

ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ  
КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

У Т В Е Р Ж Д Е Н О

Приказом Государственного  
агентства гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
№ 612 от 30 июля 2024 г.

ПРОГРАММА  
ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА ПО ВОПРОСАМ  
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
Издание №6



## Содержание

№		Стр.
Раздел 1	Определения, политика, цели и задачи	6
Глава 1	Определения	6
Глава 2	Политика	7
Глава 3	Цели и задачи	8
Раздел 2	Виды подготовки и категории работников органов и организаций, подлежащих подготовке. Отбор и набор персонала.	9
Глава 4	Виды подготовки и категории работников органов и организаций, подлежащих подготовке	9
Глава 5	Отбор и набор персонала	16
Раздел 3	Организация мероприятий по обеспечению подготовки персонала	18
Глава 6	Планирование и организация работы по проведению подготовки персонала	18
§ 1	Требования к инструктору по авиационной безопасности	20
§ 2	Методика и процесс преподавания	23
Глава 7	Требования к организациям гражданской авиации для обеспечения подготовки работников в сфере авиационной безопасности	26
§1	Планирование и организация работы по подготовке персонала	26
§ 2	Требования к штатному руководителю, ответственному за обеспечение мер авиационной безопасности в организации гражданской авиации	28
§ 3	Требования к оператору досмотра/контроля в целях безопасности	30
§ 4.	Требования к работнику, обеспечивающему контроль доступа, наблюдение, патрулирование и охрану на объекте ГА, а также контроль в целях безопасности в отношении персонала и транспортных средств	35
§ 5	Требования к подготовке, сертификации и оценке знаний членов летного и кабинного экипажа в сфере авиационной безопасности	36
§ 6	Требования к подготовке персонала, обеспечивающего сохранность и превентивные меры безопасности груза, почты, курьерских отправок	37
§ 7	Требования к подготовке персонала, которому предоставляется доступ в контролируруемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа без сопровождения	37
§ 8	Требования к лицу, ответственному за выполнение мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности	38
§ 9	Требования к подготовке персонала, обеспечивающего сохранность и превентивные меры безопасности бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе обеспечения безопасности цепи поставок.	40
Раздел 4	Орган гражданской авиации	41
Глава 8	Функции и обязанности органа гражданской авиации	41

Глава 9	Организация работы по проведению органом гражданской авиации оценки знаний (тестирования) персонала в сфере авиационной безопасности	41
§1	Общие положения	41
§2	Виды тестов	42
§3	Порядок и условия прохождения тестирования	43
§4	Выдача результатов тестирования	45
§5	Заключительные положения	45
Раздел 5	Программы подготовки работников государственных органов и организаций в сфере авиационной безопасности	46
Глава 10	Программа начальной подготовки персонала, обеспечивающего меры авиационной безопасности «Авиационная безопасность – Базовый курс»	46
Глава 11	Программа подготовки инструктора по авиационной безопасности	54
Глава 12	Программа подготовки руководителей и должностных лиц, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности	59
Глава 13	Программа подготовки работников органов и организаций по управлению кризисными ситуациями	64
Глава 14	Программа подготовки оператора технических средств контроля (досмотра)	67
Глава 15	Программа подготовки персонала, осуществляющего наблюдение и опрос лиц в целях авиационной безопасности (профайлинг)	72
Глава 16	Программа подготовки персонала, осуществляющего оформление, учет, хранение, выдачу пропусков, контроль доступа, патрулирование, наблюдение и охрану объекта гражданской авиации, а также контроль в целях безопасности персонала и транспортных средств	74
Глава 17	Программа подготовки персонала, осуществляющего мероприятия по контролю качества в сфере авиационной безопасности	78
Глава 18	Программа подготовки кабинного и летного экипажа по авиационной безопасности	81
Глава 19	Программа подготовки персонала по управлению риском в сфере авиационной безопасности	96
Глава 20	Программа подготовки персонала, работающего с грузовыми, курьерскими и срочными отправлениями, обеспечивающего сохранность грузов и почты и применяющего превентивные меры авиационной безопасности грузов и почты	98
Глава 21	Программа подготовки персонала, имеющего несопровождаемый доступ в контролируруемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа	101
Глава 22	Программа подготовки диспетчеров УВД/ОВД по вопросам авиационной безопасности	104
Глава 23	Программа подготовки экипажа грузового воздушного судна в сфере авиационной безопасности	110
Глава 24	Программа подготовки персонала, работающего с бортовым питанием, бортовыми, аэропортовыми припасами, различными запасами эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе обеспечения безопасности цепи поставок	120

Приложение 1	Инструктивный материал по культуре авиационной безопасности	124
Приложение 2	Лист учета обучения, сертификации, практической подготовки и повышению навыков на рабочем месте работников, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности	135
Приложение 3	Образец Протокола собеседования/тестирования/оценки знаний с кандидатом на должность ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности в организации гражданской авиации/выполнение программы авиационной безопасности/инспектора по контролю качества/инструктора по авиационной безопасности (наименование организации гражданской авиации)	138
Приложение 4	Образец ведомости тестирования/оценки знаний операторов специальных технических средств контроля (досмотра)	139
Приложение 5	Перечень минимальных вопросов по авиационной безопасности при тестировании (оценке знаний) лица, претендующего на должность ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности в организации гражданской авиации/выполнение программы авиационной безопасности.	140
Приложение 6	Перечень минимальных вопросов по авиационной безопасности при тестировании (оценке знаний) лица, назначаемого для проведения мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности	143
Приложение 7	Перечень минимальных вопросов для операторов специальных технических средств контроля (досмотра)	145
Приложение 8	Перечень вопросов по авиационной безопасности для диспетчеров УВД/ОВД	147
Приложение 9	Перечень минимальных вопросов по авиационной безопасности для членов экипажей, полетных диспетчеров	148
Приложение 10	Образец сертификата, выдаваемого органом гражданской авиации	150

## **Раздел 1. Определения, политика, цели и задачи**

### **Глава 1. Определения**

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

Возможности человека – способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Инструктор – преподаватель, осуществляющий теоретическую или практическую подготовку персонала, в качестве которого используется квалифицированный специалист, соответствующий установленным требованиям.

Повышение квалификации – этап профессиональной подготовки персонала гражданской авиации, имеющий целью обновление и углубление знаний и умений, направленных на совершенствование профессионального и методического мастерства.

Практическая подготовка – этап профессиональной подготовки персонала гражданской авиации, имеющий целью закрепления теоретических знаний, приобретения, поддержания и совершенствования необходимых умений и навыков с помощью различного вида тренирующих устройств и технического оборудования.

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

Учебный центр по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО) – юридическое лицо, имеющее сертификат соответствия учебного центра ИКАО по авиационной безопасности, осуществляющее первоначальную подготовку, переподготовку - поддержание профессионального уровня (повышение квалификации) авиационного персонала и сотрудников службы авиационной безопасности.

Сертификация – проводимые соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности или от его имени официальная оценка и подтверждение наличия у лица требуемой квалификации для выполнения порученных функций на приемлемом уровне, определенном соответствующим полномочным органом.

Служба авиационной безопасности – самостоятельное структурное

подразделение, создаваемое в организациях гражданской авиации Кыргызской Республики, непосредственно осуществляющее мероприятия по обеспечению авиационной безопасности.

Сотрудники, обеспечивающие меры авиационной безопасности – лица, непосредственно осуществляющие мероприятия по обеспечению мер авиационной безопасности на объектах гражданской авиации.

Персонал, не относящийся к САБ, имеющий несопровождаемый доступ в контролируемую зону объекта гражданской авиации – любые сотрудники, имеющие допуск в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа объекта гражданской авиации, выполняющие функции, связанные с деятельностью гражданской авиации, которые могут в этом качестве взаимодействовать с работниками САБ при осуществлении мер авиационной безопасности.

Теоретическая подготовка - этап профессиональной подготовки персонала, имеющий целью приобретение обучаемыми специальных знаний, их поддержание и совершенствование в соответствии с установленными требованиями.

## Глава 2. Политика

1. Программа подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности (Программа) разработана в соответствии с Конституцией Кыргызской Республики, Воздушным Кодексом Кыргызской Республики, Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденными приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики №787 от 24 ноября 2022 года (далее АПКР 17), иными документами Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, вытекающими из стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее по тексту ИКАО).

2. Настоящая Программа определяет порядок планирования, организации работы по отбору, набору, подготовки, сертификации, переподготовки и оценки знаний (тестирования) работников государственных органов и организаций, задействованных в обеспечении мер авиационной безопасности и защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства или по роду своей деятельности, связанных с решением вопросов в данной области.

**Примечание:** к организациям гражданской авиации относятся юридические/физические лица – аэропорты, эксплуатанты воздушных судов, поставщики аэронавигационных услуг, предприятия, занятые обработкой грузов/почты, поставщики бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов и сопутствующих средств, предприятия, занимающиеся уборкой/чисткой воздушных судов, предприятия, осуществляющие наземное обслуживание, поставщики авиатоплива на

*борт воздушных судов, магазины беспошлинной торговли, арендаторы помещений и иные предприятия, осуществляющие свою деятельность в контролируемых и охраняемых зонах ограниченного доступа.*

3. Настоящая Программа разработана органом гражданской авиации для эффективного обеспечения и реализации работниками органов и организаций гражданской авиации норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

4. Положения настоящей Программы распространяются на все органы и организации гражданской авиации, включая учебные центры, отвечающие или задействованные в обеспечении мер авиационной безопасности на объектах гражданской авиации Кыргызской Республики, а также обеспечивающие подготовку, оценку знаний персонала в сфере авиационной безопасности.

### **Глава 3. Цели и задачи**

5. Целями настоящей Программы являются:

1) обеспечение персоналом мер авиационной безопасности, который был надлежащим образом набран и обучен для выполнения своих задач в соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики. Работники государственных органов и организаций гражданской авиации должны иметь возможность применять приемлемый уровень авиационной безопасности при нормальных условиях эксплуатации объектов гражданской авиации и воздушных судов и иметь возможность быстро расширять такую безопасность для удовлетворения любой возросшей угрозы;

2) обеспечение эффективной реализации нормативных правовых актов и иных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, в том числе АПКР 17, программ авиационной безопасности организаций гражданской авиации и стандартных эксплуатационных процедур;

3) обеспечение обязательного и непрерывного обучения и подготовки работников органов и организаций, задействованных в осуществлении мер авиационной безопасности гражданской авиации Кыргызской Республики, в том числе на рабочем месте с применением современных методов и технических средств;

4) определение (оценка) результатов обучения и подготовки профессиональной пригодности работников органов и организаций к выполнению своих служебных обязанностей в вопросах обеспечения авиационной безопасности;

5) внедрение и развитие культуры обеспечения авиационной безопасности;

6. Для достижения целей настоящая Программа определяет следующие задачи:



- 1) описание обязанностей, связанных с набором и подготовкой персонала, занимающегося вопросами авиационной безопасности;
- 2) уточнение соответствующих обязанности организаций, участвующих в реализации нормативных правовых актов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;
- 3) определение критериев найма и описание требований к подготовке, как к работникам служб, обеспечивающим меры авиационной безопасности, так и к лицам, которые косвенно связаны с обеспечением мер авиационной безопасности;
- 4) определение процедур сертификации для соответствующих категорий работников, обеспечивающих меры авиационной безопасности на объектах гражданской авиации;
- 5) описание цели, частоты и содержания подготовки персонала;
- 6) повышение эффективности и качества, принимаемых работниками органов и организаций норм, правил и процедур путем повышения уровня знаний, навыков и квалификации в сфере авиационной безопасности, а также внедрением культуры безопасности.

## **Раздел 2. Виды подготовки и категории работников органов и организаций, подлежащих подготовке. Отбор и набор персонала**

### **Глава 4. Виды подготовки в сфере авиационной безопасности и категории работников органов и организаций, подлежащих подготовке**

7. Работники органов и организаций проходят подготовку в сфере авиационной безопасности по следующим видам:

1) подготовка должностных лиц органа гражданской авиации проводится в учебных центрах ИКАО или государственных образовательных учреждениях и иных организациях, с которыми Кыргызская Республика сотрудничает в рамках подготовки, повышения квалификации и обмена опытом. Такая подготовка осуществляется в соответствии с программами подготовки и учебными комплектами по авиационной безопасности (УКАБ) по всем видам подготовки, предусмотренным в настоящей Программе и иными программами подготовки государственных образовательных учреждений или организаций, в целях подготовки и повышения квалификации работников органа гражданской авиации (ИКАО, ИАТА, EASA, ECAC и пр.).

Категория лиц, подлежащих подготовке: работники органа гражданской авиации, обеспечивающие государственное регулирование и надзор в области авиационной безопасности;

2) подготовка инструкторов по авиационной безопасности проводится учебными центрами, сертифицированными органом гражданской авиации;

Категория лиц, подлежащих подготовке: персонал, осуществляющий в учебном центре или самостоятельно, в том числе на рабочем месте подготовку, оценку знаний, прием экзаменов и тестирование работников организаций гражданской авиации в сфере авиационной безопасности;

3) подготовка должностных лиц, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности в организациях гражданской авиации проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ/«Авиационная безопасность - Менеджмент» или «Руководители и должностные лица, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности».

Категория лиц, подлежащих подготовке:

а) должностные лица организаций гражданской авиации, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности – руководители аэропортов, авиакомпаний, авиапредприятий, штатные руководители служб, обеспечивающих меры авиационной безопасности в аэропортах и их заместители, сменные начальники дежурных смен служб авиационной безопасности аэропортов, начальники подразделений (отделов), обеспечивающих меры авиационной безопасности в аэропортах и их заместители, штатные руководители (ответственные лица) авиакомпаний, ведущие специалисты и специалисты по авиационной безопасности, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности и выполнение программ авиационной безопасности в авиакомпаниях и организациях гражданской авиации;

б) работники юридических лиц, физические лица, осуществляющие свою деятельность в сфере и/или на объекте гражданской авиации, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности и выполнение программ авиационной безопасности в процессе своей деятельности – поставщики аэронавигационных услуг, поставщики бортового питания, организации по наземному обслуживанию, топливозаправочные организации, магазины беспошлинной торговли, арендаторы помещений, участков на территории аэропорта или авиапредприятия и пр.;

4) подготовка должностных лиц, являющихся членами оперативного штаба по разрешению кризисных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, проводится в учебных центрах ИКАО или в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ/«Управление кризисными ситуациями».

Категория лиц, подлежащих подготовке: руководители органов и организаций, в том числе аэропортов, авиакомпаний, руководители служб, подразделений, отделов, сменные начальники аэропортов, ответственные за организацию мероприятий в кризисных ситуациях и оперативное реагирование (ответные меры) при актах незаконного вмешательства в

деятельность гражданской авиации;

5) подготовка операторов специальных технических средств контроля (досмотра) проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ/«Подготовка операторов специальных технических средств контроля (досмотра)».

Категория лиц, подлежащих подготовке: работники служб, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности в аэропортах, проводящие процедуры досмотра с использованием специальных технических средств контроля в целях безопасности;

6) подготовка работников организаций гражданской авиации, проводящих процедуры по наблюдению и опросу пассажиров, а также лиц, не являющихся пассажирами по авиационной безопасности (профайлинг), проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ: «Авиационная безопасность - выявление поведенческих характеристик» или «Подготовка персонала, осуществляющего наблюдение и опрос пассажиров в целях безопасности (профайлинг)».

Категория лиц, подлежащих подготовке: работники организаций гражданской авиации, проводящие регистрацию пассажиров, ручной клади, багажа, инспекторы-профайлеры аэропортов, работники, проводящие предполетный досмотр/контроль в целях безопасности пассажиров, членов экипажей, персонала, операторы видеонаблюдения, члены экипажей воздушных судов;

7) подготовка персонала организаций гражданской авиации, осуществляющего оформление, хранение, учет, выдачу пропусков, контроль доступа, патрулирование, наблюдение и охрану объектов гражданской авиации, а также контроль в целях безопасности в отношении персонала и транспортных средств проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ/«Авиационная безопасность - контроль доступа, наблюдение, патрулирование и охрана объекта гражданской авиации»;

Категория лиц, подлежащих подготовке: старшие инспекторы, инспекторы, стрелки подразделений/отделов перронного и периметрового контроля, сторожи, охранники, инспекторы (работники) служб безопасности топливозаправочных комплексов, цехов бортового питания, грузовых, почтовых терминалов, объектов аэронавигации, поставщиков наземного обслуживания, инспекторы (работники) контрольно-пропускного пункта, операторы видеонаблюдения, работники бюро пропусков, инспекторы - вожатые служебных собак (проводник патрульной собаки), а также персонал эксплуатанта воздушных судов, выполняющий меры авиационной безопасности в аэропортах, аэродромах, где нет служб (лиц), ответственных за обеспечение мер авиационной

безопасности;

8) подготовка инспекторов по контролю качества в сфере авиационной безопасности органа и организаций гражданской авиации проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации или в учебных центрах ИКАО, EASA, ECAC. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ/«Национальный аудитор/инспектор» или «Авиационная безопасность - контроль качества».

Категория лиц, подлежащих подготовке: руководители и специалисты организаций гражданской авиации, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности на объектах гражданской авиации и/или проведение внутренних мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности;

9) подготовка членов летного и кабинного экипажа в сфере авиационной безопасности проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ/ «Безопасность авиакомпаний - лётный состав и члены экипажа», «Авиационная безопасность - члены экипажа грузовых ВС» или «Авиационная безопасность - члены экипажа пассажирских ВС».

Категория лиц, подлежащих подготовке: командиры воздушных судов, вторые пилоты, бортпроводники, бортинженеры, бортрадисты, бортоператоры, полетные диспетчеры и прочие лица, работа которых связана с обеспечением мер безопасности на борту воздушного судна.

**Примечание:** к данному виду обучения могут быть привлечены работники органов и организаций, обеспечивающих осмотр (проверку или обыск) воздушного судна в целях безопасности. Для проведения проверки воздушного судна в целях безопасности, которую могут осуществлять сотрудники служб аэропортов, обеспечивающих меры авиационной безопасности, работники правоохранительных органов и органов пограничного контроля, а для проведения обыска воздушного судна в целях безопасности привлекаются сотрудники по поиску и обезвреживанию взрывных устройств.

10) подготовка персонала по эксплуатации и техническому обслуживанию досмотрового оборудования проводится заводом изготовителем, или официальным представителем, или учебным центром (лицом), имеющим сертификат (разрешение), выданный заводом изготовителем на проведение подготовки по данному виду подготовки.

Категория лиц, подлежащих подготовке: инженерно-технический состав и специалисты организаций гражданской авиации, осуществляющие техническое обслуживание, тестирование, эксплуатацию, настройку, калибровку и ремонт досмотрового оборудования;

11) подготовка персонала по вопросам управления риском в сфере авиационной безопасности организаций гражданской авиации проводится учебными центрами, сертифицированными органом гражданской и/или

инструкторами, имеющими допуск органа гражданской авиации по данному виду обучения или в учебных центрах ИКАО.

Категория лиц, подлежащих подготовке: руководители и специалисты организаций гражданской авиации, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности на объектах гражданской авиации и проведение внутренних мероприятий по оценке и управлению риском в сфере авиационной безопасности;

12) подготовка персонала, работающего с грузовыми, курьерскими и срочными отправлениями, обеспечивающего сохранность грузов и почты и применяющим превентивные меры по обеспечению авиационной безопасности проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ «Авиационная безопасность грузов и почты».

Категория лиц, подлежащих подготовке: персонал, занимающийся приемом, оформлением, контролем грузов, курьерских и срочных отправок, почты для их перевозки воздушным транспортом;

13) подготовка персонала организаций гражданской авиации, имеющего несопровождаемый доступ в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа объекта гражданской авиации проводится в соответствии с УКАБ «Авиационная безопасность - подготовка персонала организаций гражданской авиации, имеющего несопровождаемый доступ в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа».

**Примечание:** в качестве инструктора для подготовки персонала, имеющего несопровождаемый доступ в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа могут осуществлять специалисты организации гражданской авиации, которая проводит такой инструктаж, имеющие опыт работы в области авиационной безопасности не менее 3 лет и на основании действующего сертификата по курсу: «Инструктор по авиационной безопасности».

Категория лиц, подлежащих подготовке:

а) руководители служб, отделов, подразделений, цехов субъектов гражданской авиации и их заместители, персонал организаций, задействованный в аэропортовой деятельности, которые имеют допуск в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа, а именно: арендаторы помещений и зданий аэропорта, работники по техническому обслуживанию воздушных судов, персонал, обслуживающий воздушное движение, работники по наземному обслуживанию, в том числе работники, проводящие регистрацию пассажиров и багажа, сотрудники пограничной, таможенной, фитосанитарной контролей, работники по обработке багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых и аэропортовых припасов, персонал по уборке и чистке воздушных судов;

б) аэродромный рабочий, весовщик, водитель, грузчик, диспетчер

перевозок, истопник (котельщик), кассир билетный, киоскер, комплектовщик, контролер, механик, мойщик, монтажник, наладчик, оператор, продавец, рабочий комплексного обслуживания и ремонта здания, сварщик, столяр, техник, уборщик, электрик, электромеханик, электромонтер, электромонтажник, управленческий аппарат аэропортов, авиапредприятий, эксплуатантов, и другой персонал, не относящийся к авиационному персоналу.

14) подготовка персонала по вопросам авиационной безопасности, осуществляющего управление воздушным движением, осуществляется учебными центрами, сертифицированными органом гражданской авиации и/или специалистами, имеющими практический опыт работы в сфере управления воздушным движением или опыт в области авиационной безопасности.

15) подготовка персонала, работающего с бортовым питанием, бортовыми, аэропортовыми припасами, различными запасами эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе обеспечения безопасности цепи поставок проводится в учебных центрах, сертифицированных органом гражданской авиации. Подготовка проводится в соответствии с УКАБ «Авиационная безопасность бортовым питанием, бортовыми, аэропортовыми припасами, различными запасами эксплуатанта» или иными программами подготовки.

Категория лиц, подлежащих подготовке:

- персонал, осуществляющий прием, оформление, обработку, меры контроля в целях безопасности и сохранность бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе обеспечения безопасности цепи поставок.

Примечание: подготовка персонала по видам подготовки, указанным в п. 7 настоящей Программы может проводиться в учебных центрах, сертифицированных ИКАО, ИАТА, EASA, ECAC при условии, что их программы подготовки в сфере авиационной безопасности не противоречат нормативным документам Кыргызской Республики и настоящей Программе.

8. Категории лиц, указанных в подпунктах 2), 3), 5), 7), 8), 11), 12) пункта 7 настоящей Программы допускаются к подготовке по соответствующим программам только после прохождения обучения базовому курсу по авиационной безопасности.

Примечание: Категории лиц, указанных в подпунктах 2), 3), 5), 7), 8), 11), 12) пункта 7 настоящей Программы проходят начальную подготовку персонала, обеспечивающую меры авиационной безопасности «Авиационная безопасность – базовый курс» однократно.

9. После успешного окончания видов подготовок, указанных в подпунктах 2), 5), 8), 9), 14) пункта 7 настоящей Программы и

предоставления соответствующего документа, подтверждающего прохождение подготовки (сертификат) орган гражданской авиации проводит оценку знаний и в случае соответствия кандидата требованиям, установленным в настоящей Программе, выдаёт разрешительный документ (согласование/допуск/сертификат и пр.), предусмотренный для каждой категории лиц по отдельности.

10. В целях повышения осведомленности о мерах авиационной безопасности и надлежащего обеспечения норм, правил и процедур по авиационной безопасности на объекте гражданской авиации, периодическая подготовка категорий работников, указанных в подпункте 13) пункта 7 настоящей Программы, которым требуется иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа проводится не реже одного раза в 24 (двадцать четыре) месяца, после прохождения ими последней подготовки. Персоналу, после успешного окончания подготовок, указанных в подпункте 13) пункта 7 настоящей Программы, выдача сертификатов не требуется.

11. В целях обеспечения соответствия знаний персонала, в том числе руководящего состава текущим требованиям по авиационной безопасности, периодическая подготовка категорий работников, указанных в подпунктах 2), 3), 5), 7), 8), 9), 12) пункта 7 настоящей Программы, проводится не реже одного раза в 24 (двадцать четыре) месяца, после прохождения ими последней подготовки. Подтверждением периодической подготовки работников является наличие соответствующего сертификата при этом повторную подготовку работник проходит до истечения срока действия этого сертификата.

12. Ответственность за подготовку персонала, направление отдельных сотрудников на курсы подготовки и повышения квалификации, а также укомплектованность авиапредприятия квалифицированными специалистами в области авиационной безопасности несет руководитель государственного органа или организации гражданской авиации.

13. Ответственность за организацию учебного процесса в учебных заведениях (центрах), а также поддержание его на должном уровне в соответствии с требованиями настоящей Программы и иными руководящими документами, несут руководители учебных заведений (центров).

14. Для оценки качества подготовки персонала, учебных материалов, предоставляемых различными организациями и/или инструкторами, орган гражданской авиации проводит плановые/внеплановые проверки их деятельности, а также имеет доступ к конспектам лекций и другим учебным средствам.

## Глава 5. Отбор и набор персонала

15. Руководитель государственного органа, организации гражданской авиации назначает ответственный орган (лицо) по отбору, набору и подготовке персонала по вопросам авиационной безопасности.

16. В отношении лица, которое принимается на работу в орган или организацию для выполнения работ, связанных с проведением контроля в целях безопасности/досмотра и/или которому представляется допуск без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа, и/или которому будет представлен доступ к конфиденциальной информации, проводится проверка анкетных данных. Проверка анкетных данных при найме на работу должна быть закончена до того, как лицо будет проходить подготовку по авиационной безопасности и/или до начала выполнения должностных задач и функций. При этом минимум один раз в три года организации гражданской авиации обеспечивают проведение периодической проверки анкетных данных персонала.

17. Руководитель государственного органа, организации гражданской авиации обеспечивает, чтобы персонал, который принимается на работу в орган или организацию для выполнения функций обеспечения авиационной безопасности обладал способностями для эффективного выполнения поставленных задач. Персонал, до принятия на работу уведомляется о характере подобных требований до начала процесса приема на работу. Эти возможности и способности оцениваются во время процесса приема на работу и до завершения испытательного срока.

18. Все кандидаты заполняют анкету, содержащую, как минимум, указанную ниже информацию. В отношении прошлой информации и опыта заявитель предоставляет информацию, по крайней мере, за предыдущие пять лет:

1) личность и личные данные, сопровождаемые недавней фотографией;

2) образование/профессиональная подготовка/предыдущая работа, включая объяснение любых пробелов, превышающих четыре недели;

3) информация, которая необходима для облегчения проверки биографических данных, подтверждения личности данного лица (копия паспорта), его предыдущего опыта (копия трудовой книжки), отсутствия криминального прошлого, иных сведений для определения того, представляет ли данное лицо опасность (справки об отсутствии судимости, учета в психиатрическом учреждении, наркологическом диспансере).

19. Форма анкеты включает:

1) пункт о том, что представленная информация является полной и точной;

2) пункт о признании кандидатом того, что любое искажение фактов является основанием для отказа в приеме на работу или для дисциплинарного производства или уголовного обвинения;



3) пункт о том, что кандидат будет уведомлять работодателя о любых изменениях в криминальной истории (например, если в отношении него ведется уголовное дело);

4) согласие кандидата на сбор личной и профессиональной информации от бывших работодателей, учебных заведений, государственных учреждений, а также личных отзывов (например, от соседей) с целью проверки данных;

5) подпись кандидата и дата.

20. Анкета работника хранится в организации гражданской авиации в течение всего срока работы данного лица и представляется органу гражданской авиации по запросу.

21. Каждый кандидат проходит собеседование с ответственным сотрудником, обладающим необходимыми навыками осуществления процедур найма, который удостоверяется в том, что кандидат понимает важность и все последствия сделанных им записей в анкете.

В ходе собеседования проводящий его сотрудник в числе прочего:

— уточняет причины ухода с предыдущего места работы;

— убеждается в отсутствии в послужном списке периодов времени, за которые кандидат не может отчитаться;

— запрашивает дополнительную необходимую информацию, требуемую для уточнения, в том числе у соответствующих полномочных органов на отсутствие судимости, а также учету запрещенных в Кыргызской Республике организаций;

— оценивает кандидата в разрезе квалификационных требований к должности, а также с учетом личностных и психологических особенностей для выполнения возлагаемых функций;

— знакомит кандидата с должностными обязанностями и ответственностью.

При выявлении каких-либо пробелов в послужном списке кандидата либо в случае, когда проверить полученную информацию затруднительно, проводящий собеседование сотрудник запрашивает:

— сведения о лицах, которые могут охарактеризовать кандидата;

— другие независимые подтверждающие документы, например, свидетельство о браке, форму социального страхования или иммиграционные документы.

22. В процессе проверки могут использоваться любые другие средства проверки представленной кандидатом информации в соответствии с законодательством Кыргызской Республики. Если кандидат определил источники информации для проверки, например, пробелов в истории занятости, то до обращения за проверкой заявителю необходимо подтвердить полномочия таких источников информации.

23. Решение о возможности принятия кандидата на работу принимается на уровне руководства организации гражданской авиации с полным учетом информации, полученной на этапе проверки, включая

любые периоды, получить подтверждение, по которым не представилось возможным.

24. Лица, отобранные на должности руководителей низшего и среднего звена по авиационной безопасности (руководители подразделений, смен), обладают способностью осуществления эффективного контроля над работой персонала, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности. Кроме того, они осведомлены о значении качества в обеспечении соответствия процедур безопасности требуемым нормам.

25. Материалы о приеме на работу персонала для обеспечения мер авиационной безопасности, которые включают результаты (заключение) оценочных тестов/собеседований, а также сведения по подготовке за весь период работы ко всем лицам, которые принимаются на работу в орган или организацию гражданской авиации сохраняются на весь период действия контракта/договора с работодателем и при необходимости предъявляются в орган гражданской авиации. Документация по каждому принятому сотруднику хранится в делах организации гражданской авиации и содержит, как минимум следующую информацию:

1) подробная информация о содержании анкеты кандидата и собеседованию с ним;

2) выполненные процедуры проверки анкетных данных и собеседования с ним, включая выводы о любом периоде, проверить который не было возможности;

3) результаты оценки физического состояния, подтверждающие отсутствие ограничений для выполнения возлагаемых на него обязанностей;

4) Ф.И.О. и должность лица, принявшего решение о пригодности кандидата для приема на работу.

### **Раздел 3. Организация мероприятий по обеспечению подготовки персонала**

#### **Глава 6. Планирование и организация работы по проведению подготовки персонала в сфере авиационной безопасности**

26. Организация гражданской авиации, учебный центр или инструктор, который самостоятельно проводит подготовку, в соответствии с требованиями настоящей Программы разрабатывает и периодически обновляет программу подготовки по авиационной безопасности, именуемую учебным комплексом по авиационной безопасности (УКАБ), которая утверждается органом гражданской авиации. Обновления и изменения УКАБ проводятся с учетом вносимых поправок в законодательство и нормативные документы Кыргызской Республики в

сфере авиационной безопасности, а также при необходимости в программы авиационной безопасности организаций гражданской авиации.

Примечание: УКАБ учебных центров утверждается приказом органа гражданской авиации.

27. УКАБ состоит из учебно-методического пособия, методических материалов по методике преподавания, включающих аудио/видео средства (слайды, флипчарты и пр.). При обучении разрешается перераспределять до 30% учебных часов из общего объема времени, выделенного на изучение отдельных тем, в зависимости от уровня теоретической подготовки и профессиональных навыков слушателей.

28. При разработке УКАБ обеспечивается нижеследующее:

1) соблюдение принципов преподавания;

2) обеспечение программами подготовки, осведомленности персонала в актуальных вопросах;

3) проведение подготовки в области безопасности для обеспечения осведомленности персонала всех уровней с продвижением принципа индивидуальной ответственности за безопасность на основе постоянной бдительности;

4) надлежащая подготовка персонала службы безопасности под руководством сертифицированного инструктора;

5) наличие в программе подготовки подробных руководящих указаний инструкторам, нацеленных на помощь им в реализации программы подготовки.

