителем и представление на проверку и согласование органу гражданской авиации;

6) обеспечение постоянной эффективности AOSP и ее SSP путем проведения регулярных оценок и проверок, а также за счет организации внутренних проверок состояния безопасности (внутренние функции контроля качества);

7) установление и поддержание эффективных каналов связи со всеми соответствующими полномочными органами и заинтересованными сторонами, с тем чтобы способствовать разработке систем безопасности в отрасли и обеспечить соблюдение установленных требований с учетом обязанностей других соответствующих полномочных органов, выполняющих функции обеспечения авиационной безопасности;

8) поддержание эффективного взаимодействия с другими подразделениями эксплуатанта воздушного судна, в особенности, со старшим руководством, с тем чтобы способствовать реализации эффективных мер безопасности во всей компании;

9) пропагандирование вопросов, связанных с безопасностью и культурой производственной деятельности и проявлением бдительности;

10) обеспечение эффективных ответных действий со стороны эксплуатанта воздушного судна в случае любой угрозы или связанного с безопасностью инцидента;

11) принятие особых мер безопасности в периоды повышенного риска и/или в отношении критических полетов и маршрутов (например, зоны конфликтов);

12) поддержание знания законодательных и нормативных положений по авиационной безопасности, применяемых в государствах, где эксплуатант воздушного судна выполняет полеты;

13) ведение учета всех несанкционированных единиц оружия или подозрительных взрывных устройств, обнаруженных на борту воздушного судна или в помещениях/на территориях, используемых эксплуатантом воздушного судна;

14) уведомление соответствующего полномочного органа обо всех фактических или потенциальных происшествиях, связанных с безопасностью выполнения полетов (которые могут включать инциденты, имеющие отношение к авиационной безопасности, или акты незаконного вмешательства).

20. Для обеспечения эффективной реализации мер обеспечения безопасности в пределах всех районов производства полетов руководитель службы авиационной безопасности имеет достаточный штат технического и нетехнического персонала и другие ресурсы в штаб-квартире, региональных отделениях и аэропортах.

Глава 3. Безопасность воздушных судов

§1. Защита воздушных судов

21. Целостность границ неконтролируемой и контролируемой зон аэропорта является одним из важнейших элементов защиты воздушного судна от несанкционированного доступа. Воздушные суда, по возможности, размещаются на стоянку вдали от ограждения по периметру или любых легко преодолимых заграждений.

22. Поставленные на ночь на стоянку воздушные суда размещаются в контролируемых и хорошо освещенных зонах. Осветительное оборудование, помимо подсоединения его к основной системе энергоснабжения аэропорта, должно быть подсоединено также к резервной системе энергоснабжения. При нарушении основной системы энергоснабжения должна также обеспечиваться возможность легко воспользоваться переносными осветительными приборами.

23. Для гарантии постоянной защиты воздушных судов от несанкционированного доступа, в том числе поставленных на ночную стоянку, они должны либо охраняться, либо находиться под наблюдением, используя непредсказуемое по времени патрулирование, осуществляемое сотрудниками службы безопасности аэропорта или эксплуатанта воздушного судна или правоохранительных органов, прошедших подготовку и имеющих действующий сертификат.

24. Защиту воздушных судов, аэропортовых сооружений и средств от нападений, совершаемых из-за пределов периметра аэропорта, можно обеспечить путем организации наблюдения в этих зонах, включая патрулирование периметра аэропорта соответствующим образом экипированными и обученными сотрудниками службы авиационной безопасности, наблюдение со стационарных наблюдательных пунктов или использование системы ЗТС или других технических устройств защитной сигнализации. Особое внимание следует обращать на места, скрытые от наблюдения, например места стоянки, лесистые участки, жилые районы и заброшенные здания, а также зоны, расположенные под коридорами захода на посадку и взлета.

25. Воздушные суда могут быть уязвимы для нападений, когда они используют ВПП и РД, проходящие над дорогами общественного пользования, и поэтому для уменьшения риска таких нападений необходимо предусматривать дополнительные средства физической защиты.

§2. Оценка риска выполнения полетов гражданских воздушных судов над зонами или вблизи зон конфликтов

26. Орган гражданской авиации уведомляет соответствующие стороны о существующих угрозах и рисках в их суверенном и находящемся

под их контролем согласно делегированным полномочиям воздушном пространстве и осуществляет координацию производства полетов, с тем чтобы минимизировать любые такие угрозы и риски. Исходя из выявленных существенных угроз, государственные органы, эксплуатанты воздушных судов и органы обслуживания воздушного движения проводят оценки факторов риска при полетах в конкретных географических районах.

Примечание: инструктивный материал по оценке риска изложен в Дос 10084.