29. Учебный центр или инструктор, который самостоятельно проводит подготовку, обеспечивает планирование процесса подготовки на основании заявки, направленной организацией гражданской авиации. Процесс подготовки включает: составление плана-графика подготовки, распределение учебной нагрузки инструктора, определение последовательности изучения материалов подготовки, распределение сроков изучения теоретической подготовки и проведение практических занятий, составление расписания подготовки, комплектование групп с учетом категорий лиц, подлежащих подготовке. План - график и расписание подготовки утверждается руководством учебного центра до начала процесса подготовки и направляется в организацию, подавшую заявку.

**Примечание:** *расписание занятий включает такие разделы как: даты и часы проведения занятий, наименование дисциплин и тем занятий, место проведения занятий, фамилию инструктора, который будет проводить обучение. При необходимости практического обучения учебный центр предусматривает возможность заключения с организациями соответствующих соглашений (договоров) о специальном допуске слушателей курсов к ознакомлению с производственной деятельностью.*

30. Учебный центр или инструктор, исходя из потребностей организации, подавшей заявку на подготовку, проводит занятия, для

определенных категорий работников при этом количество слушателей в группе не должно превышать 25 человек. Увеличение количества слушателей в одной группе до 30 человек возможно только при наличии не менее 2 инструкторов, и, если учебные классы, помещения, и технические возможности позволяют проводить занятия с таким количеством человек. Количество инструкторов определяется индивидуально для каждой группы слушателей исходя из их численности обучающихся, вида подготовки и иных факторов, влияющих на качество подготовки.

31. Учебный центр обеспечивает наличие учебных кабинетов, оснащенных библиотекой на бумажных и электронных носителях с необходимыми нормативными правовыми актами и иными документами, образцами, макетов предметов, запрещенных к перевозке на борту воздушного судна и к проносу/провозу в охраняемую зону ограниченного доступа, системой кондиционирования и вентиляции, необходимым освещением, проектором, компьютером, раздаточными и справочными материалами и иными средствами для эффективного и качественного проведения подготовки.

**Примечание:** *требования к учебным центрам предъявляются в соответствии с Инструкцией по сертификации авиационных учебных заведений, осуществляющих подготовку и переподготовку авиационного персонала в Кыргызской Республике, утвержденной приказом Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики №358-1/п от 28 апреля 2017 года.*

32. Теоретическая подготовка используется для приобретения базовых знаний и понимания принципов, относящихся к конкретной задаче или функции. Теоретические знания объясняют предпосылки и причины конкретных процедур и соответствующих методов. После теоретического обучения необходимо обеспечить проведение практической подготовки.

33. Практическая подготовка проводится таким образом, чтобы персонал научился применять полученные знания и отработал точные способы действий, которые станут его рабочим инструментом. Практическая подготовка полезна в демонстрации реальных способов выполнения процессов и оперативных процедур; она помогает обосновать/подтвердить концептуальные подходы и важность фактов, изученных в ходе теоретической подготовки.

34. Практическая подготовка оператора досмотра проводится с использованием компьютерного тренажера по интерпретации рентгеновских изображений или рентгенотелевизионного интроскопа.

## **§ 1. Требования к инструктору по авиационной безопасности**

35. Подготовку работников организаций гражданской авиации в сфере авиационной безопасности осуществляют инструкторы авиационной безопасности на основании допуска, выданного органом гражданской

авиации.

**Примечание:** *практическую подготовку (инструктаж) персонала организаций гражданской авиации по вопросам авиационной безопасности на рабочем месте могут осуществлять руководители, ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности и лица, имеющие практический опыт работы в сфере авиационной безопасности не менее 3 лет на основании сертификата по курсу: «Инструктор по авиационной безопасности». При этом выдача допуска органа гражданской авиации для осуществления практической подготовки на рабочем месте не требуется.*

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

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

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

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

- международные, региональные и национальные правила авиационной безопасности;

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

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

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

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

- общие сведения о терроризме;

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

37. Подготовка инструктора проводится в соответствии с требованиями подпункта 2 п.7 настоящей Программы. Процесс первоначальной подготовки инструкторов включает занятия на производстве под наблюдением инструктора – наставника. Кандидат привлекается для чтения модулей в качестве помощника инструктора, в процессе которого оцениваются его возможности, как инструктора/преподавателя, а результаты проведенной оценки кандидата к

преподавательской деятельности подлежат обязательному документированию.

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

- резюме с фотографией, в котором должен быть указан стаж работы в сфере авиационной безопасности не менее 5 лет (предоставляется подтверждение соответствующего стажа работы в области авиационной безопасности);

- копию диплома об образовании;

- сертификат, подтверждающий прохождение подготовки для инструктора по авиационной безопасности «успешно окончил»;

- действующий(ие) сертификат(ы) курса(ов) подготовки по которому будет рассматриваться выдача допуска по определенному виду подготовки;

- УКАБ для утверждения органом гражданской авиации (если такая программа не утверждена).

Примечание: органом гражданской авиации не рассматриваются сертификаты для инструкторов по авиационной безопасности с отметкой «прослушал».

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

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

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

Третий этап – устная презентация УКАБ.

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

1) правильно ответил на 80% (и более) вопросов, предусмотренных в письменном или компьютерном тестировании;

2) прошел собеседование;

3) презентовал учебную программу, утвержденную органом гражданской авиации.

41. По итогам оценки знаний кандидата, претендующего получить допуск инструктора, органом гражданской авиации составляется протокол, в котором указываются Ф.И.О., результаты собеседования, решение о выдаче допуска с указанием вида подготовки, а письменные или компьютерные тесты, заполненные кандидатом, прикрепляются к протоколу. На основании решения, указанного в протоколе, органом гражданской авиации издается приказ о его допуске к инструкторской работе по определенному профилю (виду подготовки). Данные каждого инструктора заносятся в перечень инструкторов по авиационной безопасности (приложение к приказу). В случае если установлено, что

уровень преподавания инструктором не соответствует требованиям настоящей Программы, либо сроки действия допуска у инструктора истекли, то орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы этот инструктор был удален из перечня инструкторов по авиационной безопасности, а выданный ему допуск аннулируется. Такое решение принимается Государственной квалификационной комиссией органа гражданской авиации.

42. Срок действия допуска лица к инструкторской/преподавательской работе определяется на основании действующего сертификата по курсу «Инструктор по авиационной безопасности».

43. Последующая подготовка инструктора (преподавателя) по авиационной безопасности и его оценка знаний в органе гражданской авиации проводится не реже одного раза в 24 месяца до истечения срока действия сертификата «Инструктор по авиационной безопасности».

44. В случае если инструктором по авиационной безопасности не проводилась работа по подготовке больше 6 месяцев, либо проведенные органом гражданской авиации плановые/внеплановые проверки показали ошибки в работе инструктора, учебный центр обеспечивает изучение этим инструктором материалов, по которым будет проводиться занятие, а также его тестирование по этому курсу. При этом учебный центр обеспечивает изучение инструктором программ подготовки, проведение для него инструктажей на рабочем месте, в случае изменения норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

45. Инструктор по авиационной безопасности по возможности принимает участие в научно-практических конференциях и семинарах для изучения практических мер и ознакомления с передовым опытом в области обеспечения авиационной безопасности.

## **§ 2. Методика и процесс преподавания**

46. В целях качественного проведения занятий и полного усвоения слушателями учебного материала учебный центр и/или инструктор обеспечивает:

1) планирование каждого занятия. Необходимо всегда просматривать планы предыдущих занятий, прежде чем воспользоваться ими вновь;

2) подготовку для проведения занятий учебно-материальной базы с отработкой учебно-методического материала. Необходимо иметь перед собой конспекты лекционного материала в ходе каждого занятия;

3) освещение классной комнаты, вентиляцию, температурный режим, учебное оборудование, инвентарь, а также рассадку слушателей для эффективного усвоения материалов подготовки. Не следует начинать занятие до тех пор, пока нет уверенности в том, что аудитория внимательно слушает преподавателя;

4) начало занятия с краткого обзора пройденного материала с использованием результатов опроса для ориентировки в ходе повторения и закрепления;

5) оценку уровня подготовки слушателей и ориентировку на этот уровень, но ни в коем случае не выше его;

б) проведение по окончании обучения объективной оценки преподавания. В этой связи разрабатывается обезличенный вопросник к слушателям, куда включаются следующие вопросы (но не ограничиваясь ими):

а) изменились ли знания, представления слушателей по прослушиванию курса по сравнению с начальным уровнем;

б) понятен ли был курс;

в) были ли удовлетворены ожидания от курса;

г) какие замечания есть у слушателя к методике преподавания, инструктору и организации курса.

47. Основными видами и формами занятий со слушателями, при использовании комплексной методики обучения, являются:

- теоретические (лекционные) занятия;

- практические занятия;

- самостоятельная подготовка слушателей;

- занятия с использованием автоматизированных учебных курсов;

- консультации и самостоятельные занятия;

- обучение на рабочем месте и в производственном процессе;

- онлайн подготовка;

- использование слайдов и учебных фильмов;

- групповые упражнения и деловые игры;

- обучение с использованием компьютерных технологий;

- использование системы проецирования изображений запрещенных к перевозке на воздушных судах предметов;

- использование учебных комплектов.

48. На каждую учебную группу до начала занятий заводится журнал/ведомость учебных занятий, содержание которого состоит из следующих разделов: список слушателей, учебный план курсов, экзамены и зачёты, особые отметки, посещаемость и успеваемость, замечания преподавателей по учебному процессу, освобождение слушателей от занятий. При этом учебный центр или инструктор ведет учет обучения/подготовки слушателя, который содержит следующие сведения: фамилия, имя отчество и должность, место работы в настоящее время, дата начала работы; функции в сфере безопасности и дата начала их выполнения; информация о пройденной подготовке, включая даты и продолжительность в часах, фамилия и подписи инструктора, результаты проверок (тестов), процентный уровень или минимальные оценки, полученные во время сертификации, которые сохраняются учебным центром или инструктором в течение 2 лет (до истечения срока действия



сертификата). При необходимости регистрируемые данные своевременно обновляются и представляются в орган гражданской авиации.

49. Инструктор, во время проведения занятий по авиационной безопасности проводит контроль слушателей (обратную связь) с целью проверки усвоения ими учебного материала. Для этого используются устные опросы, письменные или компьютерные тесты. В отношении слушателей, которые не могут усвоить программу подготовки, рассматривается возможность дополнительных занятий.

50. При проведении курсов допускается привлечение инструктором по авиационной безопасности специалиста авиационной безопасности для проведения модулей и практических занятий. Такой специалист обладает практическим опытом работы в сфере авиационной безопасности не менее 5 лет и сертификатом по курсу подготовки «Инструктор по авиационной безопасности».

51. По завершении курса подготовки проводится итоговый тест слушателя по усвоению им пройденного материала. Для всех категорий работников, кроме инструкторов и операторов досмотра, прошедших определенную программу подготовки, устанавливается проходной балл, который составляет не менее 70% правильных ответов при проведении итогового тестирования. Для инструкторов и операторов досмотра безопасности устанавливается проходной балл не менее 80% правильных ответов при проведении итогового тестирования.

52. Подготовка персонала по вопросам авиационной безопасности в условиях введения ограничений, например связанного с чрезвычайной ситуацией/чрезвычайным положением, проводится по мере возможности посредством компьютерной подготовки или электронного обучения. Где это невозможно, аудиторная подготовка персонала проводится при соблюдении правил физического дистанцирования. В первую очередь на подготовку направляются сотрудники, которые будут обеспечивать меры авиационной безопасности в период введения режима чрезвычайной ситуации/чрезвычайного положения, а также у которых сроки действия сертификатов истекают.

53. Государственные органы, организации гражданской авиации, учебные центры, инструктор, обеспечивают проведение подготовки персонала по вопросам факторов риска, связанных с чрезвычайной ситуацией/чрезвычайным положением, и по правилам использования СИЗ для предотвращения возможного инфицирования сотрудников друг другом и пассажирами.

54. Учебный центр или инструктор, который самостоятельно проводит подготовку персонала по мере возможности, проводит подготовку методом электронного или компьютерного обучения. Разработанные курсы электронного обучения, компьютерной подготовки утверждаются органом гражданской авиации. При разработке курса электронного обучения учитываются требования к информации, доступ к

которой ограничен.

55. После успешного прохождения слушателем курса подготовки и итогового тестирования, учебный центр/инструктор выдает слушателю соответствующий сертификат/ведомость, если таковой предусмотрен требованиями настоящей Программы.

56. Учебные занятия проводятся по расписанию в соответствии с распорядком дня, утверждённым руководителем учебного центра или инструктором. В распорядке указывается количество занятий, их начало и конец, время на перерывы между занятиями, обед и часы самостоятельной подготовки. В связи с производственной необходимостью период проведения занятий, форма и виды занятий изменяются по усмотрению организации гражданской авиации, учебного центра или инструктора.

57. Слушатель, который пропустил более 25% занятий независимо от причин пропуска, не допускается к итоговому тестированию и ему соответственно не выдается сертификат.

## **Глава 7. Требования к организациям гражданской авиации для обеспечения подготовки работников в сфере авиационной безопасности**

### **§1. Планирование и организация работы по подготовке персонала**

58. Руководители организаций гражданской авиации, для проведения подготовки, а также оценки знаний персонала, обеспечивают следующие мероприятия:

1) обеспечивают проведение работы по отбору, подготовке, сертификации, в том числе по практической подготовке и повышению навыков на рабочем месте лиц по специализированным курсам в сфере авиационной безопасности согласно внутренним планам-графикам;

2) обеспечивают заполнение на каждого работника, обеспечивающего меры авиационной безопасности листа учета подготовки (в бумажном/электронном формате), сертификации, в том числе по практической подготовке и повышению навыков на рабочем месте с указанием следующей информации: вид подготовки, количество пройденных часов, результаты подготовки, сертификации, Ф.И.О. инструктора, проводившего практическую подготовку и пр. (образец листа учета подготовки указан в Приложении 2);

3) обеспечивают формирование и утверждают список лиц для проведения оценки знаний и направляют в учебный центр или инструктору заявку с указанием вида обучения и категорию работников, подлежащих подготовке;

4) после получения от учебного центра или инструктора план - графика и расписания подготовки обеспечивают явку работников к

занятию. Слушатели занятия обязаны: иметь при себе командировочное предписание или приказ, паспорт, при необходимости справку на допуск к работе с конфиденциальными сведениями, выполнять правила внутреннего распорядка авиационного учебного заведения и пр.;

5) направляют в орган гражданской авиации заявку для согласования или получения допуска/разрешения к работе для категорий работников, указанных в подпунктах 2), 3), 5), 8), 9) пункта 7 настоящей Программы.

6) обеспечивают должную разработку и выполнение в организации программы по подготовке в области авиационной безопасности, соответствующей требованиям настоящей Программы;

7) обеспечивают наличие описаний должностных обязанностей и процедур для сотрудников, обеспечивающих меры авиационной безопасности, включая требования в отношении квалификации и компетенции согласно настоящей Программе;

8) обеспечивают процесс набора, отбора, подготовки и сертификации (по необходимости) сотрудников по вопросам авиационной безопасности, включая инструкторский состав, руководителей всех уровней;

9) обеспечивают допуск к реализации мер по обеспечению авиационной безопасности только тех лиц, которые прошли отбор, проверку анкетных данных, должную подготовку и сертификацию;

10) обеспечивают поддержание профессиональной компетенции инструкторов по авиационной безопасности и их осведомленности в вопросах методической подготовки и знания предмета;

11) обеспечивают разработку и периодический анализ программы подготовки по авиационной безопасности организации, принимая во внимание результаты деятельности своей организации в области контроля качества, изменения в сферах регулирования и эксплуатации, а также изменения в области угроз;

12) обеспечивают внедрение и развитие культуры авиационной безопасности.

59. Организация, направляющая сотрудников на курсы по авиационной безопасности, подбирает кандидатов, отвечающих следующим основным требованиям:

- должен быть гражданином Кыргызской Республики или обладать статусом постоянного резидента;
- по состоянию здоровья быть годным к практической работе;
- не состоять на учете в правоохранительных органах, в том числе как лицо, привлечшееся к уголовной ответственности;
- иметь перспективу дальнейшей служебной деятельности.

60. Организация гражданской авиации не реже одного раза в год обеспечивает проверку у всего персонала знаний, навыков и процедур по авиационной безопасности в части касающейся с обязательным документированием результатов этих проверок, которая должна постоянно обновляться.

**§ 2. Требования к штатному руководителю,  
ответственному за обеспечение мер авиационной безопасности  
в организации гражданской авиации**

61. Штатный руководитель, отвечающий за осуществление мер безопасности в организации гражданской авиации имеет гражданство Кыргызской Республики и обладает необходимыми знаниями, опытом и квалификацией, включая:

1) знание международных, региональных и национальных норм по авиационной безопасности;

2) опыт работы на руководящих должностях в сфере авиационной безопасности, либо в правоохранительных органах или войсковых структурах Кыргызской Республики не менее 5 лет;

3) знаниями в следующих конкретных областях:

- знания об актах незаконного вмешательства в гражданской авиации в прошлом, террористические атаки и современные виды угроз для осуществления оценки рисков;

- знания законодательной базы, правил и процедур в сфере авиационной безопасности;

- знания о целях и системе организации авиационной безопасности, включая обязанности и ответственность персонала, который выполняет меры по безопасности;

- знания о процедурах контроля доступа;

- знания о пропускной системе, которая используется в аэропортах;

- знания о способах обращения с нарушающими порядок лицами, о ситуациях, когда с такими лицами должна быть проведена разъяснительная работа и о форме отчетности в таких случаях;

- знания о процедурах отчетности;

- знания о способах сокрытия запрещенных предметов;

- знания о внутренних мероприятиях по контролю качества и управлению риском в сфере безопасности;

- знания процедур для принятия ответных действий в случае возникновения инцидентов, связанных с авиационной безопасностью;

- знания о влиянии поведения и реакции человека на выполнение обязанностей по обеспечению безопасности;

- знания о разрешении конфликтных ситуаций;

- знания о возможностях и ограничениях оборудования для контроля в целях безопасности и об используемых методах контроля в целях безопасности при неисправности и или отсутствии досмотрового оборудования;

4) способность обеспечить подготовку, включая наставничество практическую отработку процедур авиационной безопасности на местах, мотивировать персонал;

5) способность осуществлять постоянный мониторинг и оценку эффективности действий сотрудников, выполняющих нормы, правила и процедуры авиационной безопасности, выявлять их недостатки/пробелы в подготовке, где могут потребоваться дополнительные занятия;

6) способность осуществлять обратную связь с персоналом и организовывать для него дополнительные занятия;

7) способность обеспечить координацию действий с руководителем организации гражданской авиации и подразделениями, службами (лицами), относительно основных направлений подготовки, включая вопросы планирования или выявленных недостатков в оперативной деятельности персонала по вопросам авиационной безопасности;

8) владение на необходимом уровне государственным и официальным языком;

9) развивать культуру безопасности в организации.

62. Штатный руководитель эксплуатанта воздушных судов, обеспечивающий меры безопасности в авиакомпании (менеджер по авиационной безопасности) имеет гражданство Кыргызской Республики и обладает необходимыми знаниями, опытом и квалификацией, включая:

- образование в области гражданской авиации;
- возраст не менее двадцати одного года;
- действующий сертификат о прохождении соответствующей программы подготовки для руководящего состава в части обеспечения авиационной безопасности предприятия;

- практический опыт работы не менее пяти лет в области авиационной безопасности;

- всесторонние знания руководящих документов в области авиационной безопасности;

- наличие гражданства Кыргызской Республики.

63. Штатный руководитель проходит обучение и сертификацию в соответствии с подпунктом 3) п. 7 настоящей Программы.

64. Штатный руководитель аэропорта, который несет ответственность за выполнение программы авиационной безопасности аэропорта, штатный руководитель эксплуатанта воздушных судов (менеджер по авиационной безопасности) назначается на должность руководителем и соответствует установленным органом гражданской авиации квалификационным требованиям.

Штатный руководитель в организации по осуществлению наземного обслуживания, авиатопливообеспечения назначается на должность по согласованию с органом гражданской авиации.

65. Оценка уровня компетентности кандидата на должность штатного руководителя по авиационной безопасности в организации гражданской авиации осуществляется органом гражданской авиации путем собеседования и/или тестирования с кандидатом на данную должность, на предмет знания международных и национальных нормативных правовых

актов (в том числе программ, инструкций, руководств) в сфере авиационной безопасности. Подробная информация по проведению оценки знаний кандидата на должность штатного руководителя в организации гражданской авиации указана в Разделе 4 настоящей Программы.

66. До назначения на должность штатного руководителя в организации по осуществлению наземного обслуживания, авиатопливообеспечения, как указано в п. 64 настоящей Программы, организация гражданской авиации оформляет и направляет в орган гражданской авиации следующие документы:

- 1) представление на кандидата с указанием стажа работы, места работы и ранее занимаемых должностей;
- 2) копию сертификата по программе подготовки «Руководители и должностные лица служб авиационной безопасности»;
- 3) копию диплома об окончании учебного заведения;
- 4) характеристики и биографию кандидата.

**Примечание:** *орган гражданской авиации вправе запрашивать дополнительные материалы (справки, документы и пр.), необходимые для рассмотрения представленных сведений.*

67. Представленные документы рассматриваются органом гражданской авиации в течение 30 календарных дней со дня поступления всех материалов, которые указаны в п. 66 настоящей Программы.

68. Орган гражданской авиации выражает свое согласие или несогласие на назначение кандидатуры на должность штатного руководителя по авиационной безопасности организации гражданской авиации путем принятия соответствующего решения, которое отражается в протоколе, а результаты согласования направляются письмом организации гражданской авиации, которая направила соответствующую заявку.

### **§ 3. Требования к оператору специальных технических средств контроля (досмотра)**

69. К операторам досмотра относятся работники государственных органов, организаций гражданской авиации, проводящие процедуры досмотра/контроля в целях безопасности персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, и иных предметов и вещей, проносимых/ввозимых в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна.

70. Требования к лицам, принимаемым на работу в качестве оператора досмотра/контроля в целях безопасности:

- возраст - не моложе 21 года;
- гражданство Кыргызской Республики;
- образование приоритетно не ниже среднего профессионального или

высшего профессионального по специальности/профилю либо военного образования без предъявления требований к стажу работы;

- владение и умение грамотно говорить, читать и писать на государственном и официальном языках и отсутствие дефектов речи;

- отсутствие неснятой или непогашенной судимости;

- ненарушенную функцию зрения и слуха, при необходимости с использованием контактных линз или очков для зрения или слухового аппарата;

- световосприятие, достаточное для работы с цветным рентгеновским оборудованием и проверки пропусков с цветовым кодированием;

- способность распознавать объекты, изображение которых проецируется рентгеновской аппаратурой;

- хорошие устные и письменные коммуникативные навыки, не затронутые речевыми нарушениями;

- хорошие межличностные навыки, позволяющие адекватно поддерживать контакты с досматриваемыми лицами;

- отсутствие алкогольной и/или иной зависимости, в том числе от находящихся в незаконном обороте наркотических, психотропных и иных веществ. Случаи использования предписанных врачами медикаментов рассматриваются в индивидуальном порядке, чтобы убедиться в отсутствии негативного воздействия на выполнение обязанностей;

- достаточная физическая сила и подвижность, включая способность многократно поднимать и переносить багаж, нагибаться, дотягиваться, наклоняться, сидеть на корточках, стоять в течение продолжительных периодов времени.

71. До предоставления допуска органа гражданской авиации к самостоятельной работе, оператор досмотра имеет следующие знания и умения в сфере авиационной безопасности:

- 1) распознавать, в том числе изображение, которое проецируется рентгеновской аппаратурой:

- огнестрельное оружие, как в собранном, так и в разобранном виде;

- запрещенные к перевозке предметы и вещества, в том числе взрывчатые вещества, компоненты взрывного устройства, опасные грузы и иные ограниченные к перевозке предметы;

- 2) знать и уметь выполнять процедуры досмотра/контроля в целях безопасности персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств и иных предметов, доставляемых в охраняемую зону ограниченного доступа и на борт воздушного судна, в том числе выбор метода досмотра исходя из характера груза, почты и иных предметов;

- 3) знать требования по эксплуатации досмотрового оборудования и его характеристики;

- 4) знать процедуры в случае обнаружения запрещённых к перевозке

опасных предметов, веществ, устройств или изделий;

5) знать перечень запрещенных к перевозке предметов и веществ;

6) знать особенности поведения и действия лиц при совершении или намерении совершить акт незаконного вмешательства и пр.;

7) знать процедуры по контролю доступа, обеспечению пропускного и внутриобъектового режима;

8) знать и уметь распознавать способы сокрытия запрещенных предметов;

9) знать процедуры проверки необходимых документов для идентификации груза, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, в том числе для обеспечения безопасной цепи поставок;

10) знать цели и структуру организации авиационной безопасности, включая обязанности и ответственность персонала, в том числе, если применимо выполнение безопасной цепи поставок;

11) знать процедуры в случае возникновения/повышения угрозы совершения акта незаконного вмешательства и пр.

72. Для лица, претендующего получить допуск к самостоятельной работе по проведению досмотра/контроля в целях безопасности на объекте гражданской авиации, в орган гражданской авиации направляются следующие документы:

- копия сертификата, подтверждающего прохождение курса подготовки: «Подготовка оператора специальных технических средств контроля (досмотра)»;

- результаты тестирования по интерпретации рентгеновских изображений, а также результаты тестирования при использовании арочного, портативного металлодетекторов, физического контроля/ручного досмотра и иных методов досмотра/контроля в целях безопасности.

73. Организация гражданской авиации проводит оценку знаний и умений в применении практических навыков по процедурам досмотра/контроля в целях безопасности при использовании арочного, портативного детектора металла, физического контроля/ручного досмотра и иных методов досмотра/контроля в целях безопасности, которые он будет применять в работе, а также по интерпретации рентгеновских изображений.

74. Тестирование кандидата по интерпретации рентгеновских изображений, а также по применению арочного, портативного детектора металла, физического контроля/ручного досмотра и иных методов досмотра/контроля в целях безопасности, которые он будет применять в работе, проводится организацией гражданской авиации при помощи компьютерного тренажера или рентгенотелевизионного интроскопа с обязательным участием представителя органа гражданской авиации. При тестировании операторов досмотра по интерпретации рентгеновских изображений устанавливается проходной балл не ниже 80% правильных



ответов.

75. По итогам тестирования кандидата по интерпретации рентгеновских изображений и проведению досмотра при использовании арочного, портативного детекторов металла, физического контроля/ручного досмотра и иных методов досмотра/контроля в целях безопасности организацией, которая провела такое тестирование, заполняется и подписывается ведомость. Один экземпляр ведомости остается в делах организации, проводившей тестирование, второй экземпляр направляется в орган гражданской авиации. В ведомости содержится следующая информация: Ф.И.О. оператора досмотра, дата, время начала и окончания тестирования, итоговые баллы тестирования, а результаты набранных баллов по каждой категории, к примеру, «Ручная кладь», «Багаж», «Груз» распечатываются и прикрепляются к ведомости (если используется компьютерная программа тестирования).

76. Успешным прохождением оценки знаний считается, если кандидат на получение допуска к практической работе по проведению досмотра на объекте гражданской авиации продемонстрировал применение методов и процедур досмотра/контроля в целях безопасности при использовании арочного, портативного детекторов металла, физического контроля/ручного досмотра и иных методов досмотра/контроля в целях безопасности, а также правильную интерпретацию рентгеновских изображений, набрав при этом не менее 80% при тестировании.

77. Срок действия допуска к самостоятельной работе оператора досмотра определяется на основании действующего сертификата по курсу «Оператор специальных технических средств контроля (досмотра)».

78. Оператор досмотра, который по итогам тестирования на компьютерном тренажере или при помощи рентгенотелевизионного интроскопа не ответил на 80% вопросов, не допускается к самостоятельной работе по интерпретации рентгеновских изображений.

79. В случае если установлено, что уровень знаний, навыков выполнения оператором досмотра процедур досмотра не соответствует требованиям нормативных правовых актов, иных документов в сфере авиационной безопасности и настоящей Программы, то орган гражданской авиации аннулирует выданный ему допуск.

80. В случае, если срок действия допуска у оператора досмотра истек, то организации гражданской авиации запрещается назначать его к самостоятельной работе для проведения досмотра лиц и предметов.

81. Оператор досмотра при первоначальной подготовке проходит подготовку в соответствии с программой подготовки оператора досмотра, которая включает не менее 40 часов наставнического обучения на рабочем месте, прежде чем ему будет выдан допуск к самостоятельной работе. Последующая подготовка оператора досмотра и его оценка знаний в органе гражданской авиации проводится не реже одного раза в 24 месяца

до истечения срока действия сертификата «Оператор специальных технических средств контроля (досмотра)».

82. Оператор досмотра, после получения допуска органа гражданской авиации к самостоятельной работе проходит непрерывную подготовку на рабочем месте. Это проводится в форме:

- подготовки в классе и на компьютерном тренажере или на рентгеновском интроскопе. Подготовка и тестирование в классе и на компьютерном тренажере или на рентгеновском интроскопе занимают не менее 12 часов в год для поддержания и повышения квалификации по интерпретации рентгеновских изображений, а также включают аудиторные и практические занятия с использованием такого оборудования, как арочный, ручной детекторы металла, детектор по обнаружению взрывчатых веществ и пр. Результаты тестирования доводятся до оператора досмотра, и сохраняются в делах организации для анализа и учета; или

- обучение на местах с использованием ПИОП, при условии, что библиотека содержит как минимум 1000 изображений, она установлена на рентгеновском оборудовании и на системах для обнаружения взрывчатых веществ (EDS), а также при условии, что персонал работает с этим оборудованием, по крайней мере, одну треть рабочего времени. Библиотека изображений используется с наполнением как минимум 1000 изображений, по крайней мере, 250 разных опасных предметов, включая изображения составных частей опасных предметов, при этом каждый предмет должен быть, представлен в разных проекциях. При проведении тестирования или обучения, изображения из библиотеки должны подаваться на выборочной основе, чтобы невозможно было предугадать их очередность.

83. Организации гражданской авиации, учебные центры при подготовке и тестировании операторов досмотра в классе и на компьютерном тренажере или на рентгеновском интроскопе обеспечивают исключение возможности запоминания ими используемых предметов/изображений.

84. В случае если уровень компетенции оператора досмотра не проверялся больше 6 месяцев, или в течение этого времени им не проводилась работа по досмотру, либо проведенные органом гражданской авиации плановые/внеплановые проверки показали ошибки в работе оператора досмотра, он должен пройти подготовку и тестирование с помощью компьютерного тренажера или на рентгеновском интроскопе, перед тем как вернуться к выполнению обязанностей по проведению процедур досмотра на рентгеновском интроскопе, а также пройти тестирование по работе с арочным, ручным детекторами металла и иными методами досмотра. При этом обязательная подготовка на рабочем месте, проводится в случае изменения норм, правил и процедур по авиационной

безопасности, при уведомлении о новых видах угроз либо при возрастании уровня угрозы.

#### **§ 4. Требования к работнику, обеспечивающему контроль доступа, наблюдение, патрулирование и охрану на объекте ГА, а также контроль в целях безопасности в отношении персонала и транспортных средств**

85. Требования к работнику, выполняющему контроль доступа, наблюдение, патрулирование, и охрану на объекте ГА, а также контроль в целях безопасности в отношении персонала, членов экипажей и транспортных средств:

- возраст - не моложе 21 года;
- гражданство Кыргызской Республики;
- образование приоритетно не ниже среднего профессионального или высшего профессионального по специальности/профилю либо военного образования без предъявления требований к стажу работы;
- владение и умение грамотно говорить, читать и писать на государственном и официальном языках и отсутствие дефектов речи;
- отсутствие неснятой или непогашенной судимости;
- ненарушенную функцию зрения и слуха, при необходимости с использованием контактных линз или очков для зрения или слухового аппарата;
- световосприятие, достаточное для проверки пропусков с цветовым кодированием;
- знания требований законодательства Кыргызской Республики по контролю доступа, включая личные и транспортные пропуска, которые дают право доступа в контролируемую зону и способность их распознавать включая освобождения и специальные процедуры контроля в целях безопасности;
- знания процедур патрулирования и действий по отношению к людям, нарушающим порядок, о ситуациях, когда с такими людьми проводятся разъяснительные работы и о формах отчетности;
- знания процедур оформления и доставки на борт/с борта воздушного судна оружия;
- способность предпринимать соответствующие меры при обнаружении запрещенных предметов;
- знание правил безопасности при обращении с огнестрельным оружием;
- знание порядка применения/использования оружия;
- знания об ответных мерах в случае возникновения чрезвычайной ситуации;
- знание государственного и официального языков, а также навыки межличностного общения для выполнения своих задач и функций.

85<sup>1</sup>. Организация гражданской авиации проводит оценку знаний и умений работников, обеспечивающих авиационную безопасность в применении практических навыков по осуществлению процедур досмотра транспортных средств, которые они будут применять в работе.

85<sup>2</sup>. Практическое тестирование работников, обеспечивающих авиационную безопасность на объекте гражданской авиации по проведению досмотра транспортных средств проводится организацией гражданской авиации с обязательным доведением результатов этого тестирования до органа гражданской авиации.

85<sup>3</sup>. Организация гражданской авиации, проводившая практическое тестирование работников, обеспечивающих авиационную безопасность на объекте гражданской авиации по проведению досмотра транспортных средств, отображает итоги тестирования в соответствующей ведомости, один экземпляр которой направляется в орган гражданской авиации, второй – остаётся в организации гражданской авиации.

Ведомость содержит следующую информацию: Ф.И.О. работника, дату, время начала и время окончания тестирования, итоговые баллы тестирования.

85<sup>4</sup>. Если работник, обеспечивающий авиационную безопасность на объекте гражданской авиации, в ходе проведения практического тестирования на получение допуска к самостоятельной работе по проведению досмотра транспортных средств продемонстрировал применение надлежащих методов и процедур досмотра (легковое, грузовое, пр. транспортное средство), набрав при этом проходной балл, составляющий не менее 80% правильных ответов, оценка знаний считается успешной.

85<sup>5</sup>. Срок действия допуска к самостоятельной работе по проведению досмотра транспортных средств устанавливается в соответствии со сроками действия сертификата по курсу «Контроль доступа, патрулирование, наблюдение и охрана объекта гражданской авиации».

85<sup>6</sup>. Лица, обеспечивающие авиационную безопасность на объекте гражданской авиации, не набравшие проходной балл по итогам сдачи практического тестирования, не допускаются к самостоятельной работе по проведению досмотра транспортных средств.

85<sup>7</sup>. Орган гражданской авиации аннулирует допуск к самостоятельной работе по проведению досмотра транспортных средств у работников, обеспечивающих авиационную безопасность на объекте гражданской авиации, в случае установления фактов недостаточного уровня владения соответствующими знаниями и навыками выполнения указанными работниками установленных процедур.

85<sup>8</sup>. Запрещается допускать к самостоятельной работе работников, обеспечивающих авиационную безопасность на объекте гражданской авиации, по проведению досмотра транспортных средств, в случае истечения срока действия их допусков к самостоятельной работе.

## **§ 5. Требования к подготовке, сертификации и оценке знаний членов летного и кабинного экипажа, а также полетных диспетчеров в сфере авиационной безопасности**

86. Целью подготовки членов летного и кабинного экипажа, а также полетных диспетчеров в сфере авиационной безопасности является поддержание и повышение квалификации слушателей, направленное на совершенствование компетенции, повышение уровня знаний и практических умений (действий) при стандартных ситуациях, а также при чрезвычайных ситуациях, связанных с актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

87. Члены экипажа воздушных судов, полетные диспетчеры, в рамках выдачи/продления/признания свидетельства авиационного персонала, проходят в органе гражданской авиации оценку знаний. Авиационный персонал допускается к оценке знаний в органе гражданской авиации при предъявлении действующего сертификата по авиационной безопасности, выданного сертифицированным/признанным органом гражданской авиации учебным центром. Успешным прохождением в органе гражданской авиации оценки знаний считается, если лицо правильно ответило на 70% (и более) вопросов, предусмотренных в письменном или компьютерном тестировании, результаты которого отражаются в листе оценки знаний авиационного персонала только назначенным экзаменатором по авиационной безопасности либо оператором.

Примечание: допускается сдача тестов в онлайн режиме через автоматизированную информационную систему учебного центра, утвержденную органом гражданской авиации, при наличии у тестируемого лица действующего сертификата по авиационной безопасности, выданного сертифицированным/признанным органом гражданской авиации учебным центром. Результаты тестирования сохраняются и по запросу органа гражданской авиации передаются ему, а также отражаются в листе оценки знаний авиационного персонала только назначенным органом гражданской авиации экзаменатором по авиационной безопасности либо оператором.

Примечание: Оператор - это лицо, назначенное органом гражданской авиации по тестированию персонала в сфере авиационной безопасности без права проведения подготовки, которое допускается к подписи в листе оценки знаний авиационного персонала только на основании результатов компьютерного тестирования. При этом результаты компьютерного тестирования хранятся в учебном центре и при необходимости предъявляются органу гражданской авиации.

## **§ 6. Требования к подготовке персонала, обеспечивающего сохранность и превентивные меры безопасности груза, почты, курьерских отправок**

88. Квалификационные требования и подготовка персонала, осуществляющего оформление, обработку, идентификацию, обеспечивающего сохранность и превентивные меры безопасности грузов, почты, курьерских отправок предусматривает приобретение компетенции в следующих аспектах:

- знания процедур авиационной безопасности при регистрации, оформлении, обработке, хранении и доставке багажа, грузов, почты;
- знания об актах незаконного вмешательства в гражданской авиации в прошлом, террористические атаки и современные виды угроз;
- понимание требований нормативных документов Кыргызской Республики и локальных документов организации в сфере авиационной безопасности;
- знания целей и структуры организации авиационной безопасности, обязанности и ответственность персонала, который выполняет меры по безопасности;
- способность предпринимать соответствующие действия при обнаружении запрещенных предметов;
- знания об ответных мерах в случае возникновения чрезвычайной ситуации;
- знания требований по защите материалов авиаперевозчика, которые используются для обслуживания пассажиров и обработки багажа;
- знание государственного и официального языков, а также навыки межличностного общения для выполнения своих задач и функций.

#### **§ 7. Требования к подготовке персонала, которому предоставляется доступ в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа без сопровождения**

89. Лицо, не являющееся пассажиром, которому необходим доступ без сопровождения в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа, проходит подготовку основам авиационной безопасности или подлежит инструктажу по неукоснительному выполнению общих требований авиационной безопасности до того, как ему будет выдан пропуск, который предоставляет доступ в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа без сопровождения или которому будет представлен доступ к конфиденциальной информации.

90. Подготовка основам авиационной безопасности или инструктаж по выполнению общих требований авиационной безопасности предусматривает приобретение знаний и понимание системы авиационной безопасности в следующих аспектах:

- способы совершения актов незаконного вмешательства в гражданской авиации, их последствия в прошлом, террористические атаки и современные виды угроз;

- требования законодательства Кыргызской Республики и локальных документов в сфере авиационной безопасности;
- назначение службы, ответственной за обеспечение мер авиационной безопасности, её основные структурные подразделения, общие задачи персонала, осуществляющего меры по обеспечению авиационной безопасности и их полномочия;
- общее назначение пропускного режима, пропускная система, система контроля управления доступом, используемая в организации гражданской авиации в части касающейся;
- знания процедур отчетности в случае выявления бесхозных или подозрительных предметов или подозрительных лиц;
- порядок действий в случае выявления бесхозных и подозрительных предметов, а также сообщение информации соответствующим службам о лицах и фактах, которые могут негативно повлиять на общественную и авиационную безопасность.

91. Каждое лицо, прошедшее подготовку или инструктаж по выполнению общих требований авиационной безопасности, подтверждает такое получение и усвоение знаний своей подписью в соответствующем журнале, до того, как ему будет выдан пропуск (постоянный, временный и пр.) дающий право доступа в контролируруемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа без сопровождения или к конфиденциальной информации.

## **§ 8. Требования к лицу, ответственному за выполнение мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности**

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

- наличие практического опыта работы в сфере авиационной безопасности не менее пяти лет;
- опыт работы в осуществлении мероприятий по контролю качества в сфере авиационной безопасности;
- наличие действующего сертификата по курсу подготовки для инспекторов/аудиторов в сфере авиационной безопасности;
- наличие гражданства Кыргызской Республики;
- всесторонние знания руководящих документов в области авиационной безопасности;
- практическое знание деятельности воздушного транспорта;
- понимание текущих используемых мер авиационной безопасности и методов обеспечения безопасности;
- знание принципов, процедур и методов мониторинга соблюдения норм, правил и процедур авиационной безопасности;
- понимание роли и полномочий инспектора.

Примечание: квалификационные требования к инспекторам органа гражданской авиации разрабатываются в соответствии с законодательством Кыргызской Республики и утверждаются руководителем органа гражданской авиации.

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

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

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

96. Помимо прохождения подготовки по курсу для национальных инспекторов, инспектор контроля качества, по возможности проходит подготовку по другим курсам, в целях повышения знаний, навыков и умений в сфере авиационной безопасности, безопасности полетов.

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

1) уровень подготовки в сфере проведения мероприятий контроля качества;

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

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

98. Кандидаты для осуществления внутренних мероприятий по контролю качества проходят в органе гражданской авиации оценку знаний. Для проверки соответствия заявителя условиям, установленным на этапе отбора, в орган гражданской авиации представляются подробные биографические данные, содержащие полную информацию о его компетентности, знаниях в области авиационной безопасности и опыте осуществления мероприятий по контролю качества. Каждый кандидат подвергается собеседованию, письменному и/или устному тестированию. Успешным прохождением в органе гражданской авиации оценки знаний кандидата для осуществления внутренних мероприятий по контролю качества считается, если лицо правильно ответило на 70% (и более)



вопросов, предусмотренных в письменном или компьютерном тестировании.

## **§ 9. Требования к подготовке персонала, обеспечивающего сохранность и превентивные меры безопасности бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе обеспечения безопасности цепи поставок**

99. Квалификационные требования и подготовка персонала, обеспечивающего сохранность и превентивные меры безопасности бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе обеспечения безопасности цепи поставок предусматривает приобретение компетенции в следующих аспектах:

- знания процедур авиационной безопасности при оформлении, обработке, хранении и доставке бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- знания об актах незаконного вмешательства в гражданской авиации в прошлом, террористические атаки и современные виды угроз;

- понимание требований нормативных документов Кыргызской Республики и локальных документов организации в сфере авиационной безопасности;

- знания целей и структуры организации авиационной безопасности, обязанности и ответственность персонала, который выполняет меры по безопасности;

- способность предпринимать соответствующие действия при обнаружении запрещенных предметов;

- знания об ответных мерах в случае возникновения чрезвычайной ситуации;

- знания требований по защите гражданской авиации, которые используются при обработке, хранении, доставке бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- знание государственного и официального языков, а также навыки межличностного общения для выполнения своих задач и функций.

## **Раздел 4. Орган гражданской авиации**

### **Глава 8. Функции и обязанности органа гражданской авиации**

100. В функции органа гражданской авиации, в рамках разработки и реализации политики в сфере подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности входит:

- 1) обеспечение разработки настоящей Программы;
- 2) обеспечение соответствия настоящей Программы законодательству Кыргызской Республики, а также международным требованиям в сфере авиационной безопасности;
- 3) обеспечение регулярного анализа настоящей Программы, и при необходимости, внесение дополнений, отражающих изменения в области угроз, изменения в международных требованиях, достижения в досмотровых технологиях и т. д.;
- 4) контроль обеспечения выполнения организациями норм, правил и процедур авиационной безопасности;
- 5) обеспечение предоставления руководящих указаний, рекомендаций и помощи организациям в разработке их внутренних программ подготовки;
- б) проверка соответствия процессов набора, отбора и подготовки персонала нормам путем осуществления надзора реализации программы подготовки, включая оценку качества учебных методик и их технического содержания, изучение отчетов об обучении персонала и/или наблюдение за оперативной деятельностью сотрудников служб безопасности.

## **Глава 9. Организация работы по проведению органом гражданской авиации оценки знаний (тестирования) персонала в сфере авиационной безопасности**

### **§1. Общие положения**

101. Оценка знаний (тестирование) персонала организаций гражданской авиации по вопросам авиационной безопасности персонала проводится с целью объективной и прозрачной оценки уровня их профессиональной подготовки, квалификации, знаний нормативных правовых актов Кыргызской Республики и локальных документов в сфере авиационной безопасности.

102. Объективность проведения тестирования обеспечивается стандартностью условий, времени, подсчета результатов, содержания тестов.

103. Оценке знаний/тестированию в органе гражданской авиации подлежат следующие категории лиц:

- 1) инструктор по авиационной безопасности, за исключением инструкторов по практической подготовке персонала;
- 2) штатный руководитель по авиационной безопасности организации по наземному обслуживанию, авиатопливообеспечению, который несет ответственность за выполнение программы авиационной безопасности;

- 3) персонал, осуществляющий управление воздушным движением;
- 4) летный и cabinный экипаж воздушного судна;
- 5) инспектор по контролю качества в сфере авиационной безопасности;

б) специалисты и иные лица, обеспечивающие меры авиационной безопасности в организации гражданской авиации (по запросу организаций гражданской авиации либо при выявлении замечаний, в ходе чего необходимо оценить знания и навыки лица).

104. Тестирование персонала организаций гражданской авиации, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности по вопросам практического применения норм, правил и процедур авиационной безопасности проводится организацией гражданской авиации.

105. Оценка знаний/тестирование проводится письменно, устно, с использованием компьютеров или в режиме он-лайн посредством применения интернет технологий.

## **§2. Виды тестов**

106. При оценке знаний/тестировании лица проверяются его знания нормативных правовых документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, знание локальных документов органа гражданской авиации, организаций гражданской авиации, таких как программа подготовки, программа по контролю качества, программа авиационной безопасности, стандартные эксплуатационные процедуры и пр., а также навыки применения норм, правил и процедур исходя из функциональных обязанностей (например, по интерпретации рентгеновских изображений, процедур осуществления досмотра/контроля в целях безопасности, проверки/обыска воздушного судна в целях безопасности, действий персонала, осуществляющего руководство, управление воздушным движением, наземное обслуживание, ответные меры в связи с актом незаконного вмешательства и пр.).

107. Тесты содержат теоретические и практические задания для определения уровня знаний участников тестирования по профилю, то есть тестирование проводится с учетом квалификационных требований, предъявляемых к определенной должности, сферы его деятельности и специальной подготовки.

108. Разработка, формирование и обновление тестовых вопросов, которые используются в органе гражданской авиации, осуществляется органом гражданской авиации. При разработке, формировании и обновлении тестовых вопросов могут привлекаться специалисты государственных органов, организаций гражданской авиации, учебных заведений (центров) по согласованию.

109. Количество вопросов в каждом тесте, степень их сложности

определяются органом гражданской авиации исходя из оценки подготовки и потребности в повышении уровня качества подготовки.

110. Тесты формируются исходя из требований нормативных правовых документов Кыргызской Республики, программ авиационной безопасности, программ подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности, а также инструкций, технологий и процедур авиационной безопасности.

111. Тестовые задания содержат вопрос с несколькими предложенными вариантами ответов, из которых один или несколько вариантов являются верными.

### **§3. Порядок и условия прохождения тестирования**

112. Орган гражданской авиации, на основании заявки, поступившей от организаций гражданской авиации или физических лиц, в течение 14 рабочих дней, проводит проверку представленных сведений и назначает дату для проведения оценки знаний.

113. Орган гражданской авиации вправе запрашивать дополнительные материалы (справки и пр. документы), необходимые для проведения оценки знаний работника.

114. В случае обнаружения несоответствия или неполного предоставления сведений, представленных организацией, учебным центром на рассмотрение, орган гражданской авиации не приступает к оценке знаний лица.

115. До начала тестирования органом гражданской авиации или организаций гражданской авиации подготавливаются и проверяются все необходимые материалы (заявки организаций, тесты, ответы к тестам, протоколы и пр.).

116. Регистрация участников производится при наличии паспорта, а в случае его отсутствия по уважительным причинам (замена либо утеря с предъявлением соответствующих документов, подтверждающих данные обстоятельства) - при наличии военного билета, водительского удостоверения либо действующего служебного удостоверения.

117. Перед началом тестирования проводится подробный инструктаж участников по прохождению тестирования.

118. Участники тестирования, имеющие неудовлетворительное самочувствие, должны сообщить органу или организации, проводящему оценку знаний об этом до начала тестирования. Тестирование данных лиц может быть перенесено на другой срок на основании их письменного заявления и по решению органа гражданской авиации или организации гражданской авиации.

119. При нарушении участником правил тестирования он отстраняется от тестирования с составлением протокола об отстранении, подписываемого органом гражданской авиации/организацией гражданской

авиации и передается организации гражданской авиации, учебному заведению (центру), направившей заявку на проведение оценки знаний/тестирования.

Во время тестирования:

- запрещается выходить из помещения, где проводится тестирование;
- запрещается переговариваться с другими участниками тестирования;
- запрещается фотографировать/снимать на камеру тестовые задания, в том числе с монитора компьютера;
- необходимо убрать со стола лишние предметы (папки, бумаги, сумки и др. предметы);
- необходимо выключить мобильные телефоны.

120. Опоздавшие на тестирование (по уважительной причине, но не более чем на 15 минут) участники могут быть допущены к выполнению тестовых заданий по решению органа гражданской авиации/организации гражданской авиации. Уважительной причиной является несвоевременное оповещение участника тестирования организацией гражданской авиации, направившей заявку на проведение оценки знаний/тестирования.

121. В случае неявки на тестирование, в связи с болезнью участника тестирования, нахождением в служебной командировке решение о повторном допуске к тестированию принимается органом гражданской авиации/организацией гражданской авиации по заявке организации гражданской авиации, учебного заведения (центра) или самого физического лица.

122. Ответственность за допуск к повторному тестированию участника тестирования несет организация гражданской авиации, учебное заведение (центр), направившая заявку на тестирование.

123. Общее время, отведенное на выполнение тестов, определяется органом гражданской авиации/организацией гражданской авиации с учетом квалификационных требований, предъявляемых к определенной должности, сферы его деятельности и специальной подготовки.

124. Тестирование может проводиться по месту нахождения организации гражданской авиации, учебного заведения (центра). Такое решение принимается на основании заявки организации гражданской авиации, учебного заведения (центра) и проводится за счет средств организации гражданской авиации.

125. Лица, участвующие в тестировании по нескольким должностям, тестирование (оценку знаний) проходят по каждой должности согласно заявке организации гражданской авиации, учебного заведения (центра).

126. В случае невозможности дальнейшего участия в тестировании по нескольким должностям, участник тестирования представляет письменное заявление об отказе в дальнейшем тестировании, копия которого передается организации гражданской авиации, учебному заведению (центру), подавшей заявку на тестирование.

127. Для всех категорий работников, указанных в п. 89 настоящей Программы, кроме инструкторов и операторов досмотра, прошедших определенную программу подготовки, устанавливается проходной порог, который составляет не менее 70% правильных ответов при проведении итогового тестирования. Для инструкторов и операторов досмотра устанавливается проходной порог не менее 80% правильных ответов при проведении итогового тестирования.

#### **§4. Выдача результатов тестирования**

128. Количество набранных процентов (баллов) при компьютерном тестировании определяется автоматически после завершения теста и у каждого тестируемого лица появляется на экране компьютера. Результаты распечатываются и подписываются назначенным экзаменатором, имеющим соответствующий допуск органа гражданской авиации по авиационной безопасности либо назначенной комиссией.

Подсчет результата выполнения письменного или устного тестирования определяется методом суммирования с правильными ответами.

129. Протокол тестирования/собеседования/заседания с указанием результатов тестирования по каждому виду теста, как и сами результаты тестирования, тестируемому лицу не выдается.

130. При возникновении спорных ситуаций по письменному заявлению тестируемого лица, которое представляется не позднее 14 рабочих дня после проведения тестирования, ему демонстрируются результаты проведенного тестирования в части, его касающейся (верные/неверные ответы), без предоставления/выдачи результатов.

131. Результаты тестирования прилагаются к протоколу тестирования/заседания/собеседования комиссии и хранятся в органе гражданской авиации/организации гражданской авиации в течение пяти лет. Образец протокола тестирования представлен в Приложении 3 к настоящей Программе.

#### **§5. Заключительные положения**

132. Орган гражданской авиации/организация гражданской авиации не допускает к тестированию/оценке знаний лиц, представивших поддельные документы и ложные сведения, а также аннулирует результаты тестирования в случае нарушения правил тестирования.

133. В случае нарушения порядка и условий тестирования/оценки знаний, тестируемое лицо имеет право подать заявление в орган гражданской авиации/организацию гражданской авиации о замеченных нарушениях в течение 14 рабочих дней со дня проведения тестирования. Если нарушения имели место, проводивший тестирование работник несет

ответственность в установленном законодательством порядке. При этом орган гражданской авиации/организация гражданской авиации обеспечивает условия для проведения повторного тестирования в течение 14 рабочих дней со дня получения заявления.

134. Лицо, не прошедшее тестирование/оценку знаний в первый раз, допускается к повторному тестированию/оценке знаний, в течение установленных органом гражданской авиации/организацией гражданской авиации сроков, но не раньше, чем через три дня. Если лицо при повторной оценке знаний не прошло тестирование/оценку знаний, то орган гражданской авиации/организация гражданской авиации принимает решение вновь направить такого кандидата на курс подготовки, либо такой кандидат не допускается к последующему тестированию/оценке знаний.

135. Лицо, не прошедшее повторное тестирование/оценку знаний не допускается к самостоятельной работе.

136. Споры, связанные с проведением тестирования, рассматриваются органом гражданской авиации. В случае несогласия с решением органа гражданской авиации/организации гражданской авиации спор разрешается в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

## **Раздел 5. Программы подготовки работников органов и организаций в сфере авиационной безопасности**

### **Глава 10. Программа начальной подготовки персонала, обеспечивающего меры авиационной безопасности «Авиационная безопасность – базовый курс»**

137. Цель программы начальной подготовки «Авиационная безопасность – Базовый курс» (программа начальной подготовки) - представить работникам, обеспечивающим меры авиационной безопасности, впервые готовящимся к выполнению своих служебных обязанностей, необходимые основы теоретических знаний и практических навыков для выполнения ими функциональных обязанностей по обеспечению таких мер.

138. Программа начальной подготовки разработана с той целью, чтобы работники, отвечающие за обеспечение мер авиационной безопасности, овладели следующими умениями:

- осуществление контроля доступа, пропускного и внутриобъектового режимов;
- поддержание связи и сотрудничество с другими службами и/или лицами организации гражданской авиации;
- осуществление охраны и патрулирования уязвимых зон, средств и/или воздушных судов;

- обнаружение оружия и взрывных/зажигательных устройств;
- проведение контроля в целях безопасности/досмотр персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, багажа, груза, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, автотранспорта и пр.;
- осуществление действий в случае возникновения чрезвычайной обстановки в аэропорту или на объекте гражданской авиации.

139. В результате освоения программы начальной подготовки работники должны знать:

- основы деятельности гражданской авиации, деятельность и взаимодействие служб (лиц) организации гражданской авиации;
- основы воздушного терроризма, формы и методы борьбы с ним;
- основы о Стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО по авиационной безопасности;
- основы нормативной правовой базы обеспечения авиационной безопасности в Кыргызской Республике;
- программу обеспечения авиационной безопасности организации гражданской авиации в части касающейся;
- меры обеспечения авиационной безопасности и методы их выполнения;
- основы конструкции оружия, взрывных устройств и методы их обнаружения;
- установленный порядок допуска в контролируемые зоны и передвижения в них;
- основы использования средств связи;
- порядок действий работников в условиях чрезвычайной обстановки, связанной с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- свои функциональные обязанности.

140. По итогам прохождения программы начальной подготовки, работники должны уметь:

- 1) ориентироваться на территории объекта гражданской авиации;
- 2) выполнять свои функциональные обязанности и осуществлять контроль мер авиационной безопасности;
- 3) пользоваться имеющимися средствами связи;
- 4) обращаться с выявленным оружием, боеприпасами, взрывчатыми веществами, взрывными устройствами и опасными предметами до прибытия специалистов;
- 5) правильно действовать в условиях чрезвычайной обстановки, связанной с актами незаконного вмешательства.

128. Содержание модулей и распределение часов по программе начальной подготовки.

**Примечание:** Условные обозначения:

Л – лекции;

ПР - практическая работа;



Т - тестирование по материалу модуля

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Открытие курса, введение в курс и административная организация курса: 1. Цели и задачи курса. 2. Требования к слушателям. 3. Административная организация курса: - расписание занятий, начало занятий, окончание занятий; - содержание модулей; - отчетность по окончании курса и пр.	1	1	-	-
2	Обзор состояния безопасности международной гражданской авиации: 1. Цели и задачи модуля. Международные конвенции, Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО. 2. Требования законодательства Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности. 3. Угрозы и риски в сфере авиационной безопасности гражданской авиации. 4. Государственный полномочный орган в сфере гражданской авиации. 5. Меры противодействия, применяемые авиационной отраслью в целях безопасности. 6. Культура авиационной безопасности.	4	3	-	1
3	Работа в организации гражданской авиации: 1. Основные характерные особенности объекта гражданской авиации (планировка, расположение и назначение зон, служб и средств). 2. Программа авиационной безопасности. 3. Пропускная система. 4. Правила и порядок передвижения в контролируемой зоне. 5. Радиосредства, ведение радиосвязи. 6. Понимание важности безопасности.	4	3	-	1
4	Контролирование доступа – люди: 1. Цели и задачи модуля. 2. Эшелонированная защита. 3. Контрольно-пропускной пункт для пешеходов, работа на КПП, оборудование КПП 4. Порядок оформления журнала КПП. 5. Стандартные эксплуатационные правила (СЭП). 6. Подозрительное или необычное поведение лиц, проходящих КПП.	4	3	-	1
5	Контролирование доступа - транспортные средства: 1. Цели и задачи модуля, общие принципы. 2. Оборудование КПП для транспортных средств, проверка готовности к эксплуатации.	5	4	-	1

	<p>3. Контроль за проездом транспортных средств через КПП, порядок оформления журнала.</p> <p>4. Стандартные эксплуатационные правила (СЭП) в отношении транспортных средств.</p> <p>5. Действия в случае отклонений от нормы или происшествий, угрожающих безопасности.</p>				
6	<p>Обнаружение взрывных устройств и других предметов, ограниченных к перевозке:</p> <p>1. Цели и задачи модуля.</p> <p>2. Определение и классификация предметов, ограниченных к перевозке.</p> <p>3. Обнаружение предметов, ограниченных к перевозке.</p> <p>4. Обнаружение опасных грузов.</p> <p>5. Компоненты самодельных взрывных и зажигательных устройств.</p> <p>6. Действия сотрудника службы безопасности в случае обнаружения предмета, ограниченного к перевозке.</p>	5	4	-	1
7	<p>Процедуры проверки зданий и зон:</p> <p>1. Три основных типа «стерильной» зоны ожидания для пассажиров.</p> <p>2. Физический обыск зоны ожидания для пассажиров на предмет обнаружения предметов, ограниченных к перевозке.</p> <p>3. Действия, предпринимаемые в соответствии с СЭП в случае обнаружения «подозрительных» предметов в зоне ожидания для пассажиров.</p>	4	3	-	1
8	<p>Наблюдение, патрулирование и охрана. Осуществление мер безопасности в неконтролируемых и контролируемых зонах:</p> <p>1. Принципы организации эшелонированной защиты.</p> <p>2. Физические ограждения, обеспечивающие эшелонированную защиту.</p> <p>3. Задачи сотрудников службы наблюдения, патрулирования и охраны в обеспечении безопасности.</p> <p>4. Уязвимые зоны в физических ограждениях.</p> <p>5. Действия в соответствии с СЭП в случае обнаружения признаков нарушения физических ограждений или проникновения через них.</p> <p>6. Правила, регулирующие движение транспортных средств службы безопасности в контролируемой зоне.</p> <p>7. Определение "Не контролируемые зоны аэропорта".</p> <p>8. Осуществление мер безопасности в неконтролируемых зонах аэропорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- подъездные дороги;</li> <li>- привокзальная площадь;</li> <li>- места стоянки частного автотранспорта;</li> </ul>	6	5	-	1

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- места высадки и посадки пассажиров;</li> <li>- места стоянки общественного транспорта;</li> <li>- залы регистрации, залы прибытия;</li> <li>- пункты общественного питания (столовые, кафе, рестораны, бары);</li> <li>- пункты реализации сувениров и прессы;</li> <li>- места общественного пользования.</li> </ul> <p>9. Организация зон безопасности, требования к зонам безопасности.</p> <p>10. Организация патрулирования в неконтролируемых зонах аэропорта.</p> <p>11. Организация видеонаблюдения в неконтролируемых зонах аэропорта.</p> <p>12. Организация обеспечения контроля в целях безопасности в аэровокзальных комплексах.</p> <p>13. Задачи и функции лиц, осуществляющих профайлинг.</p> <p>14. Существующие угрозы для неконтролируемых зон аэропорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- существующие угрозы;</li> <li>- оставленные предметы.</li> </ul> <p>Действия сотрудников при обнаружении оставленных предметов;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- существующие угрозы;</li> <li>- транспортные средства на местах стоянки.</li> </ul> <p>Действия сотрудников при выявлении подозрительных транспортных средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- существующие угрозы;</li> <li>- длительное нахождение транспортных средств в зоне безопасности.</li> <li>- действия сотрудников при выявлении таких транспортных средств.</li> </ul> <p>15. Действия сотрудников при необходимости проведения эвакуации пассажиров и сотрудников служб аэропорта из здания аэровокзального комплекса в неконтролируемые зоны.</p> <p>16. Взаимодействие с правоохранительными органами.</p>				
9	<p>Досмотр пассажиров, ручной клади и багажа:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Цели и задачи модуля.</li> <li>2. Контролирование доступа пассажиров, ручной клади и их багажа в охраняемые зоны ограниченного доступа.</li> <li>3. Оборудование и работники для проведения досмотра пассажиров, ручной клади и их багажа.</li> <li>4. Процедуры досмотра пассажиров при выборе методов досмотра.</li> <li>5. Процедура досмотра пассажиров особых категорий.</li> <li>6. Обнаружение ограниченных к перевозке предметов, проносимых пассажирами при себе, в ручной клади и в багаже.</li> </ol>	5	4	-	1

	<p>7. Действия при обнаружении подозрительных предметов и вещей у пассажира, в ручной клади, багаже.</p> <p>8. Безопасность перевозимого в грузовом отсеке багажа. Установление принадлежности и проверка багажа.</p>				
10	<p>Контроль в целях безопасности/досмотр грузов, бортовых, аэропортовых припасов, бортового питания, почтовых отправок:</p> <p>1. Цели и задачи модуля. Общие принципы обеспечения безопасности в отношении грузов, в том числе зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем, поставщиком бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов и сопутствующих средств.</p> <p>2. Обеспечение безопасной цепи поставок грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств.</p> <p>3. Выбор метода досмотра груза, почты с учетом характера груза.</p> <p>4. Технические средства, применяемые для досмотра грузовых, почтовых отправок.</p> <p>5. Существующие угрозы, сопряженные с перевозкой почтовых отправок на воздушном транспорте. Груз или почта с высокой степенью риска. Методы досмотра такого груза/почты</p>	4	3	-	1
11	<p>Рентгеновская установка обычного типа:</p> <p>1. Правила применения рентгеновской установки/включение, безопасная эксплуатация.</p> <p>2. Принцип работы рентгеновской системы.</p> <p>3. Определение предметов, запрещенных к перевозке, определение опасных предметов по их отображению на мониторе рентгеновской установки.</p> <p>4. Превентивные меры безопасности при использовании рентгеновского оборудования и работы с ним.</p>	2	2	-	-
12	<p>Защита воздушного судна.</p> <p>1. Цели и задачи модуля. Принципы обеспечения безопасности. Эшелонированная защита.</p> <p>2. Процедуры обеспечения безопасности, применяемые для защиты воздушных судов, оставленных без надзора.</p> <p>3. Действия, предпринимаемые при нормальных условиях, а также в условиях повышенной угрозы.</p> <p>4. Контролирование доступа к воздушному судну.</p> <p>5. Осмотр (проверка или обыск) воздушного судна в целях безопасности.</p> <p>6. Охрана воздушного судна.</p>	3	2	-	1
	<p>Итоговый тест:</p> <p>1. Проводится с целью определения глубины знаний слушателей, прошедших обучение.</p>	1	-	-	1

	<p>2. Перечень вопросов для тестирования охватывает весь материал курса и предоставляется слушателям заранее;</p> <p>3. Тестирование проводится в соответствующих учебных центрах и/или инструкторами, имеющими соответствующий допуск органа гражданской авиации;</p> <p>4. По результатам тестирования, если слушатель правильно ответил на 70% (и более) вопросов, принимается решение о выдаче сертификата.</p>				
Итого		48	37	-	11

#### 141. Описание модулей программы начальной подготовки:

1) Модуль: Общий обзор состояния безопасности международной гражданской авиации. В ходе изложения материалов этого модуля применяются лекционные плакаты (флип-чарт), классные доски и мультимедийный проектор. В качестве справочной документации инструкторы используют экземпляры Приложения 17, Руководства по авиационной безопасности (Doc 8973), международных конвенций, нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности. Доводится информация по содействию в обеспечении мер авиационной безопасности посредством внедрения культуры авиационной безопасности. Изучаются определения, перечень серьезных нападений на гражданскую авиацию.