§3. Контроль доступа к воздушному судну

27. В соответствии с оценкой риска, проведенной эксплуатантом (и/или соответствующими полномочными органами, которые предоставляют результаты эксплуатанту), а также с учетом местных требований, для предотвращения несанкционированного доступа к воздушному судну необходимо внедрить следующие меры:

1) за воздушными судами, находящимися в охраняемых зонах ограниченного доступа, осуществляется контроль в процессе их подготовки к полету, техническому обслуживанию, уборки и пр.;

2) члены экипажа воздушного судна, наземный персонал и персонал по техническому обслуживанию воздушного судна препятствуют любым посторонним или неизвестным лицам подходить или пытаться получить доступ к воздушному судну, осуществляя проверку их документов. О посторонних лицах сообщается вышестоящему руководству, или сотрудникам службы авиационной безопасности, правоохранительных органов;

3) все возможности доступа к воздушным судам, проходящим техническое обслуживание, когда они оставляются без присмотра со стороны уполномоченного персонала или не находятся в эксплуатации, перекрываются, при этом лестничные трапы сложены или убраны, а погрузочно-разгрузочные платформы отведены. Оставленные вблизи воздушных судов трапы должны быть заблокированы. На всех панелях и дверях наклеиваются защитные печати, с тем, чтобы в ходе предполетных проверок обнаруживать несанкционированное нарушение их целостности;

4) за находящимися в эксплуатации воздушными судами осуществляется должное наблюдение, с тем, чтобы обнаруживать несанкционированный доступ. Если считается целесообразным применять в отношении конкретного воздушного судна повышенные меры безопасности, сотрудники службы авиационной безопасности эксплуатанта контролируют доступ к такому воздушному судну или в зоне вокруг него либо это обеспечивает САБ аэропорта, которые согласно договору и/или плану берут на себя ответственность за охрану воздушного судна.

28. Наблюдение за размещенными на стоянке воздушными судами может осуществляться с помощью ЗТС. Однако для обеспечения эффективности этой системы от сотрудников САБ аэропорта требуются

быстрые ответные действия, если обнаруживается нарушитель или возникают подозрительные ситуации.

§4. Передвижение лиц и транспортных средств

29. С учетом результатов оценки риска, проведенной эксплуатантом (и/или соответствующими полномочными органами, которые предоставляют результаты эксплуатанту), эксплуатантом ВС осуществляется наблюдение за передвижением лиц и транспортных средств к воздушному судну и от него в охраняемых зонах ограниченного доступа. На всех контрольно-пропускных пунктах и на выборочной основе в контролируемой зоне проверяются аэропортовые личные пропуска и пропуска транспортных средств.

30. В тех случаях, когда телескопический трап отсутствует и пассажирам приходится для посадки на воздушное судно идти пешком или садиться в челночный автобус, эксплуатанты ВСи аэропорта принимают меры к тому, чтобы:

1) подниматься на борт воздушного судна было разрешено только уполномоченным лицам и досмотренным пассажирам;

2) уполномоченные сотрудники сопровождали пассажиров и/или следили за ними в целях предотвращения проноса запрещенных к перевозке предметов и веществ в салон воздушного судна;

3) исключалась возможность смешивания досмотренных вылетающих пассажиров с недосмотренными лицами или пассажирами, прибывающими из аэропортов без контроля безопасности применительно к полету с промежуточной остановкой;

4) обеспечивался тщательный досмотр транспортных средств, используемых для челночной перевозки пассажиров, в целях обнаружения перед посадкой вылетающих пассажиров любых запрещенных к перевозке предметов, особенно если такие транспортные средства имеют доступ как в неконтролируемую, так и контролируемую зону или используются для перевозки прибывающих пассажиров.

§5. Проверки и обыск воздушного судна в целях безопасности

31. Орган гражданской авиации, эксплуатанты ВС на основе оценки риска для авиационной безопасности устанавливают порядок проведения проверок и обыска воздушных судов в целях безопасности как во время эксплуатации в обычных условиях, так и в условиях повышенной угрозы.

32. Эксплуатанты воздушных судов разрабатывают и внедряют программу обучения всего соответствующего персонала, включая членов летного и кабинного экипажей, процедурам проведения проверок и обыска различных типов воздушных судов. Кроме того, эксплуатанты воздушных судов также разрабатывают для каждого находящегося в эксплуатации типа

воздушного судна контрольный перечень процедур обеспечения безопасности в соответствии с местными требованиями и предоставляют этот перечень членам летного экипажа и соответствующим сотрудникам.

33. Проверки и обыски в целях обеспечения безопасности проводятся персоналом, прошедшим подготовку в области авиационной безопасности и имеющим сертификат. При этом таким персоналом принимаются меры к тому, чтобы:

- 1) занимающийся чисткой и уборкой персонал закончил свою работу на борту и покинул воздушное судно до начала проверки или обыска; или
- 2) если занимающийся чисткой и уборкой персонал находится на борту, это не мешало проведению проверки или обыска, а досмотренные зоны были защищены от несанкционированного доступа. Уборщики не должны заниматься какой-либо уборкой после обыска кабины.

34. После завершения проверки или обыска воздушное судно должно либо опломбироваться, используя пломбы, указывающие на их несанкционированное вскрытие, или не должно оставаться без присмотра. Для обеспечения целостности проверки или обыска необходимо обеспечить контроль доступа.

35. О завершении проверки или обыска необходимо устно или письменно уведомить командира воздушного судна. Результаты проведенных проверок или обысков должны надлежащим образом храниться для контроля и анализа необходимых данных в течение времени полета или 24 часов, в зависимости от того, что больше. Результаты проверок и обысков должны содержать следующие данные:

- дата обыска;
- номер рейса, регистрация и бортовой номер воздушного судна;
- время начала досмотра;
- время завершения досмотра;
- заполненный контрольный перечень с указанием проверенных или досмотренных зон;
- фамилия и подпись руководителя или начальника группы.

36. Если для защиты внутренних или внешних сервисных панелей и отсеков воздушного судна используются пломбы, эксплуатанты воздушных судов применяют только номерные пломбы, указывающие на несанкционированное вскрытие. Для предотвращения любого несанкционированного использования таких пломб внедряются надлежащие процедуры контроля и проверки запаса таких пломб.

37. При проведении проверки или обыска внутренние или внешние сервисные панели и отсеки, которые опломбированы номерными защитными пломбами, не требуется открывать для инспекции. Однако, необходимо проверять пломбы на предмет наличия признаков их нарушения и сверять подлинность номеров пломб, используя, если возможно, журнал регистрации номеров пломб. При наличии признаков нарушения пломб и/или в случае несоответствия номеров пломб сервисная

панель или отсек открываются и проводится проверка на предмет отсутствия спрятанных подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств. По завершении проверки осуществляется повторное опломбирование.

38. При появлении каких-либо сомнений в отношении возможного несанкционированного использования пломб или в случае нарушения целостности запаса пломб эксплуатанты воздушных судов снимают все пломбы, использованные на их воздушных судах, и проводят тщательный осмотр панелей и отсеков, с которых были сняты пломбы. Кроме того, изымаются и уничтожаются все пломбы из подозрительной партии запасных пломб, с тем, чтобы предотвратить их последующее использование на воздушном судне.

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

40. Проверки воздушных судов в целях безопасности проводятся в ходе предполетных операций, если воздушные суда находятся в эксплуатации. В отношении обычных вылетающих рейсов такие проверки производятся сразу же после высадки пассажиров или непосредственно перед погрузочными операциями.

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

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

42. Места хранения спасательных жилетов под пассажирскими креслами осматриваются как минимум на выборочной основе (т. е. по произвольному выбору в инспектируемой кабине).

43. В ходе проверки визуально осматриваются сервисные панели воздушного судна, которые доступны с земли без использования специального оборудования и могут быть открыты без использования инструментов. Открытие (и повторное опломбирование, при необходимости) сервисных панелей осуществляется только имеющими

соответствующие свидетельства инженерами по техническому обслуживанию воздушных судов.

44. В случае остановок на маршруте, когда транзитные пассажиры остаются на борту с намерением продолжать свое путешествие, эксплуатанты воздушных судов принимают меры к тому, чтобы любые предметы, оставленные пассажирами, которые высаживаются с таких рейсов и прекращают свое путешествие, изымались с борта воздушного судна или в отношении них применялись другие соответствующие меры перед вылетом. Остающихся на борту транзитных пассажиров следует попросить четко идентифицировать свои вещи, возможно, положив их к себе на колени, пока проводится проверка в целях безопасности. Только после такой проверки транзитным пассажирам разрешается покинуть воздушное судно, если им, например, разрешается выйти из воздушного судна и размяться перед возвращением на борт воздушного судна при условии, что может быть обеспечено их отдельное размещение от других пассажиров (в частности, не досмотренных пассажиров). Кроме того, в ходе послеполетного осмотра салона следует убедиться в том, что пассажиры не оставили никаких запрещенных предметов.

45. Проверки воздушных судов проводятся на систематической основе персоналом, который знаком с данным типом воздушного судна, прошел подготовку и имеет действующий сертификат. Для проверки выбранных зон используется соответствующий контрольный перечень.