2) Модуль: Процедуры обыска зданий и зон. Изучаются нормы, правила и процедуры досмотра предметов, проносимых в стерильную зону. По возможности организуется посещение слушателями объекта гражданской авиации для осмотра действующей зоны, например зала ожидания, используемой пассажирами в целях демонстрации методики проведения проверки этой зоны и практической тренировки слушателей. После демонстрации методики проверки и перед началом практического занятия, имеющиеся у инструктора предметы, ограниченные к перевозке, такие как муляжи оружия и взрывных устройств, следует спрятать в зоне ожидания. Инструктор проводит подготовку в соответствии со стандартными эксплуатационными процедурами (СЭП), в которых предусматриваются действия, предпринимаемые в целях обнаружения ограниченных к перевозке предметов во время проверки стерильной зоны. Для проведения проверки здания и/или зоны используется оборудование, такое как зеркала, электрические фонарики, лента и щупы для досмотра. Инструктор использует схемы, карты и фотографии зданий, помещений и зон во время презентации этого модуля.

3) Модуль: Патрулирование и охрана. Инструктор, при презентации данного модуля использует СЭП, касающиеся всех задач, выполняемых сотрудниками службы наблюдения, охраны и мобильного патрулирования. По возможности организуется посещение объекта гражданской авиации в дневное время (либо с помощью слайдов) с целью ознакомления

слушателей с прилегающими к объекту зонами и уязвимыми местами в ограждениях.

4) Модуль: Досмотр пассажиров, ручной клади и багажа. Подготовка проводится с помощью предметов, имитирующих в классной комнате пункт досмотра (если такого нет), используя для этого входную дверь и столы в качестве ленточного транспортера рентгеновской установки и для проведения проверки багажа. Инструктор должен иметь различные виды ручной клади и багажа, таких как, например два небольших плоских чемодана, портфель, сумка для различных принадлежностей с несколькими отделениями. В каждой сумке или чемодане должны быть упакованы предметами повседневной одежды и туалета и другие предметы, обычные для багажа пассажиров. В некоторых случаях различные виды багажа можно подготовить, попросив слушателей принести сумку, наполненную повседневными предметами одежды и туалета, обычными для багажа пассажиров. Инструктор готовит образцы ограниченных к перевозке предметов и опасных грузов для размещения их в багаже или у лиц, которые будут иметь их при себе во время досмотра в ходе практического занятия. Для досмотра пассажиров используется портативный ручной детектор металла, а также несколько лотков и поддонов, куда пассажиры складывают имеющиеся у них небольшие предметы перед прохождением через детектор металла. Подготовка проводится в соответствии с нормами, правилами и процедурами досмотра пассажиров, ручной клади и багажа. По возможности в процессе подготовки используется досмотровое оборудование для демонстрации процедур досмотра и проведения контроля усвоения слушателем данного модуля.

5) Модуль: Рентгеновская установка обычного типа. Инструктор, по возможности, организует посещение действующего пункта досмотра, оборудованного рентгеновской установкой для проведения наглядных демонстраций, а также для отработки практических навыков и тестирования слушателей по данному модулю. Необходимо заранее определить все требования к обучению и договориться о допуске слушателей к действующему оборудованию. Кроме того, инструктор должен заранее договориться с руководством, например аэропорта о предоставлении сертифицированного оператора рентгеновской установки для наглядных демонстраций и практических занятий по использованию рентгеновского оборудования. Инструктор готовит 4 вида ручной клади, которые можно использовать как во время практического занятия, так и для итогового теста. В эту ручную кладь вкладываются ограниченные к перевозке или подозрительные предметы. Перед проведением итогового теста инструктор перераспределяет подозрительные предметы между тремя сумками. В одной сумке не должно быть запрещенных к перевозке или подозрительных предметов.

## Глава 11. Программа подготовки инструктора по авиационной безопасности

142. Цель программы подготовки инструктора по авиационной безопасности заключается обучить слушателей навыкам организации и проведению подготовки, переподготовки, практическим занятиям и оценке знаний персонала организаций гражданской авиации используя для этого заранее подготовленные и хорошо зарекомендовавшие себя учебные материалы в виде УКАБ, утверждаемые органом гражданской авиации.

143. Задачами программы подготовки инструктора являются, то, что после окончания этого курса его слушатели смогут:

1) проводить обучение в области авиационной безопасности, применяя при этом общепринятые принципы обучения и преподавания;

2) правильно проводить учебные курсы с применением готовых и апробированных учебных материалов;

3) выбирать, готовить и использовать наиболее подходящие учебные пособия;

4) разрабатывать учебные задачи и тесты или вносить в них нужные изменения в целях приведения их в соответствие с требованиями законодательства Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности;

5) выбирать и умело применять наиболее подходящие методы преподавания.

144. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки инструктора авиационной безопасности.

**Примечание:** Условные обозначения:

Л – лекции;

ПР - практическая работа;

Т - тестирование по материалу модуля

№ модуля	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение в программу и административная организация программы: 1. Цели и задачи программы. 2. Требования к слушателям. 3. Административная организация программы: - расписание занятий, начало занятий, окончание занятий; - содержание модулей; - отчетность по окончании курса и пр. - внедрение культуры авиационной безопасности.	1	1	-	-
2	Роль инструктора: 1. Ознакомление с ролью и обязанностями инструктора авиационной безопасности. 2. Изучение различий между учебными курсами с использованием УКАБ и обычными учебными	4	3	-	1

	<p>курсами.</p> <p>3. Изучение характерных особенностей обучения групп слушателей и индивидуального обучения.</p> <p>4. Изучение основных принципов наставничества и доверительного общения со слушателями.</p> <p>5. Ознакомление с процессом и методами коммуникации.</p> <p>6. Изучение процедур контроля над поведением слушателей в классе и методов решения проблемы трудных слушателей.</p>				
3	<p>Принципы обучения и преподавания:</p> <p>Задачи модуля:</p> <p>1. Изучение принципов обучения.</p> <p>2. Изучение принципов преподавания.</p>	3	2	-	1
4	<p>Организация и подготовка программы подготовки:</p> <p>1. Изучение вопроса об использовании рабочих пособий.</p> <p>2. Изучение вопроса об использовании контрольных перечней инструктора.</p> <p>3. Изучение процесса подготовки классной комнаты.</p> <p>4. Изучение типовой планировки классной комнаты.</p> <p>5. Изучение вопроса о том, что представляет собой эффективное учебное пособие.</p>	4	3	-	1
5	<p>Практическая отработка презентации учебных материалов:</p> <p>1. Изучение принципов изложения информации.</p> <p>2. Демонстрация и отработка на практике знаний и умений в ходе презентации заранее подготовленных материалов.</p>	5	-	5	-
6	<p>Оценка эффективности работы слушателей:</p> <p>1. Ознакомиться с методикой оценки эффективности работы слушателей.</p> <p>2. Изучить этапы оценки.</p> <p>3. Изучить меры, которые могут быть приняты в целях повышения эффективности работы слушателей.</p>	2	2	-	-
7	<p>Ознакомление с УКАБ «БАЗОВЫЙ КУРС» и практические презентации:</p> <p>1. Ознакомление с документацией УКАБ и ее использованием.</p> <p>2. Изучение структурных частей учебного плана модуля УКАБ.</p> <p>3. Ознакомление с учебными пособиями, используемыми в рамках УКАБ.</p> <p>4. Практическая презентация отдельных материалов УКАБ.</p>	6	1	5	-
8	<p>Презентации учебных материалов слушателями.</p> <p>Демонстрация слушателем умения подготовить и практически изложить материалы модулей УКАБ,</p>	4	-	-	4



	как часть выступления группы.				
9	Закрытие. Оценка качества обучения на курсе	1			
	Итого.	40	12	10	18

145. Продолжительность занятий по программе подготовки инструкторов авиационной безопасности составляет, как минимум 5 рабочих дней.

146. Описание модулей программы подготовки инструкторов по авиационной безопасности:

1) Модуль: Введение в курс. Для изложения материалов этого модуля необходимо иметь такие учебные пособия и оборудование, как лекционные плакаты (флипчарты), классные доски и компьютерный проектор слайдов, а также печатные копии слайдов, печатные копии раздаваемых слушателям материалов, печатные копии упражнений, вопросников или тестов, материалы для изучения по каждой главе.

2) Модуль: Роль инструктора по авиационной безопасности. В ходе изложения материалов этого модуля следует обратить внимание слушателей на то, что роль инструктора по авиационной безопасности такая же, как и всех других инструкторов. Подчеркнуть, что инструктор по авиационной безопасности, чтобы быть компетентным в своей области, должен в полной мере ознакомиться со всеми аспектами обеспечения авиационной безопасности и знать об имевших место происшествиях и тенденциях в этой области, а также о местных условиях, которые могут оказывать влияние на уровень авиационной безопасности и безопасности полетов. В этом модуле нет никаких распечаток. В ходе изложения материалов модуля читаются лекции, проводятся обсуждения и итоговый тест. Тест усвоения пройденного материала поводится в форме обсуждения. В ходе обучения используются классные доски, лекционные плакаты (флипчарт) и компьютер для показа слайдов.

3) Модуль: Принципы обучения и преподавания. Для изложения материалов модуля используется такое учебное оборудование, как классные доски, лекционные плакаты (флип-чарты) и проектор слайдов. В этом модуле нет распечаток. Для проведения теста усвоения пройденного материала и итогового теста используются вопросники. После окончания тестов следует раздать слушателям правильные ответы и оценочные листы.

4) Модуль: Организация и подготовка курса. В ходе изучения этого модуля используются четыре распечатки. В ходе изучения этого модуля используется такое учебное оборудование как классные доски, лекционные плакаты (флипчарты) и проектор слайдов. Инструктор должен получить образцы материалов по авиационной безопасности для использования при демонстрации различных учебных пособий. Это включает различные компьютерные слайды с материалами авиационной безопасности, DVD и образцы реального оборудования, например, портативный металлоискатель. По данному модулю тесты усвоения пройденного материала и итоговый тест не проводятся, и поэтому слушатели должны

будут продемонстрировать свое мастерство позже в ходе выполнения практических упражнений. В ходе изложения материалов этого модуля инструктор должен использовать разработанный контрольный перечень с целью продемонстрировать, как пользоваться контрольным перечнем при проверке учебного оборудования.

5) Модуль. Практическая отработка презентации учебных материалов. В рамках этого модуля читаются лекции, проводится повторение пройденного материала (включая контрольные опросы), демонстрируются аудиовизуальные средства и организовываются практические стажировки на местах. В процессе обучения используются такие учебные пособия, как классные доски, лекционные плакаты (флипчарты) и компьютер для презентации слайдов. Контрольный перечень из предыдущего модуля следует использовать в качестве формы для критического отзыва во время выступления слушателей. Слушателям следует напомнить, что во время самоподготовки они должны изучить материалы выданных им ранее распечаток.

6) Модуль. Оценка эффективности работы слушателей. В ходе изучения данного модуля читается лекция и проводится обсуждение отдельных вопросов. В процессе обучения используются классные доски, лекционные плакаты (флипчарты) и компьютерный проектор слайдов. В конце модуля проводится итоговый тест в форме вопросов, на которые слушатели должны дать краткие ответы. В процессе изучения данного модуля распечатки слушателям не раздаются.

7) Модуль. Ознакомление с УКАБ «БАЗОВЫЙ». Данный модуль состоит из теоретической части и, кроме того, на практических занятиях у слушателей будет возможность самим прочитать лекцию. В рамках модуля читаются лекции с использованием практически всех видов учебных пособий, включая классные доски, лекционные плакаты (флипчарты) и компьютер для презентации слайдов. В ходе изучения модуля в демонстрационных целях инструктору следует использовать выдержки из модуля 1 УКАБ «БАЗОВЫЙ»: "Введение в курс и административная организация курса". Цель данного модуля заключается в ознакомлении слушателей с содержанием УКАБ «БАЗОВЫЙ» и отработке на практике навыков презентации отдельных частей его материалов. Организуется участие всех слушателей в процессе критической оценки каждой презентации. Материалы данного модуля в основном состоят из готовых материалов УКАБ «БАЗОВЫЙ». Перед началом изучения данного модуля слушателям следует предложить ознакомиться с УКАБ «БАЗОВЫЙ» для самоподготовки.

8) Модуль. Презентации учебных материалов слушателями. В рамках данного модуля у слушателей будет возможность продемонстрировать свои знания, умения и профессиональные качества инструкторов. Они должны будут подготовить и практически изложить выбранные ими материалы из действующего УКАБ. Слушателям следует

разделить на две группы, и в каждой группе должно быть не более пяти слушателей. Если в классе больше слушателей, то следует организовать дополнительные группы и занятия проводить в разных классных комнатах с привлечением дополнительных инструкторов. За каждой группой закрепляется инструктор, который должен контролировать организацию работы по подготовке и презентации заданных материалов. Роль инструктора должна ограничиваться контролем над применением установленной методики выполнения практических упражнений группами слушателей. Предполагается, что каждый слушатель выступит с 45-минутной презентацией материалов по теме, которую он выберет из УКАБ «БАЗОВЫЙ». Инструктируя слушателей перед выполнением этого упражнения, инструктор должен обратить их внимание на то, что указанное в распечатке время следует считать приблизительным. Если презентация слушателя займет только 30 мин или около этого (по той причине, что аудитория уже знакома с содержанием презентации, так как имеет опыт работы в области авиационной безопасности), то не следует критиковать его, если в своем выступлении он адекватно отразил содержание всех материалов. Соответственно каждая группа должна выступить с презентацией материалов действующего УКАБ и все выступления не должны занимать в общей сложности более 3 часов 45 минут (45 мин x 5 слушателей). В каждой группе назначается руководитель группы и перед каждым слушателем ставится конкретная задача. Вследствие ограниченности времени тесты усвоения пройденного материала и итоговые тесты, предусмотренные в материалах УКАБ, не проводятся. Демонстрации и стажировки на рабочих местах организуются по усмотрению инструктора с должным учетом ограничений по времени. Инструкторы курса должны поддерживать обратную связь со слушателями, чтобы своевременно доводить до них свои замечания, касающиеся применяемых слушателями методов коммуникации, манер поведения и использования учебных пособий и оборудования. После того, как все слушатели выступят со своими презентациями, и будет дана оценка выступлениям всей группы слушателей и отдельных слушателей, проводится общее обсуждение результатов этого упражнения. В ходе изучения этого модуля используются такие учебные пособия и оборудование, как классные доски, лекционные плакаты (флипчарты) и компьютер для презентации слайдов. Перед тем, как группы слушателей приступят к подготовке презентаций своих выступлений, инструктор должен проверить классные комнаты, рабочие места слушателей, и убедиться в наличии всех необходимых для подготовки презентаций учебных пособий и материалов. Ознакомление слушателей с заданиями следует планировать на первые часы четвертого дня курса, а выступления групп слушателей на последние два с половиной (2 ½) дня курса. Инструктор должен убедиться, что в классной комнате есть полный экземпляр УКАБ «БАЗОВЫЙ», и слушатели смогут использовать его в

качестве справочного материала для выполнения своего задания. Все материалы, которые нужны слушателям для подготовки своих презентаций, они могут заимствовать из основного экземпляра УКАБ «БАЗОВЫЙ» и размножать их на копировальной машине для использования членами группы во время своих презентаций. Презентации слушателей являются частью итоговых тестов по всем предыдущим модулям и одновременно итоговым тестом за весь курс. Проходной балл по индивидуальным презентациям составляет 80%. Общий средний балл группы определяется после завершения выставления оценок за выполнение этого упражнения, и соответствующие расчеты производятся на основе оценок, полученных отдельными слушателями в ходе выполнения этого упражнения.

9) Модуль. Закрытие курса. Перед началом изложения материалов последнего модуля необходимо раздать слушателям для заполнения вопросник с целью выяснения их мнения о курсе. Следует поощрять слушателей во время обсуждения откровенно высказывать свое мнение о курсе с целью его дальнейшей оценки. По итогам выступления при закрытии курса и вручении слушателям сертификатов об окончании курса учитываются следующие моменты: важность обучения авиационного персонала на всех уровнях, кратко освещается роль и обязанности инструктора по авиационной безопасности в процессе проведения специализированных учебных курсов по авиационной безопасности, подчеркивается необходимость разработки программ по авиационной безопасности, а также мер и процедур, обеспечивающих защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

## **Глава 12. Программа подготовки руководителей и должностных лиц, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности**

147. Целью подготовки является обучение руководящего состава организаций гражданской авиации умению планировать, координировать и осуществлять превентивные меры по обеспечению мер авиационной безопасности на объекте, а также организации работы по оперативному реагированию при возрастании угроз совершения акта незаконного вмешательства.

148. Данная программа подготовки предназначена для подготовки и повышения квалификации руководящего состава, которые должны быть способны:

- разъяснять необходимость разработки и выполнения норм, правил и процедур на основе законодательства Кыргызской Республики, юридических документов ИКАО, связанных с авиационной безопасностью (Конвенции и протоколы), стандартов и рекомендуемой практики, систематизированной, прежде всего в Приложении 17 и руководства по авиационной безопасности (Doc 8973);

- применять основные концепции управления в области авиационной безопасности и разъяснять роль руководителя службы авиационной безопасности;

- обеспечивать планирование, развитие и организацию людских и материальных ресурсов, необходимых для эффективной работы подразделений авиационной безопасности;

- обеспечивать планирование и управление финансовым бюджетом подразделений авиационной безопасности;

- обеспечивать разработку и внедрение программы авиационной безопасности и стандартных эксплуатационных процедур и контролировать их выполнение;

- проверять способность персонала службы, ответственной за обеспечение мер авиационной безопасности осуществлять превентивные меры на основе системы управления авиационной безопасностью, оценке угроз и рисков;

- обеспечивать разработку планов мероприятий на случай чрезвычайной обстановки в организации и руководить ответными действиями, необходимыми для обеспечения безопасности в чрезвычайных условиях, затрагивающих воздушные суда, здания, сооружения и средства организации;

- принимать участие в работе группы по руководству ответными действиями при угрозе авиационной безопасности;

- разрабатывать и осуществлять внутреннюю программу подготовки в области АБ для персонала, осуществляющего меры авиационной безопасности и иного персонала;

- развивать и поддерживать связи с органами и организациями гражданской авиации.

149. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки руководителей и должностных лиц, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** – практическая работа;

**Т** – тестирование по материалу модуля

№ модуля	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение в курс обучения. Концепция обеспечения авиационной безопасности и процесс управления риском: - принципы обеспечения авиационной безопасности; - осведомленность о проблемах авиационной безопасности; - культура АБ; - Глобальный план обеспечения авиационной	2	2	-	-

	<p>безопасности (ГПАБ) и дорожная карта его реализации;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Управление риском на основе Заявления ИКАО о контексте риска, процесс управления риском.</li> </ul>				
2	<p>Нормативная и правовая база обеспечения мер авиационной безопасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- стандарты и рекомендуемая практика Приложения 17;</li> <li>- Руководство по АБ (док 8973);</li> <li>- Воздушный Кодекс КР,</li> <li>- Постановление Правительства КР №87 от 17.02.1999 года;</li> <li>- АПКР 17.</li> </ul>	1	1	-	-
3	<p>Управление авиационной безопасностью в организации гражданской авиации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- международные и национальные требования к программе авиационной безопасности организации, его цели и содержание;</li> <li>- роль руководителя, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности;</li> <li>- меры безопасности в неконтролируемых зонах;</li> <li>- контроль в целях безопасности;</li> <li>- наблюдение, патрулирование и охрана;</li> <li>- безопасность груза и почты, бортовых, аэропортовых припасов, бортового питания;</li> <li>- внедрение культуры авиационной безопасности.</li> </ul>	3	3	-	-
4	<p>Управление людскими ресурсами и оценка персонала:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- планирование людских ресурсов;</li> <li>- задачи планирования людских ресурсов;</li> <li>- фактические/будущие потребности в людских ресурсах;</li> <li>- повышение профессионального уровня.</li> </ul>	2	2	-	-
5	<p>Набор, отбор и подготовка кадров:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- этапы при наборе работника для осуществления мер авиационной безопасности и принципы набора, отбора и подготовки;</li> <li>- обучение/подготовка по вопросам авиационной безопасности и категории обучаемых;</li> <li>- сертификация работника.</li> </ul>	3	3	-	-
6	<p>Управление материальными ресурсами:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- определение потребностей в оборудовании и материальных средствах для целей их использования;</li> <li>- критерии оценки при выборе оборудования.</li> </ul>	2	2	-	-
7	<p>Эксплуатационные процедуры:</p> <p>Стандартные эксплуатационные процедуры, назначение, их разработка.</p>	2	2	-	-
8	<p>Мероприятия по контролю качества:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- виды мероприятий по контролю качества;</li> <li>- организация мероприятий по контролю качества.</li> </ul>	3	3	-	-

9	План действий в кризисной ситуации: -характерные особенности, присущие всем кризисным ситуациям; - элементы плана действий в кризисной ситуации; - этапы разработки плана действий в кризисной ситуации.	2	1	1	-
10	Руководство ответными действиями в связи с актом незаконного вмешательства: - принципы осуществления руководства и контроля в ситуации кризиса; - состав группы управления кризисной ситуацией и ее функции.	3	1	2	-
11	Итоговый тест. Закрытие	1			1
	Всего часов	24	20	3	1

150. Описание модулей программы подготовки руководителей и должностных лиц служб авиационной безопасности.

1) Модуль: Введение в курс обучения. Рассматриваются цели, задачи и принципы обеспечения мер авиационной безопасности, изучается ГПАБ и дорожная карта по его реализации. Изучается методика управления риском, а также вопросы осведомленности о проблемах в сфере авиационной безопасности и культура авиационной безопасности;

2) Модуль: Нормативная и правовая база обеспечения мер авиационной безопасности. Изучаются международные и национальные требования в сфере авиационной безопасности.

3) Модуль: Управление авиационной безопасностью в организации гражданской авиации. В рамках выполнения международных и национальных требований в сфере авиационной безопасности изучаются цели и содержание программы авиационной безопасности, требования к руководителю, ответственному за обеспечение мер безопасности, его права и обязанности. Изучаются требования к организации и проведению досмотра/контроля в целях безопасности на пунктах досмотра, схемы пунктов досмотра, физическое разграничение для поддержания стерильности, необходимое количество работников и средств для проведения процедур досмотра, а также процедуры по досмотру/контролю в целях безопасности в соответствии с методом досмотра. Изучаются требования и процедуры по обеспечению защиты объекта гражданской авиации путем идентификации неконтролируемой зоны, установления контролируемых зон, охраняемых зон ограниченного доступа и обеспечения пропускного и внутриобъектового режимов. Изучаются принципы эшелонированной защиты объекта гражданской авиации и концепция обеспечения безопасности. Изучаются требования и процедуры досмотра/контроля в целях безопасности в отношении грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, в том числе обеспечение безопасной цепи поставок зарегистрированными агентами или известными грузоотправителями.

4) Модуль: Управление людскими ресурсами и оценка персонала. В

рамках изучения этого модуля рассматриваются такие вопросы, как цели программы продвижения по службе, цели оценки персонала, принципы трудовых отношений и кодекс норм поведения персонала.

5) Модуль: Набор, отбор и подготовка кадров. В рамках изучения данного модуля рассматриваются требования законодательства КР и процедуры по набору, отбору и подготовке работника. В частности рассматриваются вопросы определения необходимых должностей для выполнения конкретных задач, собеседование, проверка анкетных данных, планирование и проведение обучения.

6) Модуль: Управление материальными ресурсами. В процессе изучения данного модуля слушатели рассматривают требования нормативных документов по применению оборудования и технических средств для защиты объектов, помещений и зон от несанкционированного проникновения и проноса/провоза запрещенных предметов для определения потребностей в оборудовании и материально-технических средствах. Также рассматриваются вопросы планирования и закупки оборудования, материальных средств, а также обеспечения его эксплуатации и технического обслуживания.

7) Модуль: Эксплуатационные процедуры. В данном модуле изучается типовая структура организации, роль, назначение и разработка стандартных эксплуатационных процедур исходя из конкретных задач.

8) Модуль: Мероприятия по контролю качества. В контексте данного модуля рассматриваются требования законодательства КР по мероприятиям контроля качества, цели, виды контроля качества, внедрение и реализация контроля качества на предприятии. Изучаются вопросы по составлению планов и отчетов проведения мероприятий контроля качества.

9) Модуль: План действий в кризисной ситуации. В данном модуле рассматриваются характерные особенности кризисной ситуации, разработка и отработка плана действий в кризисной ситуации, постановка и распределение задач и обязанностей в кризисной ситуации, необходимые ресурсы для выполнения таких действий.

10) Модуль: Руководство ответными действиями в связи с актом незаконного вмешательства. Рассматриваются такие аспекты как организация кризисного центра (основного, вспомогательного), планирование и отработка мероприятий эвакуации, оцепления, контроля доступа, использования средств связи и пр.

### **Глава 13. Программа подготовки работников органов и организаций по управлению кризисными ситуациями**

151. Задачей программы подготовки является обучить руководящий



персонал знаниям и навыкам, которые необходимы для разработки и выполнения обоснованных действий в кризисной ситуации.

152. После завершения данной учебной программы слушатели должны быть в состоянии:

- обосновать необходимость плана действий в кризисной ситуации для реагирования на серьезные чрезвычайные ситуации, угрожающие безопасности объекта гражданской авиации, прежде всего аэропорта или воздушного судна;

- описать ключевые компоненты плана действий в кризисной ситуации;

- определить состав и функции группы управления кризисной ситуацией;

- описать основные средства, которые необходимы для осуществления запланированных ответных действий в кризисной ситуации;

- перечислить параметры проверки системы с целью обеспечить соответствие планов на случай непредвиденных обстоятельств современным требованиям.

153. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки работников органов и организаций по управлению кризисными ситуациями.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** - практическая работа;

**Т** - тестирование по материалу модуля

№ модуля	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение в курс обучения: 1. Описать цели курса, его структуру и методику обучения. 2. Перечислить угрозы, стоящие перед отраслью гражданской авиации. 3. Перечислить характерные особенности правонарушителей, совершающих нападения на гражданскую авиацию. 4. Охарактеризовать последствия актов незаконного вмешательства в сфере гражданской авиации на основе анализа конкретных случаев. 5. Культура авиационной безопасности.	4	3	-	1
2	Концепция управления кризисными ситуациями 1. Описать характерные особенности, присущие всем кризисным ситуациям. 2. Описать принципы управления кризисными ситуациями. 3. Изучить различные этапы кризиса и общие стратегии действий на каждом этапе.	4	3	-	1

	4. Описать принципы осуществления руководства и контроля в ситуации кризиса.				
3	План действий в кризисной ситуации 1. Описать основные элементы плана действий в кризисной ситуации. 2. Объяснить этапы разработки плана действий в кризисной ситуации.	5	2	2	1
4	Группа управления кризисной ситуацией 1. Изучить состав группы управления кризисной ситуацией и ее функции как на национальном уровне, так и на месте инцидента. 2. Показать, как внутри коллектива, объединенного общей задачей, в условиях стресса может возникнуть конфликт.	4	1	3	-
5	Оборудование и средства для организации действий в кризисной ситуации 1. Описать различия между типами и месторасположением центров командования и контроля. 2. Перечислить факторы, которые необходимо учитывать при организации и учреждении центров командования и контроля. 3. Указать основное оборудование для оснащения центров.	2	2	-	-
6	Организация проверок и учений 1. Изучить необходимость проведения учений по отработке действий в аварийной обстановке в аэропорту. 2. Описать процесс планирования учений по отработке действий в аварийной обстановке. 3. Принять участие в ролевой игре по отработке действий в имитируемой кризисной ситуации.	4	2	2	-
	Церемония закрытия курса Оценить эффективность подготовки, полученной на курсе, с помощью заполнения анкеты для проведения оценки курса.	1			
	Итого	24	13	7	3

154. Описание модулей программы подготовки по управлению кризисными ситуациями:

1) Модуль: Введение в курс. Для каждого занятия необходимо разрабатывать фактическое расписание и включать его в пособие для слушателей. В ходе изложения материалов модуля инструктор использует флипчарты, классную доску и мультимедийный проектор. Для изложения материалов данного модуля по возможности привлекается специалист, который расскажет об особенностях местного подхода к террористическим актам в контексте авиационной отрасли.

2) Модуль: Концепция управления кризисными ситуациями. На протяжении всего модуля инструктору следует неизменно подчеркивать, что в задачу курса не входит обучение авиационного персонала навыкам ведения переговоров об освобождении заложников или непосредственного участия в вооруженных операциях. Тем не менее, считается важным, чтобы авиационный персонал, который может входить в состав группы управления кризисной ситуацией, был хорошо знаком со всеми стратегиями и оперативными тактическими мерами, которые могут

применяться в кризисной ситуации, затрагивающей авиацию. Учитывая важность целей данного модуля, по возможности привлекается к обучению слушателей специалист по ведению переговоров об освобождении заложников, который бы принял участие в изложении некоторых частей данного модуля, особенно в том, что касается местных процедур и опыта. Материалы модуля будут представлены в виде лекций с использованием классной доски, флипчартов и мультимедийного проектора. План модуля предусматривает выделение некоторого времени для групповых обсуждений. В конце модуля проводится итоговый тест в форме анкетирования.

3) Модуль: План действий в кризисной ситуации. В ходе изучения данного модуля слушателям необходимо иметь разрешение по определенной форме допуска к конфиденциальной информации для разработки плана действий в кризисной ситуации на случай серьезных инцидентов, угрожающих авиационной безопасности. В ходе изложения материала модуля инструктор использует флипчарты, классную доску и мультимедийный проектор, а также организует обсуждение пройденного материала. В конце модуля проводится итоговый тест в форме анкетирования.

4) Модуль: Группа управления кризисной ситуацией. Материалы модуля будут представлены в виде лекций и групповых обсуждений с использованием классной доски, флипчартов и мультимедийного проектора. В ходе обучения проводятся два упражнения по отработке управленческих навыков в виде командных игр. Цель двух упражнений состоит в том, чтобы показать преимущества работы в сплоченной команде по сравнению с работой в простой группе. В конце модуля проводится итоговый тест.