46. Обыск воздушного судна в целях безопасности представляет собой тщательный внутренний и внешний осмотр воздушного судна в целях обнаружения любых подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, изделий или материалов. Решение о необходимости проведения проверки или обыска принимается, исходя из результатов оценки риска нарушения авиационной безопасности, проведенной органами национальной безопасности, органом гражданской авиации либо самим эксплуатантом ВС. Кроме того, обыск воздушного судна по соображениям безопасности проводится в том случае, если имеются подозрения в отношении того, что данное воздушное судно является возможным объектом нападения.

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

- сервисные панели, доступные с земли и не требующие инструментов для их открытия;
- технические отсеки;
- ниши колес;
- грузовой отсек и соседние зоны;
- имущество и припасы в грузовых отсеках (например, запасные

пневматики, дополнительные бортприпасы, имущество компании и пр.).

48. Обыск воздушного судна следует проводить при хорошем освещении, что может потребовать использования вспомогательных установок энергоснабжения или наземных кабелей энергоснабжения. Перед началом обыска, который должен проводиться минимальным числом уполномоченных лиц на борту, необходимо организовать контроль доступа к воздушному судну.

49. По завершении обыска проводится заключительная проверка для того чтобы убедиться в том, что все двери и люки надежно закрыты. Стерильное состояние воздушного судна поддерживается до его вылета.

50. При проведении обыска проводится инструктаж тех лиц, которые проводят обыск ВС чтобы обращать внимание на неопознанные или обычные на вид предметы или на все, что не должно быть в данном месте или представляется лежащим не на своем месте. Соответствующие инструкции оговаривают порядок действий при обнаружении подозрительного предмета.

51. Поисковым группам дается указание не прикасаться к подозрительному предмету, а сообщить о нем координатору обыска, отметить его местонахождение с помощью какого-либо бросающегося в глаза предмета, не прикасаясь при этом к обнаруженному предмету, а затем немедленно покинуть непосредственно примыкающую к нему зону и ждать дальнейших указаний. Кроме того, следует изолировать данную зону от всех посторонних лиц и обеспечить ее охрану.

52. Если какой-либо обнаруженный в ходе обыска предмет нельзя четко идентифицировать, его следует рассматривать как подозрительный предмет. Не следует исключать возможность наличия дополнительных устройств.

§6. Уведомление об угрозе

53. В тех случаях, когда государственный орган или организация гражданской авиации Кыргызской Республики располагает разведывательными данными, указывающими на то, что конкретное воздушное судно может стать объектом незаконного вмешательства, об этом необходимо уведомить эксплуатанта воздушного судна, органы ОВД и все аэропорты, где может совершить посадку данное воздушное судно, с тем чтобы можно было принять дополнительные меры безопасности или ответные действия в рамках управления кризисной ситуацией.

54. Для уведомления используются надежные и безопасные процедуры связи, которые обеспечивают быстрое и своевременное получение информации эксплуатантом воздушного судна и другими соответствующими сторонами. В число уведомляемых сторон включается также орган гражданской авиации, если он не является стороной, инициирующей запрос о принятии дополнительных мер. Орган

гражданской авиации также может использовать сеть КЦ ИКАО для обмена информацией.

§7. Рейсы, подвергающиеся повышенной угрозе

55. В отношении рейса подвергшегося повышенной угрозе принимаются специальные или дополнительные меры безопасности, которые включают постановку воздушного судна на стоянку в специальной зоне, как изолированное место стоянки, и размещение сотрудников службы безопасности, правоохранительных органов вокруг воздушного судна на период его нахождения на земле.

56. Увеличивается частота патрулирования перрона и зон стоянки, персонал, работающий на перроне или в непосредственной близости от воздушного судна, проходит инструктаж о необходимости проявлять бдительность и незамедлительно сообщать о любых подозрительных лицах или действиях. До прибытия подвергшегося повышенной угрозе воздушного судна производится осмотр выделенного места стоянки и окружающей зоны на предмет нахождения там каких-либо посторонних лиц или потенциальных взрывных устройств, которые могут быть спрятаны в транспортных средствах или наземном служебном оборудовании.

57. В случае опасности возможного нападения на конкретное воздушное судно, к такому воздушному судну обеспечивается сопровождение при следовании к ВПП и от ВПП. Кроме того, до начала движения воздушного судна осматриваются зоны, непосредственно примыкающие к ВПП и РД, которые будут использоваться данным воздушным судном в целях того, чтобы убедиться в отсутствии лиц, которые могут совершить нападение. Исходя из характера угрозы, при необходимости также осматриваются зоны траекторий захода на посадку и взлета за пределами периметра аэропорта.

§8. Обнаружение предполагаемых или опасных устройств

58. Обыск воздушных судов, которые подвергаются повышенной угрозе, производится подготовленными и компетентными сотрудниками, которым, по необходимости оказывают помощь члены экипажа воздушного судна или инженерно-технический персонал. После завершения обыска в целях безопасности такое воздушное судно защищено от несанкционированного доступа до его вылета.

59. Если на борту воздушного судна или в непосредственной близости от него обнаружено предполагаемое взрывное устройство, прежде всего, удаляется весь персонал на безопасное расстояние, проводится оцепление, ожидается прибытие специалистов по обезвреживанию взрывных устройств. Удаление воздушного судна от данного устройства или перемещения данного устройства от воздушного судна проводится только после принятия

необходимых мер, которые обеспечивают сохранение жизни людей.

60. После обнаружения подозрительного устройства сотрудники, использующие портативные средства связи немедленно покидают эту зону, а также удаляются все находящиеся в ней люди за пределы установленного кордона. Использовать радиопередатчики в пределах 25 м от подозрительного устройства запрещается.

§9. Защита кабины летного экипажа

61. На всех пассажирских самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, или пассажировместимостью более 60 человек устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению. В двери предусматривается замок, который можно запирать и отпирать с рабочего места каждого пилота.

62. Двери кабины летного экипажа запираются по завершении посадки пассажиров, с момента закрытия основных дверей и до их открытия по прибытии. Двери остаются запертыми, пока воздушное судно находится в полете, за исключением случаев, когда необходимо дать возможность войти или выйти имеющим на это право лицам.

63. Эксплуатанты воздушных судов разрабатывают для включения в AOSP письменные процедуры, содержащие описание средств и порядка запираения двери кабины летного экипажа, а также контроля доступа в кабину.

64. Процедуры обеспечения безопасности кабины летного экипажа также описывают порядок использования видеомониторов или других устройств для предупреждения летного экипажа о возникновении определенных ситуаций в пассажирском салоне, а также установленные правила связи между кабиной летного экипажа и кабинным экипажем.

Глава 4. Авиация общего назначения и авиационные спецработы

§1. Общие положения

65. Полеты авиации общего назначения (АОН) носят некоммерческий характер и выполняются в личных, деловых или корпоративных целях с использованием широкого спектра воздушных судов от легких поршневых самолетов до крупных турбореактивных воздушных судов. Для полетов АОН в личных целях, как правило, используются поршневые однодвигательные или двухдвигательные самолеты и легкие вертолеты, а в авиации делового и корпоративного сектора обычно эксплуатируются

турбовинтовые и турбореактивные воздушные суда и средние и крупные вертолеты.

66. Авиационные спецработы (АС) - это полет, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама и т. д.

67. Владельцы и эксплуатанты воздушных судов АОН и АС принимают меры, направленные на предотвращение кражи и порчи воздушных судов, а также на снижение уязвимости парка воздушных судов к актам незаконного вмешательства.

68. На все воздушные суда АС с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 5700 кг, распространяются положения мер безопасности в отношении крупных воздушных судов, принятые Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденные приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года №787.

§2. Авиационные спецработы

69. Авиационные спецработы определяются ИКАО как полеты для обеспечения специализированных видов обслуживания. Особого внимания требуют воздушные суда, которые перевозят крупные, негабаритные или тяжелые грузы, например, для пожаротушения, строительства или воздушной акробатики. Кроме того, уделяется соответствующее внимание специализированным воздушным судам, которые используются в сельском хозяйстве и для борьбы с вредителями, поскольку они могут распылять вредные аэрозоли.

70. Орган гражданской авиации проводит оценку риска применительно ко всем АС с целью определения необходимости принятия дополнительных мер предосторожности. Эксплуатанты, выполняющие АС, разрабатывают в бумажном виде и выполняют программу авиационной безопасности, которая предусматривает следующее:

- 1) назначение ответственного лица по вопросам авиационной безопасности;
- 2) меры и процедуры обеспечения безопасности аэропорта/аэродрома/вертодрома и воздушного судна;
- 3) проверка анкетных данных определенных категорий сотрудников;
- 4) требования к подготовке и уровню знаний в области безопасности всех сотрудников;
- 5) соблюдение директивных указаний и положений информационных циркуляров в области безопасности, издаваемых органом гражданской авиации;

б) планы на случай непредвиденных обстоятельств и ответных действий.

§3. Оценка угрозы для воздушных судов авиации общего назначения и воздушных судов, выполняющих авиационные спецработы

71. Полеты АОН и АС должны быть защищены от двух типов угроз:
- возможности захвата кем-либо контроля над воздушным судном и использования его в качестве оружия разрушения;
- акта саботажа, когда взрывное устройство может быть размещено на воздушном судне.