5) Модуль: Оборудование и средства для организации действий в кризисной ситуации. Материалы модуля будут представлены в виде лекций с использованием классной доски, флипчартов и мультимедийного проектора. В ходе лекций слушателям раздаются материалы. В конце модуля проводится итоговый тест в форме короткой анкеты. После изучения данного модуля инструктору класса следует организовать посещение слушателями Аварийного оперативного центра (АОЦ) в аэропорту, чтобы они могли ознакомиться с местной системой организации действий на случай аварийной обстановки в аэропорту. Слайды по изучению данного модуля следует получить на месте, и на них должны быть представлены снимки местного АОЦ в аэропорту, если таковые имеются.

6) Модуль: Организация проверок и учений. В конце данного модуля проводится итоговый тест по всему курсу в форме полномасштабной ролевой игры. Во время игры каждому из слушателей будет отведена роль члена группы управления кризисной ситуацией, согласно которой он будет обеспечивать организацию ответных действий во время имитируемого

серьезного инцидента, угрожающего безопасности. К проведению игры необходимо привлечь дополнительных инструкторов в качестве наблюдателей и контролеров работы команд слушателей. Инструктор должен подготовить упражнение в виде отдельных инструкций, пронумерованных от 1 до 10. Необходимо подготовить и разложить по одному экземпляру каждой инструкции в отдельные конверты для каждой команды (для четырех команд потребуется  $4 \times 10$  экземпляров инструкций и 40 конвертов). 5. Материалы модуля будут представлены в виде лекций, групповых обсуждений, короткого теста и полномасштабной ролевой игры в командах. В ходе модуля используется классная доска, флипчарты и проектор. Во время проведения ролевой игры в каждой рабочей зоне или помещении, выделенном для каждой из команд для имитации аварийного оперативного центра, потребуются дополнительные флипчарты, классные доски и маркеры. Ролевая игра служит итоговым зачетом по всему материалу курса.

7) Модуль: Церемония закрытия курса. По итогам курса проводится церемония закрытия, и вручаются сертификаты. Перед началом церемонии закрытия курса следует раздать слушателям анкету для проведения оценки курса для выяснения мнений о курсе. Слушателю предлагается изложить свои мнения для того, чтобы в дальнейшем их можно было проанализировать и использовать для возможного улучшения содержания курса.

#### **Глава 14. Программа подготовки оператора технических средств контроля (досмотра)**

155. Целью программы подготовки оператора технических средств контроля (досмотра) является обучить работников организаций гражданской авиации нормам, правилам и процедурам проведения досмотра/контроля в целях безопасности персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, зарегистрированного багажа, грузов, курьерских и почтовых отправок, полетных и аэропортовых поставок, бортовых припасов, бортового питания при использовании досмотрового оборудования.

156. После завершения данной учебной программы слушатели должны уметь:

1) распознавать, в том числе изображение, которое проецируется рентгеновской аппаратурой:

- огнестрельное оружие, как в собранном, так и в разобранном виде;
- запрещенные к перевозке предметы и вещества, в том числе взрывчатые вещества, компоненты взрывного устройства, опасные грузы и иные ограниченные к перевозке предметы.

2) выполнять процедуры досмотра/контроля в целях безопасности персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов,

почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств и иных предметов, доставляемых в охраняемую зону ограниченного доступа и на борт воздушного судна, в том числе выбора метода досмотра исходя из характера груза, почты и иных предметов;

3) эксплуатировать досмотровое оборудование исходя из характеристик и свойств этого оборудования;

4) распознавать способы сокрытия запрещенных предметов и выполнять процедуры в случае обнаружения запрещённых к перевозке опасных предметов, веществ, устройств или изделий;

5) выполнять процедуры по контролю доступа лиц и транспортных средств, обеспечению пропускного и внутриобъектового режима, в том числе по технике проверки лиц и транспортных средств;

6) выполнять процедуры проверки необходимых документов для идентификации груза, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, в том числе для обеспечения безопасной цепи поставок;

7) выполнять процедуры в случае возникновения/повышения угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

157. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки оператора досмотра/контроля в целях безопасности.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** - практическая работа;

**Т** - тестирование по материалу модуля

модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение в курс: - открытие курса; - нормативные документы по АБ; - угрозы и риски совершения АНВ в ГА, осведомленность о проблемах авиационной безопасности (оборудование, инсайдер); - аспекты человеческого фактора; - культура авиационной безопасности; - меры безопасности в неконтролируемой зоне.	2	2	-	-
2	Классификация запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ: - перечень запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ; - требования АПКР 17 относительно процедур контроля в целях безопасности жидкостей, гелей, аэрозолей; - классификация опасных грузов и их маркировка; - перечень веществ, относящихся к опасным грузам но разрешенные к перевозке пассажирами и членами экипажа в ручной клади и(или) багаже; - порядок изъятия запрещенных к перевозке на	2	2	-	-

	борту ВС предметов и веществ.				
3	<p>Самодельные взрывные и зажигательные устройства:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- самодельные взрывные и зажигательные устройства, их компоненты;</li> <li>- категории взрывчатых веществ и их свойства;</li> <li>- интерпретация самодельных взрывных и зажигательных устройств на рентгеновском изображении;</li> <li>- действия в случае обнаружения самодельных взрывных и зажигательных устройств, их компонентов.</li> </ul>	3	3	-	-
4	<p>Досмотр ручной клади и багажа, груза, почты, а также предметов и вещей персонала до входа в охраняемые зоны ограниченного доступа с помощью рентгенотелевизионного интроскопа (РТИ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- основные принципы работы РТИ, его эксплуатация;</li> <li>- основные требования по проведению контроля объектов с помощью РТИ;</li> <li>- основные требования по технике безопасности при работе с РТИ;</li> <li>- функции обработки рентгеновского изображения;</li> <li>- идентификация предмета по его изображению на экране РТИ;</li> <li>- действия оператора при обнаружении запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ;</li> <li>- проецирование изображений опасных предметов.</li> </ul> <p>Меры по защите досмотренного перевозимого в грузовом отсеке багажа от несанкционированного вмешательства.</p> <p>Проверка принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам и санкционирование его перевозки.</p> <p>Меры по защите груза, почты, подвергнутых досмотру или другим мерам контроля в целях безопасности от несанкционированного вмешательства.</p>	4	4	-	-
5	<p>Процедуры контроля в целях безопасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- нормативно-правовое обоснование проведения контроля в целях безопасности;</li> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью арочного детектора металла, эксплуатация АДМ;</li> <li>- личный контроль персонала, пассажиров и членов экипажа;</li> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью портативного детектора металла, эксплуатация ПДМ;</li> </ul>	4	4		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- контроль в целях безопасности в отношении бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, а также товаров и запасов, доставляемых в ОЗОД.</li> <li>- физический контроль ручной клади и багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств;</li> <li>- досмотр с помощью оборудования по обнаружению следов взрывчатых веществ, эксплуатация;</li> <li>- проверка транспортных средств;</li> <li>- наблюдение и опрос лиц в целях авиационной безопасности (профайлинг);</li> <li>- безопасность перевозимого в грузовом отсеке багажа, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов и различных запасов;</li> <li>- установление принадлежности и проверка багажа.</li> </ul> <p>Меры по защите прошедших досмотр пассажиров и их ручной клади от несанкционированного вмешательства, в том числе транзитных пассажиров и их ручной клади, а также меры по защите целостности авиационной безопасности аэропорта транзита.</p>				
6	Занятия на компьютерном тренажере/РТИ. Практическая работа по интерпретации изображений на компьютерном тренажере/РТИ	12	-	12	-
7	Авиационная безопасность грузов и почты	6	-	5	1
8	<p>Практическая работа по выполнению процедур контроля на безопасность:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью ручного детектора металла;</li> <li>- проверка транспортных средств;</li> <li>- личный досмотр пассажиров и членов экипажа;</li> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью портативного детектора металла;</li> <li>- физический контроль ручной клади и багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств;</li> <li>- досмотр с помощью оборудования по обнаружению следов взрывчатых веществ и пр.</li> </ul>	6	-	5	1
	Итоговый тест. Закрытие курса	1			1
	Всего	40	15	22	3

158. Описание модулей программы подготовки оператора досмотра/контроля в целях безопасности:

1) Модуль: Введение в курс: - открытие курса. Слушатели ознакамливаются с задачами курса, его структурой и методикой обучения. Проводится проверка знаний стандартов и рекомендуемой практики

Приложения 17, нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности. Инструктор при помощи слайдов ознакамливает слушателей с существующими угрозами и рисками совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе различные сценарии угроз проноса запрещенных в стерильную зону и на борт воздушного судна (способы сокрытия запрещенных предметов). Слушатели также ознакамливаются с «человеческим фактором» в системе авиационной безопасности.

2) Модуль: Классификация запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ: При помощи слайдов и распечаток изучается перечень запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ с разбивкой их на категории, изучаются нормы, правила и процедуры контроля в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей, гелей. При помощи слайдов изучаются классы и виды опасных грузов и их маркировка, перечень веществ, относящихся к опасным грузам но разрешенные к перевозке пассажирами и членами экипажа в ручной клади и(или) багаже.

3) Модуль: Самодельные взрывные и зажигательные устройства: Слушатели ознакамливаются с видами и типами взрывчатых веществ, самодельными взрывными и зажигательными устройствами и их компонентами. Инструктор при помощи слайдов и распечаток, а также во время практических занятий должен показать, как на рентгеновском изображении интерпретируются самодельные взрывные и зажигательные устройства. В соответствии со стандартными эксплуатационными процедурами изучаются действия персонала в случае обнаружения самодельных взрывных и зажигательных устройств и их компонентов.

4) Модуль: Досмотр ручной клади и багажа с помощью РТИ. В процессе изучения этого модуля слушатели ознакамливаются с принципами работы РТИ, его предназначением, техническими характеристиками и свойствами для эффективной и безопасной эксплуатации в процессе досмотра. В соответствии со стандартными эксплуатационными процедурами изучаются действия оператора при обнаружении запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ. Слушатели ознакамливаются с системой проецирования изображений опасных предметов.

5) Модуль: Процедуры контроля на безопасность. Инструктор при помощи слайдов, распечаток, раздаточных материалов и лекций в соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики и стандартными эксплуатационными процедурами обучает слушателей методам проведения досмотра лиц, не являющихся пассажирами, членов экипажа, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, а также транспортных средств;

6) В процессе практической подготовки по модулям 6, 7 и 8,



слушатели отрабатывают навыки и проходят тест по проведению процедур досмотра/контроля в целях безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, персонала, членов экипажа, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, а также транспортных средств.

### **Глава 15. Программа подготовки персонала, осуществляющего наблюдение и опрос лиц в целях авиационной безопасности (профайлинг)**

159. Целью программы подготовки персонала, осуществляющего наблюдение и опрос лиц в целях авиационной безопасности (профайлинг), является обучить работников органов и организаций гражданской авиации методам распознавания поведенческих характеристик лиц, указывающих на аномальное поведение, для идентификации лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации.

160. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки персонала, осуществляющего наблюдение и опрос лиц в целях авиационной безопасности (профайлинг).

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** - практическая работа;

**Т** - тестирование по материалу модуля.

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение в курс: - открытие курса; - нормативные документы по АБ; - угрозы и риски совершения АНВ в ГА; - осведомленность в вопросах авиационной безопасности; - аспекты человеческого фактора; - культура авиационной безопасности.	2	2	-	-
2	Методика осуществления наблюдения и опроса. Структура и этапы методики: этап 1 – оценка угрозы; этап 2 – сведения и типичном пассажире; этап 3 – характерные особенности потенциального нарушителя (портрет нарушителя); этап 4 – сбор и анализ данных о пассажире; этап 5 – процедура опроса.	2	2	-	-
3	Технология и процедуры профилирования лиц. Первичное наблюдение за лицом и анализ первого впечатления. Проверка перевозочных документов. Опрос по документам, по поездке. Опрос лица по обнаруженным подозрительным признакам. Обязательный опрос по багажу. Составление	2	2	-	-

	характеристики лица.				
4	Методика наблюдения. Цели. Структура процесса наблюдения. Внешние признаки – анатомические, функциональные, сопутствующие, особые приметы.	2	2	-	-
5	Анализ признаков поведения. Методы выявления лжи. Скрытое управление и манипулирование сознанием.	2	2	-	-
6	Характеристика лиц с психическими расстройствами или в состоянии наркотического воздействия.	2	2	-	-
7	Идентификация лиц по документам. Этнические группы.	2	2	-	-
8	Проверка документов. Признаки подделки документов.	2	2	-	-
9	Культура профайлера.			-	-
	Итоговый тест. Закрытие курса	6	-	4	2
	Всего	24	18	4	2

161. Описание модулей программы подготовки персонала, осуществляющего наблюдение и опрос лиц в целях авиационной безопасности (профайлинг):

1) Модуль: Введение в курс: - открытие курса. Слушатели ознакамливаются с задачами курса, его структурой и методикой обучения. Проводится проверка знаний стандартов и рекомендуемой практики Приложения 17, нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности. Инструктор при помощи слайдов ознакамливает слушателей с существующими угрозами и рисками совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе различные сценарии угроз проноса запрещенных в стерильную зону и на борт воздушного судна (способы сокрытия запрещенных предметов). Слушатели также ознакамливаются с человеческим фактором в системе авиационной безопасности;

2) Модуль: Методика осуществления наблюдения и опроса. Инструктор ознакамливает слушателей со структурой и этапами методики осуществления наблюдения и опроса. Проводится оценка угрозы – определяются рейсы с повышенной степенью риска, проводимые в государстве мероприятия;

3) Модуль: Технология и процедуры профилирования лиц. В данном модуле изучаются технологии и процедуры проведения наблюдения и опроса лиц в процессе их прохождения регистрации, контроля в целях безопасности/досмотра на пункте досмотра, а также при проверке у выхода на посадку;

4) Модуль: Методика наблюдения. В контексте данного модуля изучаются признаки – анатомические, функциональные, сопутствующие, особые приметы;

5) Модуль: Анализ признаков поведения. Слушатели, посредством вербального и невербального общения изучают признаки лжи и обмана.

Также слушатели изучают метод распознавания скрытого управления и манипулирования сознанием;

6) Модуль: Характеристика лиц с психическими расстройствами или в состоянии наркотического воздействия;

7) Модуль: Этнические группы. В данном модуле изучаются психологические особенности этнических групп. Приводится краткая характеристика некоторых этнических групп. также в данном модуле изучается процесс идентификации личности по фотоснимку посредством сличения по особым приметам;

8) Модуль: Проверка документов. Инструктор, посредством слайдов и распечаток ознакомливает слушателей с видами подделок и методам распознавания подделок в документах;

9) Модуль: Культура профайлера. В данном модуле изучаются требования к лицу, который проводит процедуру наблюдения и опроса лиц в целях безопасности.

## **Глава 16. Программа подготовки персонала, осуществляющего оформление, учет, хранение, выдачу пропусков, контроль доступа, патрулирование, наблюдение и охрану объекта гражданской авиации, а также контроль в целях безопасности персонала и транспортных средств**

162. Целью программы подготовки персонала, осуществляющего оформление, учет, хранение, выдачу пропусков, контроль доступа, патрулирование, наблюдение и охрану объекта гражданской авиации, а также контроль в целях безопасности в отношении персонала и транспортных средств является обучить работников организаций гражданской авиации основам теоретических знаний и практических навыков для выполнения ими функциональных обязанностей.

163. После завершения данной учебной программы слушатели должны уметь:

- выполнять процедуры оформления, хранения, учета, выдачи пропусков и их контроля использования;

- выполнять процедуры контроля доступа лиц и автотранспортных средств, в том числе с применением систем видеонаблюдения и автоматизированной системы контроля доступа в соответствии с требованиями к пропускному и внутриобъектовому режиму, которые используются в организации;

- выполнять процедуры патрулирования, наблюдения и охраны неконтролируемой зоны, контролируемой зоны, охраняемой зоны ограниченного доступа;

- выполнять действия по отношению к лицам, нарушающим требования пропускного и внутриобъектового режима;

- предпринимать соответствующие меры при обнаружении запрещенных, подозрительных и бесхозных предметов и вещей, а также подозрительных лиц;

- выполнять действия в случае возникновения чрезвычайной ситуации.

164. Содержание модулей и распределение часов по данной программе подготовки персонала.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** - практическая работа;

**Т** - тестирование по материалу модуля

модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение в курс обучения. - открытие курса; - нормативные документы по АБ; - угрозы и риски совершения АНВ в ГА; - аспекты человеческого фактора; - культура авиационной безопасности. осведомленность о проблемах авиационной безопасности (оборудование, инсайдер).	1	1	-	-
2	Принципы организации эшелонированной защиты объекта: - концепция обеспечения безопасности; - физические ограждения, обеспечивающие эшелонированную защиту объекта; - установление и идентификация неконтролируемых зон, контролируемых зон, охраняемых зон ограниченного доступа.	2	2	-	-
3	Управление пропускной системой: - требования к оформлению и выдаче пропусков; - проведение инструктажа лицам, до выдачи пропусков; - учет и контроль выданных пропусков; - обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов (идентификация лица с предъявляемым пропуском, способы подделки пропусков и их распознавание, использование СКУД).	3	3	-	-
4	Самодельные взрывные и зажигательные устройства: - самодельные взрывные и зажигательные устройства, их компоненты; - категории взрывчатых веществ и их свойства; - выявление самодельных взрывных и зажигательных устройств; - действия в случае обнаружения самодельных взрывных и зажигательных устройств, их компонентов.	3	3	-	-
5	Наблюдение, патрулирование и охрана: - задачи, наблюдения, патрулирования и охраны; - определение уязвимых зон; - организация контрольно-пропускных пунктов и	5	5	-	-

	<p>постов охраны;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение безопасности зарегистрированного багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, в том числе предназначенных для уборки и чистки воздушных судов;</li> <li>- контроль доступа к ВС, охрана ВС, предотвращение несанкционированного доступа к ВС;</li> <li>- действия в случае использования ПЗРК, БВС, БПЛС;</li> <li>- действия в случае обнаружения признаков нарушения целостности пломб, печатей, запорных устройств на воздушном судне или физических ограждений либо проникновения через них.</li> </ul> <p>Меры по защите досмотренного перевозимого в грузовом отсеке багажа от несанкционированного вмешательства.</p> <p>Меры по защите груза, почты, подвергнутых досмотру или другим мерам контроля в целях безопасности от несанкционированного вмешательства.</p> <p>Проверка принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам и санкционирование его перевозки.</p> <p>Контроль в целях безопасности в отношении бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, а также товаров и запасов, доставляемых в ОЗОД.</p>				
6	<p>Безопасность передвижения сотрудников в контролируемой зоне:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- процедуры движения людей и транспортных средств;</li> <li>- зоны эксплуатации воздушных судов;</li> <li>- порядок пересечения ВПП, рулежных дорожек и т. п.</li> <li>- действия в случае нарушения требований пропускного и внутриобъектового режимов, выявления подозрительных лиц или предметов;</li> <li>- досмотр персонала и их предметов до попадания в охраняемые зоны ограниченного доступа;</li> <li>- проверка транспортных средств;</li> <li>- наблюдение и опрос лиц в целях авиационной безопасности (профайлинг);</li> <li>- безопасность перевозимого в грузовом отсеке багажа, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов и различных запасов;</li> <li>- установление принадлежности и проверка багажа.</li> </ul>	3	-	3	-
7	<p>Обеспечение безопасности в неконтролируемой зоне:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- идентификация неконтролируемой зоны;</li> <li>- подъездные дороги;</li> <li>- привокзальная площадь;</li> <li>- места стоянки частного автотранспорта;</li> <li>- места высадки и посадки пассажиров;</li> <li>- места стоянки общественного транспорта;</li> </ul>	2	-	2	

	- залы регистрации, залы прибытия; - пункты общественного питания (столовые, кафе, рестораны, бары); - пункты реализации сувениров и прессы; - места общественного пользования; - действия при угрозе совершения акта незаконного вмешательства в неконтролируемой зоне. Меры безопасности при приеме, оформлении оружия к перевозке.				
8	Практическая работа по проведению процедур: - оформления, хранения, учета и выдачи пропусков; - наблюдения, патрулирования и охраны объекта гражданской авиации, в том числе воздушных судов; - оформления и доставки на борт воздушного судна оружия; - проверка транспортных средств; - досмотра лиц и предметов до их попадания в охраняемые зоны ограниченного доступа.	4	-	4	
	Итоговый тест. Закрытие курса	1			1
	Всего	24	14	9	1

165. Описание модулей программы подготовки персонала, осуществляющего оформление, хранение, учет и выдачу пропусков, наблюдение, патрулирование и охрану объекта гражданской авиации, а также контроль в целях безопасности персонала и транспортных средств:

1) Модуль: Введение в курс: - открытие курса. Слушатели знакомятся с задачами курса, его структурой и методикой обучения. Проводится проверка знаний стандартов и рекомендуемой практики Приложения 17, нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности. Инструктор при помощи слайдов знакомит слушателей с существующими угрозами и рисками совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе различные сценарии угроз несанкционированного проникновения лиц и/или проноса запрещенных в охраняемые зоны ограниченного доступа предметов. Слушатели также знакомятся с человеческим фактором в системе авиационной безопасности.

2) Модуль: Принципы организации эшелонированной защиты объекта. В контексте данного модуля рассматриваются требования нормативных актов, касающихся обеспечения безопасности неконтролируемых зон, контролируемых зон и охраняемых зон ограниченного доступа.

3) Модуль: Управление пропускной системой. Инструктор, при помощи слайдов знакомит слушателей с требованиями и процедурами обеспечения пропускного и внутриобъектового режима. Слушатели изучают систему оформления, хранения, учета и выдачи пропусков, в том числе их контроль по использованию.

4) Модуль: Самодельные взрывные и зажигательные устройства: Слушатели знакомятся с видами и типами взрывчатых веществ,

самодельными взрывными и зажигательными устройствами и их компонентами. Инструктор при помощи слайдов и распечаток, а также во время практических занятий должен показать, как выглядят самодельные взрывные и зажигательные устройства. В соответствии со стандартными эксплуатационными процедурами изучаются действия персонала в случае обнаружения самодельных взрывных и зажигательных устройств и их компонентов;

5) Модуль: Наблюдение, патрулирование и охрана. Инструктор, при презентации данного модуля использует СЭП, касающиеся всех задач, выполняемых сотрудниками службы наблюдения, охраны и мобильного патрулирования. По возможности организуется посещение объекта гражданской авиации в дневное время (либо с помощью слайдов) с целью ознакомления слушателей с прилегающими к объекту зонами и уязвимыми местами в ограждениях;

6) Модуль: Безопасность передвижения сотрудников в организации. Слушатели изучают правила безопасности при нахождении лиц в контролируемой зоне, охраняемой зоне ограниченного доступа, а также правила и порядок движения людей и транспортных средств, в том числе в зонах эксплуатации воздушных судов, порядок пересечения ВПП, рулежных дорожек и т. п., которые должны соблюдаться всеми лицами даже в условиях чрезвычайной обстановки. Кроме того, изучаются требования и процедуры по проведению досмотра лиц и предметов, а также проверка транспортных средств;

7) Модуль: Обеспечение безопасности в неконтролируемой зоне. Инструктор, посредством показа слайдов демонстрирует процесс идентификации неконтролируемой зоны и меры обеспечения безопасности в этой зоне. Также слушатели изучают процедуры оформления и доставки на борт воздушного судна оружия.

## **Глава 17. Программа подготовки персонала, осуществляющего мероприятия по контролю качества**

166. Целью настоящей программы подготовки является обучить работников органов и организаций гражданской авиации знаниям принципов, процедур и методов планирования и проведения мероприятий по контролю качества и принятия корректирующих действий по их итогам для эффективного применения в организации норм, правил и процедур авиационной безопасности.

167. После завершения данной программы слушатели должны уметь:

- стандартизировать практику работы по реализации целей Программы контроля качества в сфере авиационной безопасности;
- определять элементы проверок, описанные в программе контроля качества в сфере обеспечения авиационной безопасности;
- планировать мероприятия по контролю качества, в том числе на

основе оценки угроз и рисков;

- проводить мероприятия по контролю качества в соответствии с методикой проведения проверок и составлять по ним отчеты;

- проводить анализ принимаемых мер авиационной безопасности для оценки качества и при необходимости корректировки системы авиационной безопасности, включая разработку/актуализацию норм, правил и процедур авиационной безопасности и пр.;

168. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки работников, осуществляющих мероприятия по контролю качества.

**Примечание:** Условные обозначения:

Л – лекции;

ПР – практическая работа;

Т – тестирование по материалу модуля

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение. Цели, роль программы контроля качества, правовая основа требований по проведению мероприятий контроля качества.	2	2		
2	Определения и меры контроля, содержащиеся в АПКР 17 и Программе контроля качества в сфере авиационной безопасности.	2	2		
3	Требования к инспектору	2	2		
4	Методика проведения мероприятий контроля качества	6	4	2	
5	Приемы проведения аудитов, инспекционных проверок	6	4	2	
6	Подготовка к проведению аудитов и инспекционных проверок	6	4	2	
7	Негласные испытания и расследования	4	4		
8	Упражнение по проведению инспекционной проверки и написанию предварительного отчета о выявленных недостатках	8		8	
	Итоговый тест. Закрытие курса.	4		4	
	Итого	40	22	18	

169. Описание модулей программы подготовки работников, осуществляющих мероприятия по контролю качества:

1) Модуль: Введение в курс: - открытие курса. Слушатели ознакамливаются с задачами курса, его структурой и методикой обучения. Проводится проверка знаний стандартов и рекомендуемой практики Приложения 17, Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ), нормативных документов Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности, Программы контроля качества в сфере авиационной безопасности.

2) Модуль: Определения и меры контроля, содержащиеся в АПКР 17 и Программе контроля качества в сфере авиационной безопасности.



Инструктор, при помощи слайдов и распечаток ознакомливает слушателей с видами проверок, их различиями и особенностями. В ходе изучения данного модуля также рассматривается методика управления риском в сфере авиационной безопасности.

3) Модуль: Требования к инспектору. Слушатели, при изучении данного модуля знакомятся с квалификационными требованиями к инспекторам контроля качества, кодексом поведения и иными требованиями, которые инспектор должен соблюдать при проведении мероприятий контроля качества, как в группе, так и самостоятельно. Изучаются навыки межличностного общения, навыки письменной и устной речи, способы разрешения трудных ситуаций, возникающих в ходе проверки.

4) Модуль: Методика проведения мероприятий контроля качества. В контексте данного модуля изучаются такие аспекты, как подготовка к проверке, разработка плана, проведение совещаний, сбор информации (наблюдение, изучение документов, собеседование, а также методы сбора информации об авиационной безопасности, полученной от таких источников, как пассажиры, члены экипажа и персонала наземных служб), составление предварительного и итогового отчета.

5) Модуль: Приемы проведения аудитов, инспекционных проверок. В данном модуле слушатели изучают методы постановки вопросов, используемых при проведении проверок, методы перефразирования, методику оценивания.

6) Подготовка к проведению аудитов и инспекционных проверок. В данном модуле усваиваются такие вопросы, как предварительное изучение документов, разработка плана проведения проверки, установление контактов с ответственным на предприятии лицом, распределение обязанностей между членами группы инспекторов, проведение совещания перед началом проверки.

7) Модуль: Негласные испытания и расследования. Инструктор доводит до слушателей характеристики испытаний, политику проведения испытаний, требования к испытаниям, действия в случае отрицательного результата, а также характеристики расследования, типы расследований, этапы проведения расследований и составление отчетов.

8) Модуль: Упражнение по проведению инспекционной проверки и написанию предварительного отчета о выявленных недостатках. Слушатели, во время практической работы упражняются навыкам подготовки к проверке, применению методов проведения проверки, проведению собеседования, составлению предварительного и итогового отчета по результатам проверки.

## **Глава 18. Программа подготовки кабинного и летного экипажа по авиационной безопасности**

170. Целью настоящей программы является обучить членов кабинного и летного экипажа основам теоретических знаний и практических навыков для выполнения ими норм, правил и процедур авиационной безопасности при эксплуатации воздушного судна.

171. Настоящий курс разработан с той целью, чтобы члены кабинного и летного экипажа следующими умениями:

- обеспечение безопасности кабины летного экипажа;
- применение контрольного перечня правил обыска самолёта;
- определение серьезности акта незаконного вмешательства;
- связь и координация между членами экипажа;
- использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств временного поражения;
- порядок действий в кабине лётного экипажа в целях защиты самолёта в кризисной ситуации.

172. В результате освоения данной программы слушатели должны знать:

- основы деятельности гражданской авиации, деятельность и взаимодействие с подразделениями служб конкретного аэропорта (авиакомпания);
- основы воздушного терроризма, формы и методы борьбы с ним;
- основы о Стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО по авиационной безопасности;
- основы нормативно-правовой базы обеспечения авиационной безопасности в Кыргызской Республике;
- программу авиационной безопасности авиакомпании в части касающейся;
- меры обеспечения авиационной безопасности и методы их выполнения;
- основы использования средств связи;
- порядок действий сотрудников в условиях чрезвычайной обстановки, связанной с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

173. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки кабинного и летного экипажа по авиационной безопасности.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** – практическая работа;

**Т** – тестирование по материалу модуля

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Вступительная часть и обновление общей информации. Приветствие и открытие занятий. Обеспечение конфиденциальности и защиты информации.	0,5	0,5		

	<p>Действия Правительства.  Действия Эксплуатанта.  Угроза безопасности.  Разведывательные данные.  Культура авиационной безопасности.  Контроль доступа к ВС, охрана ВС,  предотвращение несанкционированного доступа к ВС.</p>				
2	<p>Безопасность кабины лётного экипажа  Общие положения.  Порядок уведомления/коды.  Средства запираения/отпираения двери.  Порядок действий.  Физически годные пассажиры –разъяснение.  Потребности летного экипажа и любых дополнительных членов летного экипажа.  Порядок действий, при покидании одним пилотом кабину летного экипажа на воздушном судне с двумя пилотами.  Сфера применения Стандарта.  Меры по предотвращению проникновения несанкционированных лиц в кабину летного экипажа во время полета.</p>	0,5	0,5		
3	<p>Контрольный перечень правил проверки, обыска (поиска взрывного устройства) самолёта, а также последующей охраны ВС до его вылета.  Удаление из воздушного судна всех предметов, оставленных пассажирами, высаживающимися из транзитных рейсов или иное обращение с ними до вылета ВС.  Концепции и принципы, используемые в контрольном перечне.  Ограничения, свойственные процедуре использования контрольного перечня обыска.  Общие положения.  Наименее опасное место размещения бомбы (LRBL).  Взрывные устройства в сравнении химическим/биологическим оружием - различия в методах обращения.  Взрывные устройства.  Химическое и биологическое оружие (CBW).  Угроза безопасности в грузовом отсеке.  Уход на другой аэродром и высадка пассажиров.  Осведомленность членов экипажа в вопросах авиационной безопасности.  Обыск самолета.  Перечень запрещенных к провозу на борту ВС предметов:  - в салоне ВС;  - в грузовом отсеке ВС.</p>	1	1		

4	<p>Определение серьезности акта незаконного вмешательства.</p> <p>определение акта незаконного вмешательства.</p> <p>Знание информации об угрозе.</p> <p>Отдел безопасности Эксплуатанта.</p> <p>Классификация угроз.</p> <p>Недисциплинированные пассажиры.</p> <p>Угон воздушного судна.</p> <p>Угроза взрыва.</p>	0,5	0,5		
5	<p>Связь и координация между членами экипажа.</p> <p>Необходимость обеспечения связи и координации между членами экипажа.</p> <p>Новые обязанности каabinного экипажа - ВЛИЯНИЕ на подготовку и систему связи.</p> <p>Предполетный инструктаж, проводимый командиром воздушного судна.</p> <p>Выявление и нейтрализация ситуаций, связанных с нарушающими порядок или недисциплинированными пассажирами.</p> <p>Ответные действия экипажа — общие положения.</p> <p>Тактические ответные действия каabinного экипажа.</p> <p>Использование ресурсов, помимо экипажа.</p> <p>Связь между салоном и кабиной летного экипажа во время акта незаконного вмешательства.</p>	0,5	0,5		
6	<p>Соответствующие меры самообороны.</p> <p>Ситуационная осведомленность.</p> <p>Оценка имеющихся ресурсов.</p> <p>Методы самообороны.</p>	0,25	0,25		
7	<p>Использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств временного поражения, применение которых санкционируется государством эксплуатанта.</p> <p>Утверждение применения государством эксплуатанта.</p> <p>Возможности и ограничения</p> <p>Оружия временного поражения.</p> <p>Требование к подготовке персонала.</p> <p>Прочие располагаемые экипажем средства.</p>	0,5	0,5		
8	<p>Ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учёта членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров.</p> <p>Терроризм и террористы.</p> <p>Меняющийся характер угонов (акт незаконного захвата воздушного судна).</p> <p>Применяемые экипажем методы</p> <p>Террористам.</p>	0,25	0,25		
9	<p>Учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз.</p>	1	1		

	Сценарии. Проведение учений. Совместная подготовка членов летного и кабинного экипажей.				
10	Порядок действий в кабине лётного экипажа в целях защиты самолёта. Основная концепция защиты кабины летного экипажа. Прочие соображения.	0,5	0,5		
11	Процедуры установления принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам и санкционирование его перевозки. Меры по защите досмотренного перевозимого в грузовом отсеке багажа от несанкционированного вмешательства. Процедуры принятия на борт ВС груза/почты	0,25	0,25		
12	Проблемы для экипажа после инцидента.	0,25	0,25		
	Итоговый тест. Закрытие курса	1	1		
	Итого	7	7		

174. Описание модулей программы подготовки кабинного и летного экипажа по авиационной безопасности:

1) Модуль: Вступительная часть и обновление общей информации:

а) приветствие и открытие занятий;

б) обеспечение конфиденциальности и защиты информации;

в) действия органов и организаций:

- правила безопасности в аэропорту - последние изменения;

- последние изменения в применяемых национальных законах или нормативных положениях;

г) директивные указания и информация по авиационной безопасности;

д) действия эксплуатанта:

- корпоративная система обеспечения авиационной безопасности;

- меры безопасности при бронировании мест;

- службы/представительства/авиакассы по обслуживанию клиентов в аэропорту;

- охрана воздушных судов;

е) угроза безопасности:

- система передачи сведений, касающихся авиационной безопасности;

- текущие источники информации;

- обязанности членов экипажа.