72. Орган гражданской авиации, эксплуатанты ВС АОН, АС на постоянной основе проводят оценку риска с целью определения типа и уровня угроз полетам АОН, АС и выявления потенциальных видов опасности для конкретных объектов нападения, а также с целью установления требований к программе авиационной безопасности этих полетов.

73. При определении относительной угрозы учитываются размеры и вместимость воздушных судов, использующих данный аэропорт, а для загруженных аэропортов, в которых осуществляются полеты как крупных, так и небольших воздушных судов требуется при необходимости провести несколько видов анализа. При оценке риска учитываются следующие факторы:

- размеры и конфигурация аэропорта;
- близость к крупным городским массивам;
- количество и типы воздушных судов, базирующихся в аэропорту;
- число полетов воздушных судов.

74. При проведении оценки риска в отношении аэропортов, аэродромов, вертодромов АОН и АС обеспечивается учет и анализ следующих вопросов:

1) Какова потенциальная возможность ненадлежащего использования воздушных судов, которые выполняют полеты из данного аэропорта?

2) Какие вероятные объекты нападения могут быть выбраны правонарушителем?

3) Какова вероятность того, что воздушное судно, выполняющее полеты из данного аэропорта, может быть захвачено и/или использовано в качестве оружия?

4) Какой тип воздушного судна и какие эксплуатационные возможности потребуются для причинения крупного ущерба?

75. Орган гражданской авиации, органы национальной безопасности оказывают эксплуатанту ВС АОН, АС, эксплуатанту аэропорта, аэродрома, вертодрома, обсуживающего полеты АОН, АС помощь в проведении

оценок угрозы и риска.

76. По завершении оценки риска эксплуатантом ВС АОН, АС, эксплуатантом аэропорта, аэродрома, вертодрома, обобщающего полеты АОН, АС разрабатываются мероприятия по уменьшению любых выявленных угроз, предусматривающие разработку политики, процедур и различных мер обеспечения безопасности.

§4. Меры и практика обеспечения безопасности

77. Эксплуатанты ВС АОН, АС, с целью предотвращения ненадлежащего использования воздушных судов обеспечивают:

1) выполнение законов, нормативных положений, правил и процедур, касающихся полетов АОН и АС;

2) проведение на постоянной основе оценки угрозы и риска применительно к полетам АОН и АС;

3) выполнение норм, правил и процедур выдачи соответствующих свидетельств владельцам воздушных судов, пилотам и механикам;

4) определение требований к личным пропускам сотрудников, имеющих право доступа к воздушным судам и в зоны эксплуатации воздушных судов;

5) тщательный учет свидетельств пилотов и данных регистрации воздушных судов;

6) установление и поддержание каналов связи между разведывательными службами, организациями и бизнес-структурами АОН и АС, и эксплуатантами аэропортов для обеспечения эффективного обмена информацией, касающейся безопасности;

7) принятие мер к тому, чтобы персонал правоохранительных органов знал специфику полетов АОН и АС и их потребности в области безопасности;

8) установление требований и процедур, которые обязывают:

а) персонал, находясь в аэропортах, иметь при себе действительные свидетельства и документы, удостоверяющие личность;

б) уведомлять правоохранительные органы о подозрительной или нелегальной авиационной деятельности;

в) обеспечивать безопасность воздушных судов, которыми они владеют или которые они эксплуатируют;

г) надлежащим образом идентифицировать пассажиров, багаж и груз, перевозимые на их воздушных судах;

д) руководителей и персонал разработать в письменной форме и внедрить программу авиационной безопасности, которая определяет уровни квалификации персонала, процедуры безопасности, превентивные меры, меры на случай непредвиденных обстоятельств и ответные меры, а также порядок уведомления;

е) проводить проверку анкетных данных сотрудников, выполняющих

критические функции;

ж) отделять пассажиров и летные экипажи АОН и АС от коммерческих воздушных перевозок;

з) принимать меры обеспечения безопасности воздушных судов, находящихся в их ведении;

и) контролировать доступ людей и транспортных средств в зоны эксплуатации воздушных судов;

9) формирование эффективной культуры обеспечения безопасности у персонала, занятого в сфере авиации общего назначения и авиационных спецработ, и у пользователей.

§5. Аэропорты авиации общего назначения

78. Эксплуатанты аэропорта, аэродрома, вертодрома, обслуживающего полеты АОН, АС обеспечивают:

1) предотвращение ненадлежащего использования воздушных судов АОН и АС, которое заключается в предотвращении несанкционированного доступа к самому воздушному судну, для чего необходимо в первую очередь запирать двери кабины летного экипажа и/или салона;

2) предотвращение доступа на перрон и в любые ангары путем охраны периметра аэропорта. Действенными защитными мерами являются также специальные ограждения, запираемые ангары и контроль доступа в рабочую зону.