ж) разведывательные данные:

- поступаемые разведывательные данные;

- защита информации;

з) текущая угроза.

2) Модуль: Безопасность кабины лётного экипажа. Общие положения:

а) запираение двери кабины летного экипажа лишь как одна из целого комплекса мер обеспечения авиационной безопасности;

б) административные меры авиационной безопасности в сравнении с соображениями, учитываемыми при проектировании;

в) важное значение поддержания постоянной связи между членами экипажа;

г) порядок уведомления/коды:

- индивидуальные передатчики сигнала тревоги;
- заранее оговоренные звуковые сигналы;
- кодовые слова, указывающие на невозможность говорить свободно;
- необходимые дублирующие средства связи.

д) средства запираения/отпираения двери:

- механический замок, который может быть заблокирован из кабины летного экипажа;

- электронные средства управления замком с рабочего места каждого пилота.

е) порядок действий:

- соблюдение правил открывания двери кабины летного экипажа: согласование доступа, визуальная позитивная идентификация и реальная обстановка, выход из кабины летного экипажа;

- процедуры выхода из кабины летного экипажа в туалет;

- визуальное определение реальной обстановки;

- готовность членов кабинного экипажа заблокировать доступ: минимальный период нахождения двери в открытом состоянии, требования к системе контроля, навыки наблюдения (плохие условия освещения), важное значение неприкосновенности и безопасности кабины летного экипажа, требование о строгом соблюдении стандартной практики, стратегия многоуровневой защиты как противодействие попыткам использования террористами слабого звена;

- присутствие пассажиров в зоне двери кабины летного экипажа и в «чистой зоне»: использование пассажирами передних туалетов, «Чистая зона» - разъяснение концепции, «Строгая изоляция» - разъяснение концепции, меры защиты зоны двери кабины летного экипажа во время инцидентов.

ж) физически годные пассажиры - разъяснение концепции защиты зоны двери кабины летного экипажа физически пригодными пассажирами во время инцидентов, которые могут произойти при использовании летным экипажем туалетов;

з) потребности летного экипажа и любых дополнительных членов летного экипажа;

и) физиологические, психологические, необходимость в физических упражнениях:

- потребность в пище и напитках;
- тромбоз глубоких вен (DVT);

к) порядок действий, при покидании одним пилотом кабины летного экипажа на воздушном судне с двумя пилотами;

л) сфера применения Стандарта:

- переходный период: стандарты по авиационной безопасности, применяемые с ноября 2002 г., стандарт на двери повышенной прочности, применяемый с ноября 2003 г., возможность запираения/отпираения двери и осуществления контроля с рабочих мест пилотов;

- исключения для менее крупных воздушных судов и грузовых воздушных судов;

- эксплуатационные соображения: в ходе полета в течение ограниченного периода времени дверь кабины летного экипажа может оставаться открытой, определенные чрезвычайные ситуации, аварийный выход для пассажиров и членов экипажа, возможность для командира воздушного судна действовать в рамках предоставляемых на случай аварийной обстановки полномочий в соответствии с его или ее профессиональной оценкой ситуации;

- инструктивные указания следует соблюдать в максимально возможной степени. Выводы.

3) Модуль: Контрольный перечень правил обыска самолёта.

а) концепции и принципы, используемые в контрольном перечне;

б) ограничения, свойственные процедуре использования контрольного перечня обыска;

в) общие положения:

- Предполетные обыски в сравнении с обысками в полете;

- Психологическое воздействие факта обнаружения «бомбы на борту» — страх/паника, знания и порядок действий;

- самодельное взрывное устройство (IED);

- химическое/биологическое оружие (CBW);

г) наименее опасное место размещения бомбы (LRBL);

д) взрывные устройства в сравнении с химическим/биологическим оружием - различия в методах обращения;

е) взрывные устройства:

- существенный процент случаев сохранения управляемости самолета после взрыва в полете;

- использование LRBL;

- процедура LRBL;

ж) химическое и биологическое оружие (CBW):

- возможность, желание и намерение применять оружие;

- обращение с оружием CBW в полете: использование аэрозольного эффекта химических/биологических веществ;

- аэрозольное рассеяние;

- методы ограничения аэрозольного рассеяния;

- необходимость разработки плана действий, предусматривающего участие всех членов экипажа;

- местонахождение и состояние СВW - потребность в различных ответных действиях, угроза безопасности в салоне в случае неактивированного оружия;
- сообщение о наличии на борту вещества;
- немедленные действия;
- действия по изменению траектории полета воздушного судна;
- действия в отношении системы кондиционирования воздуха и регулирования давления: обеспечение безопасных условий для предполагаемого химического /биологического устройства;
- последующие действия по изменению траектории полета воздушного судна после накрытия устройства;
- меры, принимаемые на борту воздушного судна после накрытия устройства;
- действия после посадки, руления и постановки воздушного судна на стоянку(4) - Угроза безопасности в салоне в случае активированного оружия;
- выживание зависит от быстрого распознавания оружия, четкой работы мысли и незамедлительных ответных действий;
- физические реакции;
- немедленные действия летного экипажа;
- переход пассажиров и cabinного экипажа на использование кислородных масок;
- снижение и уход на ближайший подходящий аэропорт и связанные с этим опасения;
- з) угроза безопасности в грузовом отсеке;
- опасные грузы;
- действия в отношении системы кондиционирования воздуха и регулирования давления;
- показания детектора дыма;
- режим работы систем во время снижения;
- и) уход на другой аэродром и высадка пассажиров:
- соображения, определяющие выбор аэропорта;
- возможные действия экипажа по уменьшению риска на земле;
- к) осведомленность членов экипажа;
- заблаговременное планирование действий на случай инцидента;
- контрольный перечень действий для летного экипажа;
- контрольный перечень действий для cabinного экипажа;
- л) обыск самолета:
- предполетный обыск: важное значение учебной подготовки для персонала, проводящего обыск, приемы и методы осуществления обыска по определенной системе, распределение конкретных зон воздушного судна между сотрудниками, проводящими обыск, внимание к тем зонам, к которым пассажиры имели доступ, например, основные салоны, зоны бортовой кухни и туалеты, а также кабине летного экипажа, факторы опасности,



связанные с обыском, зоны наземного досмотра (внешняя поверхность воздушного судна);

- обыск в полете: сопротивление проведению обыска, знание досматриваемых зон, осведомленность о важной роли LRBL;

- контрольные перечни, отсутствие «стандартных контрольных перечней» для поиска взрывного устройства, разработка контрольных перечней, схема внутреннего пространства воздушного судна для целей обыска, наличие на борту контрольных перечней и схем для обыска (Руководство ИАТА по авиационной безопасности), руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос 8973 - для служебного пользования), зоны обыска, образец контрольного перечня правил обыска воздушного судна;

- действия, которые должны предприниматься при обнаружении подозрительного предмета: «Не трогать», передать подробное описание специалистам по авиационной безопасности через УВД или эксплуатанта, процедура использования LRBL приводится в Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос 9873 - для служебного пользования). Важная роль знаний для всех заинтересованных сторон

4) Модуль: Определение серьезности акта незаконного вмешательства. Что считается актом незаконного вмешательства?

- а) токийская конвенция;

- б) незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации;

- в) три основные формы угрозы: Недисциплинированный пассажир, Угон воздушного судна (акт незаконного захвата воздушного судна), Угроза взрыва или наличие бомбы на борту воздушного судна;

- г) знание информации об угрозе: основные уровни угрозы; тесное рабочее взаимодействие между эксплуатантами, отделы безопасности авиакомпаний, отделы по производству полетов, отдельные члены летных и кабинных экипажей, действительное доверие и уверенность в надежности.

- д) отдел безопасности Эксплуатанта:

- необходимость в широком доступе к надежной разведывательной информации и доверии со стороны экипажа;

- важная роль надлежащей реализации решений, касающихся выполнения конкретных рейсов;

- сообщение разведывательной информации командиру воздушного судна;

- определение серьезности инцидента.

- е) Классификация угроз:

- Уровень 1 - нарушающее порядок поведение;

- Уровень 2 - физически оскорбительное поведение;

- Уровень 3 - поведение, угрожающее жизни;

- Уровень 4 - попытка вторжения или фактическое вторжение в кабину

летного экипажа;

ж) недисциплинированные пассажиры:

- превентивная стратегия, основанная на:

- более широкой осведомленности пассажиров о реакции авиакомпании на поведение пассажиров;

- применении политики «нулевой терпимости»;

- высокой вероятности и характере последствий в связи с недисциплинированным поведением;

- ознакомление экипажа со стратегией: подготовка, психические расстройства, подготовка с особым упором на возможности и ограничения человека, руководство по человеческому фактору в системе мер безопасности гражданской авиации (Doc 9808), уведомление для недисциплинированных пассажиров - предупредительные карточки;

- трудности, связанные со сферой юрисдикции, ограничения и прочие проблемы: ограничения Токийской конвенции: введение эксплуатантом политики «нулевой терпимости» и осуществление эффективной подготовки членов экипажей.

з) угон воздушного судна:

- проведение различия между «предпринимаемой попыткой угона воздушного судна» и «угоном воздушного судна»;

- важность проблемы контроля над воздушным судном;

- критически важное значение проведения различия между «попыткой угона», «предполагаемым угоном» и «угоном» и причины этого;

- цена вторжения в кабину летного экипажа - осознание этих последствий членами кабинного экипажа;

- химическое или биологическое оружие - обучение членов экипажа распознаванию/характеристикам.

и) угроза взрыва:

- сообщения членам экипажа;

- ответные действия экипажа - в руководстве по производству полетов;

- инструктивный материал в Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc 8973 - для служебного пользования);

- инструктивный материал по инцидентам, связанным с химическими/биологическими веществами, приводимый в главе 2 настоящего Руководства.

5) Модуль: Связь и координация между членами экипажа.

а) необходимость обеспечения связи и координации между членами экипажа:

- летный экипаж и кабинный экипаж в противоположность просто экипажу (концепция «единого экипажа»);

- потеря возможности личного контакта на борту;

- чувство изолированности и покинутости, испытываемое членами кабинного экипажа;

- важное значение наличия у членов экипажа воздушного судна чувства уважения и внимания друг к другу;

- роль каждого служащего как потенциального фактора обеспечения безопасности;

- важная роль подготовки по вопросам авиационной безопасности для всех служащих.

б) новые обязанности кабинного экипажа - ВЛИЯНИЕ на подготовку и систему связи:

- ограничение режима свободного входа в пассажирский салон для членов летного экипажа;

- требование к членам кабинного экипажа о проведении первоначального анализа и оценки ситуации на основе, главным образом, собственного опыта;

- повышенные требования к технической подготовке для членов кабинного экипажа;

- требование о том, чтобы члены кабинного экипажа отныне самостоятельно решали проблемы нарушения порядка в салоне;

- подготовка в области разрешения конфликтных ситуаций - ограничения эффективности такой подготовки.

в) предполетный инструктаж, проводимый командиром воздушного судна:

- наиболее важное средство для установления надежной системы связи на борту;

- важное значение присутствия всех членов кабинного экипажа;

- вопросы в инструктаже экипажа;

- форма инструктажа экипажа;

- возможность проведения оценки;

- важное значение интеграции сопровождающих в команду;

- резервный вариант инструктирования всего экипажа, когда общий такой инструктаж по производственным причинам невозможен.

г) ответные действия экипажа — общие положения;

- раннее распознавание угрозы, вмешательство и ее устранение при выходе на посадку;

- наблюдение членами летного экипажа за пассажирской зоной;

- обучение методам нейтрализации и разрешения конфликтных ситуаций;

- соответствие ответных действий экипажа уровню угрозы с незамедлительным усилением ответных действий в случае возрастания уровня угрозы;

- экипаж должен действовать совместно как единая команда;

- ответные действия экипажа, соответствующие угрозе от уровня 1 до уровня 4;

- приемлемость различных вариантов взаимодействия;
- конечная цель обуславливает необходимость «строгой изоляции» кабины летного экипажа для:
  - обеспечения надежности дальнейшего полета;
  - сохранения непрерывного контроля над воздушным судном;
  - защиты людей на борту воздушного судна и на земле.
- д) тактические ответные действия кабинного экипажа;
  - защита неприкосновенности кабины летного экипажа с использованием любых имеющихся средств;
  - «10 секунд»;
  - вступление в единоборство с противником;
  - первые признаки возникновения инцидента -немедленная «строгая изоляция» кабины летного экипажа;
  - установление «чистой зоны» и блокировка двери пассажирами АВР;
  - применение «наручников из гибкого шнура»;
  - обучение применению ограничителей движения человека и приемам самообороны: связанные с этим требования, требования к инструкторам, необходимость поддержания обслуживающим экипажем контроля за ситуацией в салоне во время и после инцидента;
  - международная, межведомственная структура, оказывающая им поддержку;
- е) использование ресурсов, помимо экипажа:
  - дополнительные члены экипажа;
  - внешние возможности.
- ж) связь между салоном и кабиной летного экипажа во время акта незаконного вмешательства:
  - «Второй представитель»;
  - уведомление летного экипажа;
  - важное значение связи;
  - «Связь, связь, связь»;
  - ОЦЕНИТЬ, СООБЩИТЬ, ДЕЙСТВОВАТЬ...
- б) Модуль: Соответствующие меры самообороны.
  - а) ситуационная осведомленность • Интуиция и подтверждение обеспокоенности. Сборка на борту взрывного устройства или оружия Доступ к информации о пассажире через систему ACARS и т.д.
  - б) оценка имеющихся ресурсов:
    - физически годные пассажиры (АВР);
    - технические возможности пассажиров выявление и оценка;
    - вооруженные пассажиры.
  - в) методы самообороны;
    - контролирование страха: психологическая подготовка и готовность, применение силы с летальным исходом, обучение как фактор создания чувства уверенности, важное значение поддержки со стороны

корпоративной политики эксплуатанта, обеспечение более высокой осведомленности среди пассажиров относительно политики «нулевой терпимости»;

- вкладыши в обложке билетов с информацией о политике «нулевой терпимости» государства и эксплуатанта;

- предупредительные карточки, выдаваемые пассажирам на борту

Конструктивная поддержка эксплуатантом мер по осуществлению государством соответствующего национального законодательства путем оказания активной помощи в судебном преследовании правонарушителей.

- г) подготовка членов каabinного экипажа в области разрешения кризисных ситуаций, развивающая у них способность отличать незначительные проблемы нарушения порядка пассажирами от потенциальной эскалации угрозы;

- д) важное значение духа коллективизма у членов экипажа, системы связи между ними и авторитета в поддержании контроля над ситуацией;

- е) любая маленькая победа - сколь угодно малая, - чтобы способствовать поддержанию принципиального отношения

- ж) прочие проблемы: стокгольмский синдром, освобождение экипажа от ответственности, обеспечиваемое Токийской конвенцией, необходимо всегда оставаться бдительным. Постоянно бороться с САМОУСПОКОЕННОСТЬЮ

7) Модуль: Использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств временного поражения, применение которых санкционируется государством эксплуатанта.

- а) утверждение применения государством эксплуатанта:

- пределы возможностей таких устройств;

- опасность чрезмерной надежды на такие устройства;

- последствия для бортового электронного оборудования;

- эффективность зависит от многих факторов, в том числе от уровня подготовки и способностей пользователя;

- б) возможности и ограничения оружия временного поражения:

- использование оружия временного поражения для отражения надвигающегося смертельно опасного нападения как ненадлежащая ответная мера;

- важное значение того, чтобы не создалось ложное чувство безопасности;

- в) требование к подготовке персонала;

- необходимость в установлении государством требования о том, чтобы члены экипажа, которые могут быть вынуждены применять устройства временного поражения, приобрели профессиональные навыки его применения;

- переподготовка по крайней мере каждые полгода;

- г) прочие располагаемые экипажем средства:

- применение пожарного топора в условиях угрозы уровня 4, когда

преступник(и) осуществляют успешное вторжение в кабину летного экипажа;

- наличие и использование оборудования в ходе инцидентов уровня 3 или уровня 4.

8) Модуль: Ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учёта членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров.

а) терроризм и террористы:

- определение терроризма;

- терроризм как «театр непристойностей»; игра террористов на средства массовой информации;

- освещение событий мировыми СМИ ставит террористов и их дело на всемирную сцену;

- различные мотивации присоединения к террористической группе;

- множественные побуждающие факторы;

- психическое заболевание как один из факторов;

- террористами скорее движет чувство, а не разум;

- главная посылка терроризма;

- цели, требования, послания террористов четко доходят до потенциальных террористов;

- манипулирование террористами своими жертвами, общественностью, властями и прессой;

- действия террористов в гораздо большей степени нацелены на внешнюю публику, чем на свои жертвы;

- терроризм как «смысл существования»;

- логически обоснованная система убеждений террористов;

б) меняющийся характер угонов (акт незаконного захвата воздушного судна):

- вторая половина 20-го века - действиями многих угонщиков руководили скрытые болезни;

- изменение цели, заключающееся в уничтожении как можно большего количества людей;

- любая попытка захвата воздушного судна должна сейчас рассматриваться как непосредственная смертельная угроза, и экипаж должен быть готов использовать любые имеющиеся средства, вплоть до применения смертоносного оружия, чтобы не допустить получения угонщиками контроля над воздушным судном;

в) применяемые экипажем методы противодействия террористам:

- понимание психологии противника, а также знание и уважение его способностей Важное значение не быть подавленным превосходством силы противника Интеллект террористов Поддержание уважительного отношения. Присущие террористам методы избавления себя от моральной ответственности за последствия своих действий для людей:

• считать себя защитниками от великого зла;

- возлагать ответственность за свои действия на своего руководителя, который «приказал им это сделать»;

- минимизировать, игнорировать или отрицать страдания своих жертв, а также дегуманизировать их;

- наибольшая опасность для заложников Члены экипажа как единая команда;

- вера в усилия и возможности внешних ресурсов «Законспирированные агенты» и «глубоко за конспирированные агенты»;

- связь между прошлыми и настоящими инцидентами, а также возможными будущими инцидентами;

- случайное раскрытие конфиденциальной информации процедур, касающихся вопросов безопасности, лицам, не имеющим служебной необходимости в доступе к таким данным. Необходимо внедрение единых процедур, позволяющих гибко реагировать на конкретную угрозу.

9) Модуль: Учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз:

а) Сценарии:

- реалистические, различные варианты, уровни угрозы;

- важное значение совместных учений и отчетов членов летного и кабинного экипажей;

- присутствие и отсутствие сотрудников охраны на борту;

- различные сценарии с химическим/биологическим оружием;

- важное значение наличия надлежащих средств, таких, как модели воздушных судов в натуральную величину, которые могут способствовать имитации реальной обстановки;

б) проведение учений:

- представление сценария;

- разработка и обсуждение плана действий экипажем, включая персонал службы безопасности на борту;

- реализация плана;

- отчет членов экипажа;

- вопросы, которые должны быть охвачены в отчетах;

- важное значение включения в план учений представление докладов полномочным органам и проблем контактов со средствами массовой информации;

в) совместная подготовка членов летного и кабинного экипажей:

- общая схема;

- химическое/биологическое оружие;

- план действий;

- включение в сценарий учений использования важных внешних ресурсов (поддержка со стороны компании, технических служб, государственных органов);

- психодрама;

- реалистические сценарии, построенные на прошлых событиях, а

также нацеленные на потенциально возможные события.

Отчеты. Необходимость в обеспечении надлежащих средств.

10) Модуль. Порядок действий в кабине лётного экипажа в целях защиты самолёта:

а) основная концепция защиты кабины летного экипажа:

- подход, предусматривающий сплошную многоуровневую систему безопасности с защитой кабины летного экипажа как командного пункта и центра управления воздушным судном;

- главнейшая обязанность командира воздушного судна;

- ни при каких обстоятельствах дверь кабины летного экипажа не должны быть открытой в период, когда на борту возникла угроза безопасности;

б) прочие соображения;

- ответные меры при нарушениях порядка, представляющих незначительную угрозу: Может быть уловкой - пилоты никогда не должны покидать кабину летного экипажа в целях оказания помощи, необходимо незамедлительно обеспечить «строгую изоляцию» двери кабины летного экипажа;

- нарушение нормальной работы электронного оборудования:

- генераторы электромагнитных импульсов (ЕМР);

- Эффективность экранирования и заземления. Разделение сегмента полета для целей рассмотрения механизма ответных действий Система отображения данных о ходе полета Маневры воздушного судна и сброс давления не рекомендуются Возможность перехвата;

- Пересмотр национальной политики;

- Необходимость наличия в кабине летного экипажа удобного для пользования справочника с информацией о принятых ИКАО сигналах и правилах перехвата;

- Не обязательно все принятые в государствах сигналы и правила перехвата аналогичны тем, которые приняты ИКАО;

- Различия должны незамедлительно сообщаться экипажу в виде сообщений NOTAM;

- Принятые ИКАО стандартные сигналы перехвата и стандартные правила перехвата;

в) порядок действий на земле после посадки при угоне - воздушное судно должно оставаться на земле.

г) процедуры установления принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам;

- общая цель с точки зрения безопасности;

- процедуры установления принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам;

- физический метод установления принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам;

- установление принадлежности и проверка багажа, перевозимого в



грузовом отсеке, и разрешение на его погрузку;

- составление ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке;
- назначенный сотрудник.

д) идентификация пассажиров;

е) идентификация багажа и разрешение на его погрузку.

11) Модуль: Процедуры установления принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам.

12) Модуль: Проблемы для экипажа после инцидента.

13) Модуль: Оценка знаний.

## **Глава 19. Программа подготовки персонала по управлению риском в сфере авиационной безопасности**

175. Данная программа подготовки предназначена для работников, проводящих оценку и управление риском. После окончания этой программы подготовки работники должны уметь:

- идентифицировать и оценивать потенциальные угрозы и последствия;
- идентифицировать и оценивать степень уязвимости;
- осознавать риски в контексте управления риском;
- внедрять методы управления риском, механизмы и подходы, способствующие созданию эффективной системы управления риском.

176. Содержание модулей и распределение часов программы подготовки работников по управлению риском в сфере авиационной безопасности.

**Примечание:** Условные обозначения:

Л – лекции;

ПР – практическая работа;

Т – тестирование по материалу модуля.

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение. Акты незаконного вмешательства – виды, история. Угрозы совершения актов незаконного вмешательства (АНВ), сценарии угроз, методы совершения диверсий, новые и возникающие угрозы, нетрадиционные угрозы.	2	2		
2	Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО, нормативные акты КР, касающиеся управления риском в сфере авиационной безопасности. Координационные сети по обмену конфиденциальной информацией. Глобальное заявление ИКАО о контексте риска. Методика оценки угрозы. Модель управления риском.	4	4		

3	Угроза (классификация), оценка угрозы, критичность/последствия. Сценарии угроз. Уязвимость, оценка уязвимости. Риск, вероятность риска, оценка риска. Процесс управления риском.	4	2	2	
4	Управление риском. Система авиационной безопасности. Процесс управления риском. Принципы ИСО. Идентификация. Мониторинг и анализ. Планирование управления риском. Политика в отношении управления риском.	4	2	2	
5	Идентификация и оценка. Идентификация риска. Идентификация материальных ресурсов. Идентификация уязвимости. Оценка риска. Матрица риска. Реестр оценки риска. Категории риска.	4	2	2	
6	Снижение уровня риска, мониторинг и анализ. Меры реагирования в связи с наличием риска. Снижение уровня риска. Мониторинг и анализ. Остаточный риск.	4	2	2	
7	Информационный обмен. Процесс информационного обмена. Основные принципы обеспечения эффективного информационного обмена. Цели и процесс информационного обмена.	4	2	2	
8	Упражнение по оценке и управлению риском. Итоговый тест	6			6
	Итого	32	16	10	6

177. Описание модулей программы подготовки работников по управлению риском в сфере авиационной безопасности:

1) Модуль: Введение. Обсуждение вопроса о важности использования методов управления риском для осуществления мер безопасности и соблюдения требований по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Используя диаграмму, указываются случаи и причины актов незаконного вмешательства (АНВ). Дается определение АНВ, а также новые угрозы совершения АНВ;

2) Модуль: В данном модуле изучаются стандарты и рекомендуемая практика ИКАО и требования законодательства КР относительно угрозы и риска в ГА. Слушатели ознакамливаются с сетью координационных центров, а также изучаются подходы к обмену закрытой информацией. Рассматривается Глобальное заявление ИКАО о контексте риска, методика оценки угрозы и модель управления риском;

3) Модуль: В данном модуле изучаются определения угрозы, уязвимости, риска, последствия, а также изучается процесс управления риском. Слушатели распределяются на 4 группы, для каждой группы выдается задание для определения (оценки) вероятности/последствия и

уязвимости;

4) Модуль: Изучаются принципы ИСО, политика в отношении управления риском. При изучении данного модуля слушатели разделяются на 4 группы, для каждой группы выдается определенный сценарий угрозы. Каждая группа, исходя из своего сценария угрозы, проводит мониторинг и анализ, планирование управления риском, изучается система авиационной безопасности конкретного аэропорта, политическая ситуация в государстве и пр. аспекты, с помощью которого проводится процесс управления риском;

5) Модуль: В данном модуле группами проводится идентификация и оценка угрозы, уязвимости и риска;

6) Модуль: В контексте данного модуля группы, после идентификации и оценки угрозы, разрабатывает превентивные меры безопасности для снижения уровня риска, с проведением последующего мониторинга и анализа;

7) Модуль: В данном модуле слушатели изучают процесс информационного обмена в случае наличия информации о возможной угрозе, связанной с деятельностью эксплуатанта воздушных судов или аэропорта.

## **Глава 20. Программа подготовки персонала, работающего с грузовыми, курьерскими и срочными отправлениями, обеспечивающего сохранность грузов и почты и применяющим превентивные меры авиационной безопасности грузов и почты**

178. Данная программа подготовки предназначена для персонала, осуществляющего прием, оформление, обработку, меры контроля в целях безопасности и сохранность груза и почты. После подготовки по данной программе, слушатели должны уметь:

- верно использовать на практике требования основных нормативно-правовых актов, регламентирующих осуществление контроля в целях безопасности и сохранность груза и почты;

- обнаруживать взрывчатые вещества, зажигательные устройства и опасные грузы;

- осуществлять работу с различными видами груза и почты;

- соответственно действовать при обнаружении боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ и других опасных предметов, перевозка которых запрещена на борту воздушного судна.

179. Содержание модулей и распределение часов программы подготовки персонала, осуществляющего контроль в целях безопасности и сохранность груза и почты.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** – практическая работа;

**Т** – тестирование по материалу модуля.

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение. Акты незаконного вмешательства – виды, история. Угрозы совершения актов незаконного вмешательства (АНВ), сценарии угроз, методы совершения диверсий, новые и возникающие угрозы, нетрадиционные угрозы. Груз или почта с высокой степенью риска. Культура авиационной безопасности.	2	2		
2	Безопасность груза и почты в контексте	3	3		
3	Защищенная цепь поставки груза и почты	4	4		
4	Безопасность объектов и персонала, обучение	4 ч. 30 мин	4		30 мин
5	Досмотр груза, почты. Меры по защите груза, почты, подвергнутых досмотру или другим мерам контроля в целях безопасности от несанкционированного вмешательства.	3 ч. 30 мин	3		30 мин
6	Цепь обеспечения безопасности	2 ч. 30 мин	2		30 мин
7	Надзор и соблюдение требований	2 ч. 30 мин	2		30 мин
8	Безопасность почты	1 ч. 30 мин	1 ч. 30 мин		
9	Тест				30 мин
	Итого	24	21 ч 30 мин		2 ч 30 мин

180. Описание модулей программы подготовки работников персонала, работающего с грузовыми, курьерскими и срочными отправлениями, обеспечивающего сохранность грузов и почты и применяющим превентивные меры авиационной безопасности грузов и почты:

1) Модуль: Введение. Административные вопросы и организация курса. Классификация нападений на ГА, современные тенденции, статистика АНВ. Изучение наиболее известных примеров нападений на ЦА, связанные с перевозкой грузов. Определение и методы контроля в целях безопасности груза или почты с высокой степенью риска;

2) Безопасность груза и почты в контексте.

Данный модуль знакомит с необходимостью защиты груза и почты от актов незаконного вмешательства и представляет различные меры противодействия и обязанности государства по обеспечению такой защиты. От слушателей требуется использовать эти знания для понимания того, как организовано выполнение требований ИКАО в их государствах. Цель курса повторяется в начале модуля, чтобы цели и мероприятия модуля могли быть представлены в общем контексте курса. Характер

зачетного теста и любых других тестов также описывается во введении к модулю;

3) Модуль: Защищенная цепь поставки груза и почты. В этом модуле изучаются определения компонентов типовой цепи поставки авиагруза и почты. Цель защищенной цепи поставки авиагруза и почты в соответствии с требованиями ИКАО. Обязанности и ответственность субъектов защищенной цепи поставки. Обязанности и ответственность субъектов защищенной цепи поставки (продолжение). Основные принципы, которые функционально определяют защищенную цепь поставок;

4) Модуль: Безопасность объектов и персонала, обучение.

В данном модуле изучаются:

- правовая основа физических мер безопасности для защиты воздушных судов, грузовых комплексов и персонала;

- физические меры безопасности, которые позволяют предотвращать и обнаруживать потенциальное незаконное вмешательство в процесс перевозки груза;

- процедуры, обеспечивающие безопасность грузовых отправок, грузовых комплексов и оборудования;

- требования в отношении проверок анкетных данных и подготовки персонала служб безопасности, предназначенные для обеспечения безопасности груза;

- роль персонала в обнаружении, принятии мер и сообщении о предполагаемых или фактических случаях незаконного вмешательства в процесс перевозки груза;

5) Модуль: Досмотр.

В этом модуле слушатели изучают:

- цель досмотра грузовых отправок в контексте требований ИКАО и НПА КР в сфере АБ;

- критерии досмотра грузовых отправок;

- преимущества и недостатки методов, используемых для досмотра груза;

- рекомендуемые процедуры, касающиеся особых категорий груза, включая опасные грузы;

- процесс принятия решений в отношении груза с высокой степенью риска и процедуры его досмотра;

6) Модуль: Цепь обеспечения безопасности.

Данный модуль позволяет слушателям изучить:

- основные составляющие цепи обеспечения сохранности безопасного груза и почты;

- объяснить назначение и порядок использования декларации о безопасности грузовой отправки (CSD) и электронной декларации (e-CSD);

- описать обязанности соответствующих полномочных органов и организаций по поддержанию и подтверждению статуса безопасности авиагруза и почты в цепи обеспечения сохранности;

7) Модуль: Надзор и соблюдение требований.

Целью изучения слушателями данного модуля является:

- описать обязанности национального полномочного органа по надзору, соблюдению требований и контролю качества защищенной цепи доставки;

- объяснить шаги, которые должны быть предприняты известным грузоотправителем или зарегистрированным агентом для получения аккредитации национального полномочного органа;

- перечислить критерии соблюдения требований утвержденными организациями;

- изложить обязанности национального полномочного органа и других полномочных организаций в отношении контроля качества для поддержания требуемых стандартов в рамках защищенной цепи доставки;

8) Модуль: Безопасность почты.

Цель изучения слушателями данного модуля заключается в следующем:

- дать определение почты в сравнении с грузом в контексте безопасности;

- описать функции и обязанности регулируемых почтовых ведомств / назначенных почтовых операторов;

- перечислить различные категории почты;

- объяснить процедуры обработки почты, отличающиеся от соответствующих процедур обработки груза.

## **Глава 21. Программа подготовки персонала, имеющего несопровождаемый доступ в контролируемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа**

181. Целью данной программы подготовки является изучение основ авиационной безопасности применительно к своей профессии, специальности (своим должностным обязанностям), а также получения навыков по отработке действий в нормальных/стандартных условиях, а также при повышении уровня угрозы.

182. Содержание модулей и распределение часов программы подготовки персонала, не относящегося к службе авиационной безопасности.

**Примечание:** Условные обозначения:

Л – лекции;

ПР – практическая работа;

Т – тестирование по материалу модуля

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего	Л	ПР	Т

		<b>часов</b>			
1	<p>Введение в курс обучения. Цель обучения по повышению осведомленности в сфере безопасности;</p> <p>Характер угрозы ГА. Имевшие место АНВ и актуальные угрозы.</p> <p>Культура авиационной безопасности</p> <p>Нормативная база обеспечения авиационной безопасности в гражданской авиации.</p> <p>Цель обеспечения авиационной безопасности.</p>	1	1		
2	<p>Инструктаж по угрозам и факторам риска для гражданской авиации и потенциальным последствиям в случае неполного соблюдения требований по безопасности или попустительству.</p>	½	½		
3	<p>Определение роли, которая отводится данной организации в деле защиты от актов незаконного вмешательства.</p> <p>Порядок работы механизмов представления данных о происшествиях (т. е. системы представления данных на основе культуры справедливых отношений) и последующие действия.</p>	½	½		
4	<p>Безопасность аэропорта.</p> <p>- цель и организация процесса обеспечения безопасности аэропортов;</p> <p>Требования пропускного и внутриобъектового режима.</p> <p>- наказания за ненадлежащее поведение и действия (например, неправомерное использование пропусков в аэропорту).</p> <p>Безопасность в неконтролируемой зоне.</p>	½	½		
5	<p>Определение роли каждого сотрудника в повышении уровня культуры обеспечения безопасности данной организации.</p> <p>Безопасность воздушного судна.</p>	½	½		
6	<p>Надлежащий порядок обращения с конфиденциальной информацией по авиационной безопасности.</p> <p>Основные данные о взрывных устройствах, взрывчатых веществах, оружии, боеприпасах.</p>	½	½		
7	<p>Действия при обнаружении подозрительного предмета или лица. Действия при получении сообщения, ставящего под угрозу деятельность гражданской авиации</p> <p>Действия при угрозе и возникновении чрезвычайных ситуаций в организации.</p> <p>(выявление действий, которые можно отнести к подозрительным).</p>	½	½		

	Инструктаж по работе механизмов обмена информацией.				
8	Итоговый тест	1			1
	Итого	5			

183. Описание модулей программы подготовки персонала, не относящегося к службе авиационной безопасности:

1) Модуль: Введение в курс обучения. Общие сведения о терроризме, актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Внедрение культуры авиационной безопасности.

Цели и задачи курса обучения.

История терроризма, идеология, тактика, причины; характеристика и цели преступников. Основные особенности современного терроризма, терроризм на воздушном транспорте.

Понятие акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Состояние авиационной безопасности в гражданской авиации Кыргызской Республики. Анализ актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации за последние годы.

Характер угрозы ГА. Организации, которые отвечают за защиту ГА от АНВ. Общие сведения о терроризме, актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Принципы внедрения культуры авиационной безопасности в деятельность организации ГА;

2) Модуль: Нормативная правовая база обеспечения авиационной безопасности в гражданской авиации Кыргызской Республики.

Воздушный кодекс Кыргызской Республики, Уголовный кодекс Кыргызской Республики, Постановление Правительства Кыргызской Республики от 17 февраля 1999 года № 87. Стандарты и Рекомендуемая практика Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по авиационной безопасности (основы).

Международные нормативно правовые акты. Приложение 17 «Безопасность»;

3) Модуль: Основные требования авиационной безопасности.

Организация, основные функции службы авиационной безопасности аэропорта, авиапредприятия, эксплуатанта, ее взаимодействие с другими службами аэропорта, с правоохранительными, пограничными, таможенными и иными органами исполнительной власти.

Организация охраны воздушных судов, контролируемой территории аэропорта и расположенных на ней объектов гражданской авиации, система досмотра пассажиров, членов экипажей воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, груза, почты и бортприпасов. Технические средства досмотра, применяемые в аэропортах, авиапредприятиях и эксплуатантами.

Технические средства, используемые в целях обеспечения авиационной безопасности (сигнализации, оповещения, связи, передвижения);



4) Модуль: Требования пропускного и внутриобъектового режима. Организация охраны контролируемых зон.

- Методы несения охраны. Взаимодействие подразделения охраны со службой авиационной безопасности аэропорта (авиакомпания).

Контролирование доступа в охраняемые зоны.

Правила пользования средствами связи. Схема связи и оповещения. Запрещенные предметы и вещества. Процедуры проверки транспортных средств.

Инженерно-технические средства охраны;

5) Модуль: Ответные действия при угрозе и возникновении чрезвычайных ситуаций в аэропорту. Порядок действий персонала при угрозе террористического акта, обнаружении подозрительного предмета, взрывного устройства, взрывчатых веществ, оружия и боеприпасов в аэропорту, авиапредприятии, у эксплуатанта.

Распознавание опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на пассажирских воздушных судах.

Взаимодействие служб аэропорта, авиапредприятия, эксплуатанта с правоохранительными органами и иными органами исполнительной власти при урегулировании чрезвычайной обстановки в аэропорту;

6) Модуль: Основные данные о взрывных устройствах, взрывчатых веществах, оружии, боеприпасах. Взрывные устройства и их элементы. Взрывчатые, зажигательные и отравляющие вещества. Огнестрельное, газовое, пневматическое, холодное оружие.

Перечень опасных веществ и предметов, запрещенных пассажирам и членам экипажей к перевозке пассажирскими воздушными судами.

Способы выявления взрывных устройств, пиротехнических и зажигательных средств, отравляющих веществ, оружия.

7) Модуль: Действия персонала при получении сигнала (информации) об угрозе взрыва в аэропорту, авиапредприятии, обнаружении взрывных устройств, опасных веществ и подозрительных предметов, захвате заложников в здании аэровокзала, авиапредприятия, эксплуатанта.

## **Глава 22. Программа подготовки диспетчеров УВД/ОВД по вопросам авиационной безопасности**

184. Данная программа подготовки предназначена для диспетчеров УВД/ОВД и направлена на обеспечение порядка действий для персонала служб воздушного движения при работе в аварийной обстановке. После подготовки по данной программе, слушатели должны уметь:

- верно использовать на практике требования нормативных правовых актов, локальных документов, регламентирующих осуществление порядка действий в аварийной обстановке;

- соответственно действовать при возникновении аварийной

обстановки.

185. Содержание модулей и распределение часов данной программы подготовки.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** – практическая работа;

**Т** – тестирование по материалу модуля.

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение. Акты незаконного вмешательства – виды, история. Угрозы совершения актов незаконного вмешательства (АНВ), сценарии угроз, методы совершения диверсий, новые и возникающие угрозы, нетрадиционные угрозы. Культура авиационной безопасности.	1	1		
2	Порядок действий в аварийной обстановке	1	1		
3	Право первоочередности	1	1		
4	Незаконное вмешательство и угроза взрыва воздушного судна	1	1		
5	Практические упражнения/тестирование	1		1	
	Итого	5	4	1	

186. Описание модулей программы подготовки диспетчеров УВД/ОВД в сфере авиационной безопасности:

1) Модуль: Введение. Акты незаконного вмешательства – виды, история.

Угрозы совершения актов незаконного вмешательства (АНВ), сценарии угроз, методы совершения диверсий, новые и возникающие угрозы, нетрадиционные угрозы. Культура авиационной безопасности.

2) Модуль: Порядок действий в аварийной обстановке.

В данном модуле излагается порядок действий органа УВД/ОВД в аварийной обстановке. Доводится информация (технология работы, инструкции, планы, схемы оповещения и пр.) по осуществлению органом УВД/ОВД полной и всеобъемлющей координации действий при работе в аварийной обстановке.

*Примечание 1. Некоторые воздушные суда, оснащенные бортовым оборудованием ADS-B первого поколения, обладают возможностью передавать сигнал тревоги, оповещающий только о возникновении аварийного положения общего характера, независимо от кода, выбранного пилотом.*

*Примечание 2. Некоторые воздушные суда, оснащенные бортовым оборудованием ADS-B первого поколения, не обладают возможностью передавать сигнал "ОПОЗНАВАНИЕ" при выборе аварийного режима и/или режима срочности.*

В том случае, когда воздушное судно сообщает об аварийной

обстановке, органу ОВД следует предпринять следующие надлежащие действия:

1) принять все необходимые меры для установления опознавательного индекса и типа воздушного судна, типа аварийной обстановки, намерений летного экипажа, а также местоположения и эшелона полета воздушного судна, если эта информация не была четко представлена летным экипажем или неизвестна;

2) принять решение относительно предоставления наиболее эффективной помощи;

3) заручиться поддержкой любого другого органа ОВД или других служб, которые в состоянии оказать помощь воздушному судну;

4) предоставить летному экипажу любую требующуюся ему информацию, а также любую дополнительную соответствующую информацию, например данные о подходящих аэродромах, минимальные безопасные абсолютные высоты, метеорологическую информацию;

5) получить от эксплуатанта или летного экипажа следующую информацию, которая может иметь отношение к данному случаю: количество людей на борту, количество оставшегося топлива, возможное наличие опасных материалов и их характер;

б) уведомить соответствующие органы ОВД и полномочные органы, как указано в инструкциях.

По мере возможности следует избегать изменения радиочастот и кода ВОРЛ; как правило, это следует делать только в том случае, когда соответствующим воздушным судам может быть предоставлено более совершенное обслуживание. Следует ограничить до минимума указания по маневрированию воздушным судам с отказавшими двигателями. При необходимости, о сложившихся обстоятельствах следует информировать другие воздушные суда, выполняющие полет вблизи воздушного судна, находящегося в аварийной обстановке.

*Примечание. Информация, указанная в подпункте 5) п. 2 настоящей Программы, будет запрашиваться у летного экипажа только в том случае, если она не получена от эксплуатанта или из других источников, и будет ограничиваться важной информацией.*

*Следующие коды 7700, 7600 и 7500 резервируются на международной основе для использования пилотами:*

- 7700 – в условиях аварийной ситуации;*
- 7600 – отказа радиосвязи;*
- 7500 – акта незаконного вмешательства.*

*2) Модуль. Право первоочередности.*

Воздушное судно, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, пользуется правом первоочередности по отношению к другим воздушным судам.

В случае если воздушное судно, подвергшееся акту незаконного

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

3) Модуль. Незаконное вмешательство и угроза взрыва воздушного судна

Персонал служб воздушного движения должен быть готов распознать любой признак того, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству.

При любом подозрении на то, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству, и когда не обеспечивается четкая автоматическая индикация кода 7500 и кода 7700 в режиме А ВОРЛ, диспетчер предпринимает попытки проверить любое подозрение путем переключения декодера ВОРЛ в режиме А сначала на код 7500, а после этого - 7700.

*Примечание. Предполагается, что воздушное судно, оборудованное приемоответчиком ВОРЛ, будет использовать приемоответчик в режиме А для передачи кода 7500 с тем, чтобы конкретно указать, что оно является объектом незаконного вмешательства. Это воздушное судно может использовать приемоответчик в режиме А для передачи кода 7700 с тем, чтобы указать, что оно подвергается серьезной и непосредственной опасности и ему требуется немедленная помощь. Воздушное судно, оборудованное передатчиками других систем наблюдения, включая ADS-B и ADS-C, может передавать аварийный сигнал и/или сигнал срочности, используя для этого все имеющиеся средства.*

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

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

Во всех случаях, когда известно или предполагается, что воздушное

судно подвергается незаконному вмешательству или получено предупреждение об угрозе взрыва, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна или удовлетворяют его возможные требования, включая просьбы о предоставлении соответствующей информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к любому аэродрому предполагаемой посадки, и предпринимают необходимые действия для обеспечения беспрепятственного выполнения полета на всех этапах. Органы ОВД также:

1) передают и продолжают передавать информацию, относящуюся к безопасному производству полета, не дожидаясь ответа от воздушного судна;

2) контролируют и регистрируют ход полета, используя для этого все имеющиеся средства, а также координируют передачу управления с соседними органами ОВД, не требуя от воздушного судна передачи сообщений или других ответных действий, если с этим воздушным судном не поддерживается нормальная связь;

3) информируют и продолжают постоянно информировать соответствующие органы ОВД, включая расположенные в соседних РПИ, которые могут иметь отношение к ходу полета.

*Примечание. При соблюдении данного положения должны учитываться все факторы, которые могут повлиять на ход полета, включая запас топлива и возможность неожиданных изменений маршрута и пункта назначения. Цель соблюдения этого положения заключается в том, чтобы заблаговременно, насколько это практически возможно в данных условиях, обеспечивать каждый орган ОВД соответствующей информацией об ожидаемом или возможном входе воздушного судна в его район ответственности;*

4) уведомляют:

а) эксплуатанта или назначенного им представителя;

б) соответствующий координационный центр поиска и спасения согласно соответствующим правилам аварийного оповещения;

в) государственные органы согласно схеме оповещения.

5) ретранслируют соответствующие сообщения, относящиеся к обстоятельствам незаконного вмешательства, между воздушным судном и назначенными полномочными органами.

*Примечание. Эти сообщения включают в себя, в числе прочих, первоначальные сообщения об инциденте; уточненные сообщения об имеющем место инциденте; сообщения, содержащие информацию о решениях, принятых соответствующими лицами, ответственными за принятие решений; сообщения о передаче ответственности; сообщения о принятии ответственности; сообщения о том, что объект более не вовлечен в инцидент, и сообщения о завершении инцидента.*

Следующие дополнительные правила применяются в случае

получения информации об угрозе, связанной с размещением на борту известного воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства. Орган ОВД, получив информацию об угрозе:

1) находясь на прямой связи с воздушным судном, незамедлительно информирует летный экипаж об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой, или

2) при отсутствии прямой связи с воздушным судном информирует летный экипаж самым быстрым способом через другие органы ОВД или по другим каналам.

Диспетчер ОВД, находящийся на связи с воздушным судном, убеждается в намерениях летного экипажа и сообщает об этих намерениях другим органам ОВД, которые могут иметь отношение к этому полету.

В отношении этого воздушного судна принимаются самые срочные меры, при этом исключается, насколько это возможно, риск для безопасности полетов других воздушных судов, а также персонала и наземных установок.

Воздушному судну, находящемуся в полете, незамедлительно выдается новое разрешение следовать до установленного пункта назначения. При первой возможности утверждается любой запрос летного экипажа на набор высоты или снижение для того, чтобы уровнять или уменьшить разницу между внешним атмосферным давлением и атмосферным давлением в кабине экипажа.

Воздушному судну на земле следует дать указание как можно дальше находиться от других воздушных судов и установок и, при необходимости, освободить ВПП. В соответствии с локальными инструкциями в каждом аэропорту воздушному судну следует дать указание вырuler на назначенное или изолированное место стоянки. Если летный экипаж в срочном порядке осуществляет высадку пассажиров и экипажа, другие воздушные суда, транспортные средства и персонал должны находиться на безопасном удалении от воздушного судна, подвергающегося угрозе.

Органы ОВД не дают каких-либо рекомендаций или предложений летному экипажу относительно предприятия действий в отношении взрывного устройства.

Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства или которое по иным причинам необходимо изолировать и исключить из обычной деятельности аэродрома, дается разрешение занять указанное изолированное место стоянки. В том случае, когда такое изолированное место стоянки не указано, или если указанное место занято, воздушному судну дается разрешение занять место в пределах участка или участков, выбранных по предварительной договоренности с руководством аэродрома. В разрешении на руление указывается маршрут руления, по которому необходимо следовать до места стоянки. Этот маршрут

выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для пассажиров и прочих лиц, других воздушных судов и сооружений на аэродроме.

В аэропорту выделяется изолированная стоянка или аэродромно-диспетчерский пункт уведомляется об участке или участках, пригодных для стоянки воздушного судна, о котором известно или предполагается, что оно подверглось незаконному вмешательству, или которое по иным причинам необходимо изолировать и исключить из обычной деятельности аэродрома.

Такое изолированное место для стоянки воздушных судов следует выделять на максимально возможном удалении, но ни в коем случае не ближе 100 м от других стоянок, зданий или общественных мест и т. д. Эту стоянку не следует располагать над такими подземными сооружениями, как газохранилища и станции ГСМ, и, по возможности, в местах прохождения электрокабелей или кабелей связи.

### **Глава 23. Программа подготовки экипажа грузового ВС в сфере авиационной безопасности**

187. Целью настоящей программы является обучить членов экипажа грузовых ВС основам теоретических знаний и практических навыков для выполнения ими функциональных обязанностей.

188. Настоящий курс разработан с той целью, чтобы экипаж овладел следующими умениями:

- обеспечение безопасности кабины летного экипажа;
- применение контрольного перечня правил обыска самолёта;
- определение серьезности акта незаконного вмешательства;
- порядок действий в кабине лётного экипажа в целях защиты самолёта в кризисной ситуации.

189. В результате освоения данной программы слушатели должны знать:

- основы деятельности гражданской авиации, деятельность и взаимодействие с подразделениями служб конкретного аэропорта (авиакомпания);
- основы воздушного терроризма, формы и методы борьбы с ним;
- основы о Стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО по авиационной безопасности;
- основы нормативно-правовой базы обеспечения авиационной безопасности в Кыргызской Республике;
- программу авиационной безопасности авиакомпании в части касающейся;
- меры обеспечения авиационной безопасности и методы их выполнения;
- основы обеспечения безопасности грузов и почты;

- порядок действий сотрудников в условиях чрезвычайной обстановки, связанной с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

190. Содержание модулей и распределение часов по программе подготовки экипажа грузового ВС по авиационной безопасности.

**Примечание:** Условные обозначения:

**Л** – лекции;

**ПР** – практическая работа;

**Т** – тестирование по материалу модуля

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Вступительная часть и обновление общей информации. Приветствие и открытие занятий. Обеспечение конфиденциальности и защиты информации. Действия Правительства. Действия Эксплуатанта. Угроза безопасности. Разведывательные данные. Культура авиационной безопасности. Контроль доступа к ВС, охрана ВС, предотвращение несанкционированного доступа к ВС.	0.5	0.5		
2	Безопасность кабины лётного экипажа Общие положения. Порядок уведомления/коды. Средства запираения/отпираения двери. Порядок действий. Сфера применения Стандарта. Меры по предотвращению проникновения несанкционированных лиц в кабину летного экипажа во время полета.	0.25	0.25		
3	Контрольный перечень правил проверки, обыска (поиска взрывного устройства) самолёта, а также последующей охраны ВС до его вылета. Концепции и принципы, используемые в контрольном перечне. Ограничения, свойственные процедуре использования контрольного перечня обыска. Общие положения. Наименее опасное место размещения бомбы (LRBL). Взрывные устройства в сравнении с химическим/биологическим оружием - различия в методах обращения. Взрывные устройства. Химическое и биологическое оружие (CBW).	0.5	0.5		



	Угроза безопасности в грузовом отсеке. Уход на другой аэродром и высадка пассажиров. Осведомленность членов экипажа в вопросах авиационной безопасности. Обыск самолета. Перечень запрещенных к провозу на борту ВС запрещенных предметов.				
4	Определение серьезности акта незаконного вмешательства. определение акта незаконного вмешательства. Знание информации об угрозе. Безопасность груза и почты Защищенная цепь поставки груза и почты Процедуры обслуживания груза и почты Отдел безопасности Эксплуатанта. Классификация угроз. Угон воздушного судна. Угроза взрыва.	1	1		
5	Предполетный инструктаж, проводимый командиром воздушного судна. Ответные действия экипажа — общие положения.	0.25	0.25		
6	Ситуационная осведомленность. Оценка имеющихся ресурсов. Методы самообороны.	0.25	0.25		
7	Использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств временного поражения, применение которых санкционируется государством эксплуатанта. Утверждение применения государством эксплуатанта. Возможности и ограничения Оружия временного поражения. Требование к подготовке персонала. Прочие располагаемые экипажем средства.	0.5	0.5		
8	Ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учёта членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров. Терроризм и террористы. Меняющийся характер угонов (акт незаконного захвата воздушного судна). Применяемые экипажем методы	0.25	0.25		
9	Учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз. Сценарии.	0.5	0.5		
10	Итоговый тест. Закрытие курса	1	1		
	Итого	5	5		

191. Описание модулей программы подготовки экипажа грузовых ВС по авиационной безопасности:

- 1) Модуль: Вступительная часть и обновление общей информации:
  - а) приветствие и открытие занятий;
  - б) обеспечение конфиденциальности и защиты информации;
  - в) действия органов и организаций:
    - правила безопасности в аэропорту - последние изменения;
    - последние изменения в применяемых национальных законах или нормативных положениях;
  - г) директивные указания и информация по авиационной безопасности;
  - д) действия эксплуатанта:
    - корпоративная система обеспечения авиационной безопасности;
    - охрана воздушных судов;
  - е) угроза безопасности:
    - система передачи сведений, касающихся авиационной безопасности;
    - текущие источники информации;
    - обязанности членов экипажа.
  - ж) разведывательные данные:
    - поступаемые разведывательные данные;
    - защита информации;
  - з) текущая угроза.
- 2) Модуль: Безопасность кабины лётного экипажа. Общие положения:
  - а) запирающие двери кабины лётного экипажа лишь как одна из целого комплекса мер обеспечения авиационной безопасности;
  - б) административные меры авиационной безопасности в сравнении с соображениями, учитываемыми при проектировании;
  - в) порядок уведомления/коды;
  - г) средства запирающих/отпирающих дверей;
  - д) порядок действий:
    - исключения для менее крупных воздушных судов и грузовых воздушных судов;
    - эксплуатационные соображения: в ходе полета в течение ограниченного периода времени дверь кабины лётного экипажа может оставаться открытой, определенные чрезвычайные ситуации, аварийный выход для пассажиров и членов экипажа, возможность для командира воздушного судна действовать в рамках предоставляемых на случай аварийной обстановки полномочий в соответствии с его или ее профессиональной оценкой ситуации;
    - инструктивные указания следует соблюдать в максимально возможной степени. Выводы.
- 3) Модуль: Контрольный перечень правил обыска самолёта.
  - а) концепции и принципы, используемые в контрольном перечне;
  - б) ограничения, свойственные процедуре использования

контрольного перечня обыска;

в) общие положения:

- соответствующие стандарты Приложения 17;

- предполетные обыски в сравнении с обысками в полете;

- психологическое воздействие факта обнаружения «бомбы на борту» — страх/паника, знания и порядок действий;

- самодельное взрывное устройство (IED);

- химическое/биологическое оружие (CBW);

г) наименее опасное место размещения бомбы (LRBL);

д) взрывные устройства в сравнении с химическим/биологическим оружием - различия в методах обращения;

е) взрывные устройства:

- существенный процент случаев сохранения управляемости самолета после взрыва в полете;

- использование LRBL;

- процедура LRBL;

ж) химическое и биологическое оружие (CBW):

- возможность, желание и намерение применять оружие;

- обращение с оружием CBW в полете: использование аэрозольного эффекта химических/биологических веществ;

- аэрозольное рассеяние;

- методы ограничения аэрозольного рассеяния;

- необходимость разработки плана действий, предусматривающего участие всех членов экипажа;

- местонахождение и состояние CBW - потребность в различных ответных действиях, угроза безопасности в салоне в случае неактивированного оружия;

- сообщение о наличии на борту вещества;

- немедленные действия;

- действия по изменению траектории полета воздушного судна;

- действия в отношении системы кондиционирования воздуха и регулирования давления: обеспечение безопасных условий для предполагаемого химического /биологического устройства;

- последующие действия по изменению траектории полета воздушного судна после накрытия устройства;

- меры, принимаемые на борту воздушного судна после накрытия устройства;

- действия после посадки, руления и постановки воздушного судна на стоянку

з) угроза безопасности в грузовом отсеке;

- опасные грузы;

- действия в отношении системы кондиционирования воздуха и регулирования давления;

- показания детектора дыма;

- режим работы систем во время снижения;

и) уход на другой аэродром:

- соображения, определяющие выбор аэропорта;

- возможные действия экипажа по уменьшению риска на земле;

к) осведомленность членов экипажа;

- заблаговременное планирование действий на случай инцидента;

- контрольный перечень действий для летного экипажа;

л) обыск самолета:

- предполетный обыск: важное значение учебной подготовки для персонала, проводящего обыск, приемы и методы осуществления обыска по определенной системе, распределение конкретных зон воздушного судна между сотрудниками;

- обыск в полете: знание досматриваемых зон, осведомленность о важной роли LRBL;

- контрольные перечни, отсутствие «стандартных контрольных перечней» для поиска взрывного устройства, разработка контрольных перечней, схема внутреннего пространства воздушного судна для целей обыска, наличие на борту контрольных перечней и схем для обыска (Руководство ИАТА по авиационной безопасности), руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос 8973 - для служебного пользования), зоны обыска, образец контрольного перечня правил обыска воздушного судна;

- действия, которые должны предприниматься при обнаружении подозрительного предмета: «Не трогать», передать подробное описание специалистам по авиационной безопасности через УВД или эксплуатанта, процедура использования LRBL приводится в Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос 9873 - для служебного пользования). Важная роль знаний для всех заинтересованных сторон

4) Модуль: Определение серьёзности акта незаконного вмешательства. Что считается актом незаконного вмешательства?

а) токийская конвенция;

б) незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации;

в) три основные формы угрозы: Недисциплинированный пассажир, Угон воздушного судна (акт незаконного захвата воздушного судна), Угроза взрыва или наличие бомбы на борту воздушного судна;

г) знание информации об угрозе: основные уровни угрозы; тесное рабочее взаимодействие между эксплуатантами, отделы безопасности авиакомпаний, отделы по производству полетов, отдельные члены летных и кабинных экипажей, действительное доверие и уверенность в надежности.

д) отдел безопасности Эксплуатанта:

- необходимость в широком доступе к надежной разведывательной информации и доверии со стороны экипажа;

- важная роль надлежащей реализации решений, касающихся выполнения конкретных рейсов;

- сообщение разведывательной информации командиру воздушного судна;

- определение серьезности инцидента.

е) Классификация угроз:

з) угон воздушного судна:

- проведение различия между «предпринимаемой попыткой угона воздушного судна» и «угоном воздушного судна»;

- важность проблемы контроля над воздушным судном;

- критически важное значение проведения различия между «попыткой угона», «предполагаемым угоном» и «угоном» и причины этого;

- химическое или биологическое оружие - обучение членов экипажа распознаванию/характеристикам.

и) угроза взрыва:

- сообщения членам экипажа;

- ответные действия экипажа - в руководстве по производству полетов;

- инструктивный материал в Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc 8973 - для служебного пользования);

- инструктивный материал по инцидентам, связанным с химическими/биологическими веществами, приводимый в главе 2 настоящего Руководства.

- безопасность груза и почты

- защищенная цепь поставки груза и почты. Терминология.

Определение компонентов типовой цепи поставки авиагруза и почты. Цель защищенной цепи поставки авиагруза и почты в соответствии с требованиями ИКАО. Обязанности и ответственность субъектов защищенной цепи поставки. Обязанности и ответственность субъектов защищенной цепи поставки (продолжение). Основные принципы, которые функционально определяют защищенную цепь поставок;

- организация зоны обработки груза и почты. Общая классификация груза, типы почтовых отправок. Виды контроля на безопасность груза и почты. Обеспечение контроля доступа и контроля в целях безопасности. Сопровождение груза и почты. Общая характеристика процессов по обслуживанию грузов и почты;

- процедуры обслуживания груза и почты. Перечень, описание и назначение основных перевозочных документов, используемых при перевозке груза и почты. Общие требования к упаковке и маркировке груза. Процедуры обслуживания груза и почты - установление статуса груза и почты, грузы с высоким уровнем риска. Процедуры приема груза и почты;

5) Предполетный инструктаж, проводимый командиром воздушного судна:

- наиболее важное средство для установления надежной системы связи на борту;

- важное значение присутствия всех членов кабинного экипажа;

- вопросы в инструктаже экипажа;

- форма инструктажа экипажа;

- возможность проведения оценки;

- важное значение интеграции сопровождающих в команду;

- резервный вариант инструктирования всего экипажа, когда общий такой инструктаж по производственным причинам невозможен.

г) ответные действия экипажа — общие положения;

- раннее распознавание угрозы, вмешательство и ее устранение при выходе на посадку;

- наблюдение членами летного экипажа за пассажирской зоной;

- обучение методам нейтрализации и разрешения конфликтных ситуаций;

- соответствие ответных действий экипажа уровню угрозы с незамедлительными усилением ответных действий в случае возрастания уровня угрозы;

- экипаж должен действовать совместно как единая команда;

- обеспечения надежности дальнейшего полета;

- сохранения непрерывного контроля над воздушным судном;

- защиты людей на борту воздушного судна и на земле.

б) Ситуационная осведомленность. Оценка имеющихся ресурсов. Методы самообороны (в части касающейся грузовых ВС);

7) Модуль: Использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств временного поражения, применение которых санкционируется государством эксплуатанта.

а) утверждение применения государством эксплуатанта:

- пределы возможностей таких устройств;

- опасность чрезмерной надежды на такие устройства;

- последствия для бортового электронного оборудования;

- эффективность зависит от многих факторов, в том числе от уровня подготовки и способностей пользователя;

б) возможности и ограничения оружия временного поражения:

- использование оружия временного поражения для отражения надвигающегося смертельно опасного нападения как ненадлежащая ответная мера;

- важное значение того, чтобы не создалось ложное чувство безопасности;

в) требование к подготовке персонала;

- необходимость в установлении государством требования о том, чтобы члены экипажа, которые могут быть вынуждены применять

устройства временного поражения, приобрели профессиональные навыки его применения;

- переподготовка по крайней мере каждые полгода;

8) Модуль: Ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учёта членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров.