3) разработку и реализацию процедур, обеспечивающих наблюдение лиц в целях выявления необычной или подозрительной их деятельности, которая может представлять угрозу безопасности, и уведомление о такой деятельности правоохранительные органы;

4) проведение повседневной оценки состояния безопасности, исходя из местных условий;

5) установление знаков, предупреждающих нарушителей о правовых последствиях;

6) разработка соответствующего порядка наблюдения;

7) установление связи с местными правоохранительными органами;

8) разработка и внедрение эффективной культуры обеспечения безопасности;

9) разработка в письменной форме и внедрение программы авиационной безопасности, которая определяет уровни квалификации персонала, меры и процедуры обеспечения безопасности аэропорта и воздушных судов, превентивные меры, меры на случай непредвиденных обстоятельств и/или ответные меры, а также порядок уведомления;

10) назначение ответственного лица по вопросам безопасности;

11) определение контролируемой зоны и обеспечение контроля доступа в контролируемую зону;

12) обеспечение соответствующей защитой по периметру перрона и

зон стоянки, например, ограждения, камеры наблюдения и пр.;

13) совершенствование существующей в письменной форме программы авиационной безопасности путем включения процедур контроля доступа, учений и/или тренировок по обеспечению безопасности; порядка обращения с взрывными устройствами или действий в случае угрозы воздушного пиратства, а также требований в отношении проверки анкетных данных сотрудников, подготовки сотрудников в области безопасности и соблюдения директивных указаний и положений информационных циркуляров по вопросам безопасности.

§6. Программы проявления бдительности сотрудниками и пользователями аэропортов АОН и АС

79. Руководители аэропортов авиации общего назначения поощряют, разрабатывают и осуществляют меры, и механизмы, которые способствуют формированию эффективной культуры безопасности в качестве одного из важнейших аспектов обеспечения безопасности в аэропортах общего назначения.

80. Формирование эффективной культуры безопасности помогает руководителям аэропортов общего назначения улучшить их общие показатели обеспечения безопасности за счет раннего выявления потенциальных проблем в области безопасности. К преимуществам эффективной культуры безопасности относятся следующие:

- 1) сотрудники и пользователи аэропортов участвуют в решении задач в области обеспечения безопасности и несут за них ответственность;
- 2) повышается уровень соблюдения защитных мер безопасности;
- 3) риск инцидентов и нарушений в области обеспечения безопасности снижается благодаря сотрудникам и пользователям, которые мыслят и действуют с учетом соображений безопасности;
- 4) сотрудники и пользователи аэропортов чаще выявляют признаки поведения/деятельности, вызывающих обеспокоенность, и сообщают о них;
- 5) сотрудники и пользователи аэропортов чувствуют себя в большей безопасности;
- 6) уровень безопасности повышается без необходимости в больших расходах.

81. Руководитель аэропорта АОН обеспечивает обучение сотрудников, пользователей и арендаторов аэропорта тому, на что следует обращать внимание как на несанкционированную или потенциально незаконную деятельность. Главенствующим условием повышения уровня безопасности в аэропортах авиации общего назначения является проявление постоянной бдительности со стороны пользователей аэропорта - это важный элемент позитивной культуры безопасности.

82. Руководители аэропортов принимают существующую программу

проявления бдительности в аэропорту, либо обеспечивают разработку собственного плана для конкретного аэропорта. При этом руководитель аэропорта авиации общего назначения обеспечивает:

1) координацию программы проявления бдительности со всеми заинтересованными сторонами, включая сотрудников и арендаторов аэропорта, владельцев и пилотов воздушных судов и других пользователей аэропорта;

2) сотрудничество с местными правоохранительными органами при разработке программы, предусматривая их участие с начала разработки;

3) проведение периодических совещаний с сотрудниками и пользователями аэропорта;

4) разработку порядка представления уведомлений и доведения его до сведения всех, кто регулярно находится в аэропорту;

5) поощрение активного участия в обеспечении безопасности воздушных судов и аэропорта, в том числе мер по повышению осведомленности. Сотрудники аэропорта должны без колебаний опрашивать любых неизвестных лиц, обнаруженных на перроне или вблизи воздушных судов;

6) установление знаков, пропагандирующих проявление бдительности и предупреждающее о том, что аэропорт находится под наблюдением; указать на знаке номера телефонов экстренной связи;

7) установление доски объявлений для размещения информации о безопасности и уведомлений о проведении совещаний;

8) проведение подготовки всех лиц, которым необходимо знать, как распознать подозрительную деятельность и надлежащим образом на нее реагировать. Для этого можно использовать видеосредства или другие учебные пособия. Ниже приводятся некоторые рекомендуемые темы программы подготовки:

а) воздушные суда с несанкционированными или необычными изменениями;

б) лица, длительное время слоняющиеся без дела вблизи размещенных на стоянке воздушных судов, в комнатах для пилотов или других местах, к которым, как представляется, они не имеют отношения;

в) пилоты, которые, как кажется, действуют по принуждению или находятся под контролем другого лица;

г) лица, изъявляющие желание арендовать воздушное судно без предъявления надлежащих документов или удостоверения личности;

д) лица, которые предъявляют несомненно действительные документы, но не демонстрируют соответствующий уровень авиационных знаний;

е) пилоты, высказывающие угрозы или делающие заявления, несовместимые с обычным использованием воздушных судов;

ж) события или обстоятельства, которые не укладываются в обычную законную деятельность аэропорта;

9) привлечение местных правоохранительных органов к проведению занятий с сотрудниками и пользователями аэропорта по вопросам безопасности;

10) поощрение арендаторов к ознакомлению своих сотрудников с программой проявления бдительности.

§7. Контроль безопасности деятельности АОН и АС в коммерческих аэропортах

83. При принятии мер контроля в целях обеспечения безопасности деятельности АОН в коммерческих аэропортах обеспечивается принцип разделения, призванный свести к минимуму передвижение лиц и транспортных средств, главным образом связанных с заправкой топливом, метеорологическим обслуживанием и аэродромной диспетчерской службой, между зоной АОН и зонами основного аэровокзала. В частности, связанные с АОН и АС операции в установленных охраняемых зонах ограниченного доступа разрешаются только в том случае, если в отношении таких операций применяются те же процедуры досмотра, что и в отношении операций, связанных с коммерческими транспортными воздушными судами.

84. Операции АОН и АС отделяются от коммерческих воздушных перевозок путем выделения мест стоянки воздушных судов АОН и АС за пределами охраняемых зон ограниченного доступа, а также введения для авиации общего назначения специальной системы постановки воздушных судов на стоянку, их обслуживания и контроля доступа к ним.

85. На план-схеме аэропорта указывается РД, ведущие к местам стоянки воздушных судов АОН, которые находятся на удалении от РД и перронов, используемых коммерческими транспортными воздушными судами.

86. Используемые процедуры включают требования к тому, чтобы диспетчеры аэродромного диспетчерского пункта отделяли прибывающие воздушные суда АОН от коммерческих транспортных воздушных судов и не направляли их в соответствующие зоны перронов.

87. Аэродромный диспетчерский пункт информирует службу авиационной безопасности и другие полномочные органы, службы аэропорта о предстоящем прибытии воздушного судна АОН в периоды наличия повышенной угрозы, а также в любое другое время, когда воздушное судно АОН намеренно или ненамеренно не соблюдает диспетчерское разрешение на руление и приближается к местам стоянки, используемым коммерческими транспортными воздушными судами.

88. В аэропортах, где выделить специальную зону стоянки воздушных судов АОН не представляется возможным, на РД или перронах устанавливаются контрольно-пропускные пункты, в которых сотрудники авиационной безопасности обеспечивают осмотр воздушного судна АОН

до его входа на стоянки, используемые коммерческими транспортными воздушными судами.

89. Если отдельные зоны стоянки не предусмотрены, воздушные суда АОН запрещается размещать на стоянку в непосредственной близости от воздушных судов, выполняющих коммерческие рейсы, чтобы не нарушить меры безопасности, которые применяются к коммерческим воздушным судам и перевозимым на них багажу, грузу и почте.

90. Воздушные суда АОН защищены от несанкционированного доступа путем введения мер контроля безопасности по периметру зоны. Надежными способами защиты являются ограждения, запираемые ангары и контроль доступа в рабочие зоны.

91. Процедуры отделения досмотренных пассажиров коммерческих рейсов от лиц, использующих воздушные суда АОН, применяются с учетом следующих критериев:

1) для предотвращения смешивания лиц, вылетающих и прибывающих на воздушных судах АОН, с досмотренными пассажирами коммерческих рейсов обеспечивается физическое разделение таких лиц и пассажиров;

2) прибывающие и вылетающие на воздушных судах АОН лица проходят через отдельный терминал для АОН и, если они совершают посадку или высадку на перроне, должны либо отделяться от досмотренных пассажиров коммерческих рейсов, либо перевозиться на специальном челночном автобусе, который находится под постоянным наблюдением;

3) если отдельный терминал не предусмотрен, прибывающие и вылетающие на воздушных судах АОН лица:

а) проходят с сопровождением через отдельную часть здания аэровокзала или доставляются челночным автобусом к воздушному судну и обратно;

б) либо подвергаются досмотру в целях безопасности перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа, если проход через эту часть здания аэровокзала исключить невозможно.