а) терроризм и террористы:

- определение терроризма;
- терроризм как «театр непристойностей»; игра террористов на средства массовой информации;

- освещение событий мировыми СМИ ставит террористов и их дело на всемирную сцену;

- различные мотивации присоединения к террористической группе;

- множественные побуждающие факторы;

- психическое заболевание как один из факторов;

- террористами скорее движет чувство, а не разум;

- главная посылка терроризма;

- цели, требования, послания террористов четко доходят до потенциальных террористов;

- манипулирование террористами своими жертвами, общественностью, властями и прессой;

- действия террористов в гораздо большей степени нацелены на внешнюю публику, чем на свои жертвы;

- терроризм как «смысл существования»;

- логически обоснованная система убеждений террористов;

б) меняющийся характер угонов (акт незаконного захвата воздушного судна):

- вторая половина 20-го века - действиями многих угонщиков руководили скрытые болезни;

- изменение цели, заключающееся в уничтожении как можно большего количества людей;

- любая попытка захвата воздушного судна должна сейчас рассматриваться как непосредственная смертельная угроза, и экипаж должен быть готов использовать любые имеющиеся средства, вплоть до применения смертоносного оружия, чтобы не допустить получения угонщиками контроля над воздушным судном;

в) применяемые экипажем методы противодействия террористам:

- понимание психологии противника, а также знание и уважение его способностей. Важное значение не быть подавленным превосходством силы противника. Интеллект террористов. Поддержание уважительного отношения. Присущие террористам методы избавления себя от моральной ответственности за последствия своих действий для людей:

- случайное раскрытие конфиденциальной информации процедур, касающихся вопросов безопасности, лицам, не имеющим служебной

необходимости в доступе к таким данным. Необходимо внедрение единых процедур, позволяющих гибко реагировать на конкретную угрозу.

9) Модуль: Учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз:

а) Сценарии:

- реалистические, различные варианты, уровни угрозы;
- важное значение совместных учений и отчетов членов летного и кабинного экипажей;
- присутствие и отсутствие сотрудников охраны на борту;
- различные сценарии с химическим/биологическим оружием;
- важное значение наличия надлежащих средств, таких, как модели воздушных судов в натуральную величину, которые могут способствовать имитации реальной обстановки;

б) проведение учений:

- представление сценария;
- разработка и обсуждение плана действий экипажем, включая персонал службы безопасности на борту;
- реализация плана;
- отчет членов экипажа;
- вопросы, которые должны быть охвачены в отчетах;
- важное значение включения в план учений представление докладов полномочным органам и проблем контактов со средствами массовой информации;

в) совместная подготовка членов летного экипажей:

- общая схема;
- химическое/биологическое оружие;
- план действий;
- включение в сценарий учений использования важных внешних ресурсов (поддержка со стороны компании, технических служб, государственных органов);
- психодрама;
- реалистические сценарии, построенные на прошлых событиях, а также нацеленные на потенциально возможные события.

Отчеты. Необходимость в обеспечении надлежащих средств.

10) Модуль: Оценка знаний.

**Глава 24. Программа подготовки персонала, работающего с бортовым питанием, бортовыми, аэропортовыми припасами, различными запасами эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе**



## обеспечения безопасности цепи поставок

192. Данная программа подготовки предназначена для персонала, осуществляющего прием, оформление, обработку, меры контроля в целях безопасности и сохранность бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, включая персонал, участвующий в процессе обеспечения безопасности цепи поставок. После подготовки по данной программе, слушатели должны уметь:

- верно использовать на практике требования основных нормативно-правовых актов, регламентирующих осуществление контроля в целях безопасности и сохранность бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- обнаруживать взрывчатые вещества, зажигательные устройства и опасные предметы;

- осуществлять работу с различными видами бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- соответственно действовать при обнаружении боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ и других опасных предметов, перевозка которых запрещена на борту воздушного судна.

193. Содержание модулей и распределение часов программы подготовки персонала, осуществляющего контроль в целях безопасности и сохранность груза и почты.

**Примечание:** Условные обозначения:

Л – лекции;

ПР – практическая работа;

Т – тестирование по материалу модуля.

Модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение. Акты незаконного вмешательства – виды, история. Угрозы совершения актов незаконного вмешательства (АНВ), сценарии угроз, методы совершения диверсий, новые и возникающие угрозы, нетрадиционные угрозы. Осведомленность в вопросах авиационной безопасности. Выявление поведенческих характеристик. Культура авиационной безопасности.	2	2		
2	Безопасность бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами в контексте.	1	1		

3	Защищенная цепь поставки бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами.	1	1		
4	Безопасность объектов и персонала, обучение	1	1		
5	Досмотр/контроль в целях безопасности бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, а также товаров и запасов, доставляемых в ОЗОД.	1	1		
6	Цепь обеспечения безопасности. Меры по защите бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, подвергнутых досмотру или другим мерам контроля в целях безопасности от несанкционированного вмешательства.	1	1		
7	Тест	1			1
	Итого	8	7		1

194. Описание модулей программы подготовки работников персонала, работающего с бортовым питанием, бортовыми, аэропортовыми припасами, различными запасами эксплуатанта, предназначенными к перевозке коммерческими рейсами, обеспечивающих сохранность бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, и применяющим превентивные меры авиационной безопасности бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами:

1) Модуль: Введение. Административные вопросы и организация курса. Классификация нападений на ГА, современные тенденции, статистика АНВ. Изучение наиболее известных примеров АНВ;

2) Безопасность бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами в контексте.

Данный модуль знакомит с необходимостью защиты бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами от актов незаконного вмешательства и представляет различные меры противодействия и обязанности государства по обеспечению такой защиты. От слушателей требуется использовать эти знания для понимания того, как организовано выполнение требований ИКАО в их государствах. Цель курса повторяется в начале модуля, чтобы цели и мероприятия модуля могли быть представлены в общем контексте курса. Характер

зачетного теста и любых других тестов также описывается во введении к модулю;

3) Модуль: Защищенная цепь поставки бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами. В этом модуле изучаются определения компонентов типовой цепи поставки бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами. Цель защищенной цепи поставки бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами в соответствии с требованиями НПА КР и ИКАО. Обязанности и ответственность субъектов защищенной цепи поставки. Основные принципы, которые функционально определяют защищенную цепь поставок;

4) Модуль: Безопасность объектов и персонала, обучение.

В данном модуле изучаются:

- правовая основа физических мер безопасности для защиты воздушных судов, объектов бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, и персонала;

- физические меры безопасности, которые позволяют предотвращать и обнаруживать потенциальное незаконное вмешательство в процесс перевозки бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- процедуры, обеспечивающие безопасность бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами и оборудования;

- требования в отношении проверок анкетных данных и подготовки персонала служб безопасности, предназначенные для обеспечения безопасности бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- роль персонала в обнаружении, принятии мер и сообщении о предполагаемых или фактических случаях незаконного вмешательства в процесс перевозки бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

5) Модуль: Досмотр/контроль в целях безопасности.

В этом модуле слушатели изучают:

- цель досмотра бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами в контексте требований ИКАО и НПА КР в сфере АБ;

- критерии досмотра бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- преимущества и недостатки методов, используемых для досмотра бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

б) Модуль: Цепь обеспечения безопасности.

Данный модуль позволяет слушателям изучить:

- основные составляющие цепи обеспечения сохранности безопасного бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- объяснить назначение и порядок использования декларации о безопасности (или иных документов, подтверждающих безопасность) бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами;

- описать обязанности соответствующих полномочных органов и организаций по поддержанию и подтверждению безопасности бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами в цепи обеспечения сохранности.

## Инструктивный материал по культуре безопасности

### 1. Введение

1. Культура безопасности — это организационная культура, способствующая оптимальной эффективности безопасности. Культура безопасности обычно понимается как совокупность норм, убеждений, ценностей, установок и предположений, которые присущи повседневной деятельности организаций и отражаются в действиях и поведении всех субъектов и персонала внутри этих организаций. Культуру безопасности нельзя рассматривать в отрыве от общей организационной культуры.

2. Эффективная культура безопасности — это:

- 1) признавая, что эффективная безопасность является ключевым фактором успеха бизнеса;
- 2) формирование у сотрудников признательности за позитивные практики безопасности;
- 3) приведение безопасности в соответствие с основными целями бизнеса;
- 4) формулирование безопасности как основополагающей ценности, а не как обязательства или обременительных расходов.

3. Для создания или улучшения культуры безопасности в организациях следует разработать меры по укреплению таких норм, убеждений, ценностей, установок и предположений. Эти улучшения должны быть направлены на продвижение следующих принципов:

- 1) постоянно совершенствовать безопасность, признавая, что культура безопасности в организации является важнейшим элементом эффективного, проактивного и реактивного режима безопасности, поддерживающего и сохраняющего устойчивую к рискам структуру, которая помогает эффективно управлять как внутренними, так и внешними рисками;
- 2) поощрение осведомленности и настороженности всех сотрудников в отношении рисков безопасности и их личной роли в выявлении, устранении или снижении этих рисков;
- 3) поощрение знакомства с вопросами безопасности, процедурами и механизмами реагирования (например, кого вызвать или как сообщить в случае подозрительной активности);
- 4) признание важности безопасности на всех уровнях организации, включая руководство, и отражение этого через соблюдение и участие во всех мерах безопасности;
- 5) выделение необходимого времени и прилагать необходимые усилия для соблюдения мер безопасности, даже в условиях давления;
- 6) содействие готовности принимать ответственность, проявлять

инициативу и принимать решения автономно в случае возникновения проблем с безопасностью, включая инциденты, недостатки и нарушения;

7) бросать вызов другим сотрудникам в случае обнаружения несоответствий и принимать вызов в свой адрес (т.е., способствовать выражению мнений и признанию различных точек зрения);

8) немедленно сообщать о происшествиях или любой подозрительной активности, которая может быть связана с безопасностью, независимо от того, кто это делает;

9) поощрение критического мышления в отношении авиационной безопасности и интереса к выявлению потенциальных уязвимостей безопасности, отклонений от применимых процедур и поиску решений;

10) надлежащее обращение с конфиденциальной информацией о безопасности в авиации.

## **2. Применимость, цели и преимущества**

3. Субъекты, участвующие или ответственные за реализацию норм, правил и процедур авиационной безопасности, такие как орган гражданской авиации, иные государственные органы, поставщики услуг безопасности и любые другие организации, которые могут играть роль в защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, продвигают, разрабатывают и внедряют меры и механизмы, которые могут способствовать созданию культуры безопасности как важного аспекта авиационной безопасности, а также оценивают, работают ли внедренные меры должным образом. Это должно включать все организации, чья деятельность не сосредоточена на безопасности, так как безопасность должна быть ответственностью каждого.

4. Создание эффективной культуры безопасности помогает организациям улучшить их общие показатели безопасности через раннее выявление потенциальных проблем безопасности. Организации разрабатывают прочную политику культуры безопасности, поддерживаемую руководством и направленную на продвижение и внедрение позитивной рабочей среды безопасности, которая обеспечивает:

- систему отчетности и реагирования на инциденты;
- начальное и периодическое обучение безопасности, включающее обучение осведомленности о безопасности, угрозам авиации и ролям, и обязанностям в области безопасности;
- кампании по повышению осведомленности о безопасности;
- бдительность и информационную безопасность.

5. Преимущества эффективной культуры безопасности также включают:

- вовлечение всех сотрудников в вопросы безопасности;
- повышение уровня соблюдения мер защиты;
- снижения риска инцидентов и нарушений безопасности, когда сотрудники мыслят и действуют с большей осведомленностью о

безопасности;

- сотрудники с большей вероятностью будут выявлять и сообщать о вызывающем беспокойство поведении/деятельности;
- сотрудники чувствуют себя более защищенными;
- безопасность улучшается без необходимости крупных затрат.

**Примечание 1:** Для тех органов и организаций, которые выбирают подход к системе управления авиационной безопасностью (SeMS), продвижение сильной культуры безопасности, интегрирующей управление безопасностью в повседневную деятельность организации, является важнейшим компонентом.

**Примечание 2:** Набор инструментов для культуры безопасности, разработанный ИКАО, можно найти на веб-сайте ICAO Security Culture. Он предоставляет множество инструментов, предназначенных для помощи государствам и отрасли в создании и продвижении эффективной культуры безопасности.

[www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/ICAO-Resources.aspx](http://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/ICAO-Resources.aspx)

### 3. Лидерство в культуре безопасности

6. Также как лидеры оказывают критическое влияние на организации и их культуру, организационные культуры значительно влияют на лидеров, направляя их решения. Поэтому организации должны обеспечивать полную приверженность на всех уровнях руководства, от высшего руководства до супервайзеров, во всех видах деятельности, стратегиях, политиках и целях, чтобы постоянно улучшать культуру безопасности.

7. Руководство должно показывать пример и поощрять всех сотрудников (включая подрядчиков и третьих лиц, уполномоченных действовать от имени организации) принять мышление, ориентированное на безопасность, пропагандируя безопасность как организационную и личную ценность, и приведение своего поведения в соответствие с этой ценностью. Например, менеджеры и руководители авиации должны:

- всегда соблюдать правила безопасности и служить примером;
- постоянно продвигать и поддерживать важность мер безопасности;
- регулярно вести диалоги по вопросам безопасности с коллегами и персоналом;
- поощрять и принимать конструктивную обратную связь по вопросам безопасности;
- оперативно обрабатывать случаи нарушения безопасности и отчеты, а также при необходимости внедрять необходимые корректирующие и профилактические меры;
- принимать соответствующие меры всякий раз, когда безопасность компрометируется, несмотря на возможные экономические последствия;
- поддерживать обучение и наращивание потенциала для нужд безопасности.

8. Безопасность должна стать основополагающей ценностью организации, отраженной в ее управленческих стратегиях, политике и целях. Каждое предприятие, играющее роль в обеспечении авиационной безопасности, включая те, чья деятельность не сосредоточена на безопасности, должно:

- определить оптимизацию безопасности как одну из основных целей организации;
- закрепить авиационную безопасность в письменной политике организации, являющейся неотъемлемой частью плана управления компании;
- учитывать безопасность во всех процессах работы организации.

#### **4. «Системы отчетности «Справедливой культуры»**

9. Системы «Справедливой культуры» относятся к системам отчетности, через которые подозрительные случаи могут быть сообщены анонимно или конфиденциально независимому органу, что позволяет докладывающим лицам быть освобожденными от какой-либо формы возмездия при определенных обстоятельствах. Такие системы направлены на поощрение лиц сообщать о случаях, которые в противном случае остались бы незамеченными и, следовательно, не были бы исправлены.

10. Организации гражданской авиации вводят системы отчетности «Справедливой культуры» для инцидентов, связанных с безопасностью, опираясь на опыт создания и внедрения систем «Справедливой культуры» в области безопасности.

11. Когда человек сообщает о событии, связанном с безопасностью, или о проблеме безопасности, система отчетности «Справедливой культуры» требует, чтобы все сообщенные случаи воспринимались всерьез и расследовались на системном уровне, используя модели анализа причин инцидентов, а не на уровне неизбежной вариативности производительности человека.

12. Наказание должно применяться только в тех случаях, когда для этого есть правовые основания. Гарантии освобождения от наказания должны предоставляться в ситуациях, когда сообщившие лица не действовали умышленно неправомерно или по вине халатности. В случае серьезных происшествий, связанных с безопасностью, включая инциденты, недостатки и нарушения, освобождение от наказания обычно не должно предоставляться виновным, даже если они добровольно сообщили о происшествии. Организации должны четко определять границы между допустимым и недопустимым поведением и добиваться согласия по поводу последствий в случае превышения этих границ.

13. Происшествия, связанные с безопасностью, не обязательно приводят к причинению вреда людям или ущербу имуществу. На самом деле, инциденты, связанные с безопасностью, часто можно устранить до



того, как они перерастут в причинение реального ущерба. Происшествия, связанные с безопасностью, должны сопровождаться умышленными или незаконными действиями лица, чтобы потенциально привести к вредным последствиям.

14. Соответствующие органы, организации и другие субъекты, играющие роль в обеспечении авиационной безопасности, внедряют систему отчетности «Справедливой культуры» путем:

- создания системы, которая гарантирует конфиденциальность докладчиков, при которой личные данные не собираются и/или не хранятся. В случаях, когда личные данные собираются, они должны быть анонимными и использоваться только для получения разъяснений и дополнительной информации о сообщенном происшествии или для предоставления обратной связи докладчику;

- определения независимого органа или лица, ответственного за управление, поддержание и обеспечение конфиденциальности сборов данных, а также за анализ и последующую работу с отчетами;

- предоставления соответствующего обучения по функционированию системы отчетности «Справедливой культуры», ее преимуществам, а также правам, обязанностям и обязанностям лиц в отношении происшествий;

- внедрения программы поощрений, направленной на стимулирование сотрудников к сообщению о происшествиях, при этом предотвращая злонамеренные и клеветнические доклады. Такая программа также должна побуждать сотрудников предоставлять конструктивную обратную связь по мерам безопасности с целью улучшения системы в целом и достижения более высокой эффективности безопасности.

15. В организации следует создать четкую, единую точку контакта для координации отчетности, чтобы максимально упростить процесс для сотрудников. Многие организации уже имеют системы для отчетов по безопасности и могут просто расширить их для учета отчетов по безопасности.

## **5. Контроль качества**

16. Организации внедряют программы контроля качества, предназначенные для мониторинга эффективного выполнения мер безопасности. Программы контроля качества могут быть эффективным инструментом для поддержания бдительности персонала и приверженности принципам эффективной культуры безопасности. Частота и строгость проведения контроля качества могут положительно влиять на персонал, демонстрируя приверженность руководства целям безопасности и соблюдению норм.

17. Регулярный контроль качества существующих механизмов отчетности должен проводиться в рамках программ контроля качества.

## **6. Меры по культуре безопасности**

18. Руководители органов, организаций гражданской авиации показывают пример и стремятся к укреплению своей внутренней культуры безопасности, также как они участвуют в укреплении культуры безопасности в своих организациях, реализующих меры авиационной безопасности. Они должны поддерживать своих сотрудников путем:

- демонстрации примера, всегда соблюдая правила авиационной безопасности;

- продвигать и поддерживать важность мер безопасности.

19. Через брифинги, совещания, поддерживающие сообщения и участие в мероприятиях, связанных с безопасностью, руководители организаций информируют персонал об эффективной безопасности и обеспечивают постоянную и надлежащую приверженность нормам, убеждениям, ценностям, установкам и предположениям в области безопасности. Эти механизмы также могут способствовать повышению осведомленности о правилах и запретах в отношении обмена, хранения и защиты конфиденциальной информации о безопасности.

## **7. Координация между субъектами**

20. Субъекты, играющие роль в авиационной безопасности, должны создать внутренний комитет по безопасности, который будет регулярно встречаться для оценки эффективности безопасности своих организаций и определения приоритетов и конкретных мер по улучшению показателей, включая меры по продвижению эффективной культуры безопасности. Комитет должен состоять из старших руководителей, а также менеджеров по авиационной безопасности и должен координировать проекты, осуществляемые специализированными группами внутри организаций. В эту группу должны входить заинтересованные стороны вне авиационной безопасности, такие как представители отделов коммуникаций, маркетинга и кадровой службы организации.

21. В случае аэропортов следует создать совместный комитет по безопасности с другими субъектами, такими как авиаперевозчики и поставщики услуг безопасности. Цель этого комитета — выявить области для улучшения с целью достижения более высоких показателей безопасности. Например, комитет может совместно принимать решения о проведении и содержании кампаний по повышению осведомленности о безопасности или согласовывать продвижение взаимно укрепляющих мер.

## **8. Внутренняя коммуникация**

22. Высшее руководство организации должно обеспечить, чтобы юридические обязательства и внутренние руководящие принципы в области безопасности, а также причины их введения, были должным

образом донесены до всего персонала. Прочная программа внутренней коммуникации способствует принятию и пониманию мер безопасности всем персоналом. Она должна быть простой в использовании и легко доступной, а также способствовать продвижению норм, убеждений, ценностей, установок и предположений организации.

23. Кроме того, программы внутренней коммуникации могут значительно помочь руководству в:

- обеспечении того, чтобы весь персонал был полностью осведомлен о своих обязанностях и правах, а также о механизмах отчетности, существующих в организации, и в отношении соответствующего органа;

- продвижении кодекса практики в области безопасности, включающего простые принципы, руководящие поведением персонала в повседневной работе и в кризисных ситуациях.

## **9. Обучение осведомленности**

24. Все сотрудники аэропорта, занимающиеся безопасностью и не имеющие отношения к безопасности, должны проходить обучение осведомленности в области безопасности, если оно не является частью специфического обучения для определенной роли или функции, как в начальном, так и в регулярном порядке. Это необходимо для того, чтобы они были осведомлены о мерах авиационной безопасности, целях безопасности и связанных вопросах. Такое обучение может быть информационным или образовательным, в зависимости от ситуации. Оно также может быть адаптировано к аудитории, насколько это возможно, и информировать о изменениях в мерах безопасности, целях и связанных вопросах.

25. Обучение осведомленности о безопасности должно предоставляться всем персоналом при их приеме на работу или до получения разрешения на самостоятельный доступ в ограниченные зоны безопасности аэропортов или к обеспеченным грузам, запасам на борту или запасам аэропорта. Такое обучение осведомленности о безопасности может включать следующие темы:

- цель обучения осведомленности о безопасности;
- брифинги об угрозах и рисках для гражданской авиации, а также потенциальные последствия в случае недостаточной защиты или безразличия;

- определение роли организации в защите от незаконного вмешательства;

- определение признаков подозрительной деятельности;

- определение роли всех участников в улучшении культуры безопасности в их организации;

- рекомендации по мерам, способствующим улучшению культуры безопасности в организации;

- брифинги о механизмах коммуникации;

- процедуры для механизмов сообщения о происшествиях (например, система отчетности справедливой культуры) и последующего их анализа;
- правильная обработка чувствительной информации об авиационной безопасности.

26. Организации должны рассматривать проведение семинаров для помощи персоналу в лучшем понимании функций друг друга, а также помощи руководителям и надзорителям в сборе ценной обратной связи и опыта от персонала. Также следует рассмотреть использование реальных сценариев, учебных упражнений на столах и/или учебных тренировок как способ имитации инцидентов и лучшего понимания соответствующих механизмов реагирования.

27. Организации должны четко определять требования и содержание обучения осведомленности о безопасности (это должно быть определено в программе подготовки персонала каждой организации). Использование средств электронного обучения может быть подходящим методом доставки обучения осведомленности о безопасности. Содержание курса по осведомленности о безопасности должно быть адаптировано под профиль персонала, который должен быть обучен.

## **10. Кампании по культуре безопасности**

28. Кампании по культуре безопасности могут быть эффективным механизмом для обеспечения непрерывного и соответствующего соблюдения норм, убеждений, ценностей, отношений и предположений безопасности. Такие кампании, проводимые регулярно, также могут помочь руководству гарантировать, что весь персонал остается бдительным, не падает в пассивность и продолжает соблюдать культуру безопасности своей организации.

29. Кампании по культуре безопасности могут представлять собой следующее:

1) листовки и плакаты, выделяющие важность конкретных мер безопасности или целевых сообщений. Руководство должно просить помощи у персонала в распространении листовок и плакатов по всей организации для демонстрации общего стремления к мерам безопасности. Эти публикации не должны содержать деталей мер безопасности, если они могут быть доступны общественности;

2) выставки и семинары, собирающие всех видов персонала, включая руководство, для лучшего понимания важности безопасности в организации и причин принятых мер;

3) личные встречи, такие как регулярные брифинги, сбор пропусков в аэропорту и обучение, способствующие непрерывному осведомлению о мерах безопасности;

4) объявления, включая публичные объявления;

5) инструменты электронного обучения;

6) внутренние коммуникационные платформы, такие как интранет,

новости, брошюры и видео.

**Примечание:** Набор инструментов для начала кампании по культуре безопасности, разработанный ИКАО, доступен на веб-сайте ИКАО по культуре безопасности. Этот стартовый пакет предназначен для помощи всем участникам авиационного сектора повысить уровень безопасности и стимулировать все служащие, включая поставщиков услуг и членов широкой авиационной общины, думать и действовать в безопасно ориентированном режиме. [www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/ICAO-Resources.aspx](http://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/ICAO-Resources.aspx)

## 11. Позитивная рабочая атмосфера

30. Позитивная рабочая атмосфера также может значительно повлиять на приверженность персонала к культуре безопасности своей организации и улучшить её результативность. Позитивная рабочая атмосфера включает в себя:

- 1) влияние на приверженность сотрудников к культуре безопасности своей организации и стремление поддерживать или улучшать результативность в области безопасности;
- 2) рабочая атмосфера, способствующая эффективной культуре безопасности;
- 3) сотрудники, которые понимают и демонстрируют безопасное поведение;
- 4) организованный системный подход к управлению безопасностью.

31. Позитивная рабочая атмосфера должна включать как минимум:

- 1) участие персонала в процессе оценки рисков, включая анализ и понимание результатов, а также в процессах принятия решений (например, учет выявленных пробелов в безопасности, предложения по улучшению программы обучения осведомленности о безопасности и других политик и процедур безопасности);
- 2) выделение достаточного времени для выполнения персоналом задач по безопасности;
- 3) механизм признания индивидуального хорошего выполнения работы (например, программы поощрения и вознаграждения);
- 4) система отчетности, поощряющая сотрудников представлять полезные предложения и наблюдения;
- 5) предоставление обратной связи персоналу, особенно по представленным предложениям и наблюдениям;
- 6) установление четких, достижимых и измеримых целей;
- 7) предоставление необходимых инструментов (например, соответствующее обучение и процедуры), чтобы персонал мог достигать своих целей;
- 8) предоставление достаточного уровня автономии и ответственности персоналу.

## 12. Измерение эффективности культуры безопасности

32. Организации (включая соответствующие органы) должны разработать план действий, который будет определять меры, направленные на достижение желаемых результатов культуры безопасности. План действий должен содержать детали мер, которые будут внедрены, и должен быть частью политики культуры безопасности. Для каждой меры должны быть определены цели, сроки и вехи.

33. Организации (включая соответствующие органы), внедряющие меры по улучшению своей культуры безопасности и повышению общей безопасности, должны разработать структуру ключевых показателей эффективности. Эта структура должна быть разработана для качественной и количественной оценки влияния внедренных мер на культуру безопасности, а также для определения разрыва между желаемыми и фактическими результатами культуры.

34. Поскольку некоторые элементы культуры безопасности могут не быть непосредственно наблюдаемыми, был продемонстрирован ряд возможных показателей, которые позволяют организациям эффективно оценивать укрепление норм, убеждений, ценностей, отношений и предположений. Меры для этих ключевых показателей эффективности могут быть получены из деятельности по контролю качества, такой как инспекции, записи о нарушениях, сообщения о подозрительной деятельности и происшествиях, наблюдательные данные или данные из опросов, а также из качественных инструментов, таких как анкеты и открытые интервью. Это поможет дополнить информацию о культуре безопасности организации.

35. Примеры желаемых результатов культуры безопасности, мероприятий, ключевых показателей эффективности и целей включают:

Результат	Измерение	Ключевой показатель эффективности	Цель
Эффективная система для отчетности о происшествиях, нарушениях безопасности, инцидентах	Внедрение системы отчетности по справедливой культуре	Количество отчетов об выявлении нарушений безопасности, инцидентов безопасности и подозрительного поведения	Увеличение % количества отчетов об выявлении нарушений безопасности, инцидентов безопасности и подозрительного поведения по сравнению с начальной
Персонал, включая тех, кто имеет	кампания	Количество отчетов об	Увеличение % числа отчетов

самостоятельный доступ к ограниченным зонам безопасности	осведомленности	обнаружении подозрительного поведения	об обнаружении подозрительного поведения по сравнению с начальной ситуацией
Рабочая атмосфера, способствующая, поддерживающая и облегчающая эффективную культуру безопасности в	Четкое / последовательное определение и/или обзор внутренних процессов и процедур	Количество нарушений, связанных с нечеткими и/или несогласованными и внутренними процессами и процедурами	Уменьшение % количества нарушений, связанных с нечеткими и/или несогласованными внутренними процессами и процедурами.

36. Организации должны проводить оценочное исследование для определения текущего положения организации (относительно ключевых показателей эффективности) перед внедрением мер по улучшению культуры безопасности и общей производительности в области безопасности. После внедрения мер оценочное исследование следует проводить периодически (например, один раз в год), чтобы измерять прогресс и собирать обратную связь о том, насколько подход соответствует задачам и достигает желаемого эффекта.

37. Программы обеспечения качества также должны включать инструменты для сбора всех необходимых данных об эффективности культуры безопасности и принятых мер.

## Приложение 2

### Лист учета подготовки и повышению навыков на рабочем месте (образец) лиц, обеспечивающих меры АБ (САБ аэропортов, службы безопасности организаций ГА, члены экипажей)

\_\_\_\_\_  
Ф. И. О.

\_\_\_\_\_  
Должность и место работы

\_\_\_\_\_  
Дата вступления в должность

\_\_\_\_\_  
Срок ввода в должность

#### Теоретическая подготовка

п/п	Наименование учебного центра и/или Ф.И.О. инструктора(ов)	Количество часов подготовки	№ и дата выдачи сертификата	Количество набранных баллов при тестировании

#### Практическая подготовка/повышение

№ п/п	Вид подготовки	Дата, Количество часов	Результаты усвоения	Ф.И.О. инструктора	Роспись инструктора
1	Рентгенотелевизионный интроскоп (X-RAY, EDS/EDDS)				
1.1.	Эксплуатация и технические характеристики, проверка рабочего состояния оборудования				
1.2	Распознавание изображений ВВ и зажигательных устройств, оружия и его составляющих частей				
1.3	Обнаружение и идентификация подозрительных или запрещенных предметов, спрятанных в ручной клади				
1.4	Обнаружение и идентификация подозрительных или запрещенных предметов, спрятанных в багаже/грузе/почте				
1.5	Распознавание предметов, которые можно отнести к категории опасных				
1.6	Соответствие веществ цветам на цветном экране				
1.7	Соответствие веществ оттенкам серого на				



	черно-белом экране				
2	Арочный детектор металла				
2.1.	Эксплуатация и технические характеристики, проверка рабочего состояния оборудования				
2.2	Действия при срабатывании сигнала АДМ				
3	Методика/процедура проведения досмотра физического контроля/ ручного досмотра (PHS) лиц (пассажиров, персонала, членов экипажей)				
3.1	головной убор или осмотр волос				
3.2	спина, воротник, лацканы, плечи, внешние и внутренние карманы и рукава				
3.3	галстук, пояс, блузки/рубашки, свитера, джемпера и т. д., включая карманы				
3.4	брюки и юбки, начиная с внутренней и внешней стороны пояса и затем карманы, манжеты и кромки				
3.5	ботинки и сапоги, обувь на высоких каблуках и платформы (использование, при необходимости, ПДМ или рентгеновское оборудование)				
3.6	область подмышек, грудь, промежность, пояс, закрытые одеждой ноги, лодыжки и обувь				
4	Портативный детектор металла				
4.1	Эксплуатация и технические характеристики, проверка рабочего состояния оборудования				
4.2	досмотр по внешней части руки до кисти, по внутренней части руки от кисти до области подмышек, бока туловища, включая карманы, манжеты и кромки, внешнюю часть бедра и голени, малоберцовую мышцу, внутреннюю часть голени, бедра обеих ног, бока левой стороны внешнего предплечья				
4.3	досмотр передней части тела, воротник, галстук, лацканы, область груди и живота, пояс, колени, ботинок и сапог, уделяя при этом особое внимание обуви на высоких каблуках и платформе				
4.4	затылок, область лопаток, поясничный отдел, ягодичные мышцы, заднюю часть бедра, икроножные мышцы				
4.5	Действия при срабатывании сигнала ПДМ				
5	Система для обнаружения взрывчатых веществ (ETD)				
5.1.	Эксплуатация и технические характеристики				
5.2	Методика/процедура проведения досмотра				
6	Контроль в целях безопасности бортового				

	питания				
6.1	Прием, хранение продуктов питания и предметов для приготовления питания в цех бортового питания				
6.2	Процедура контроля в целях безопасности при комплектации бортового питания и его помещения в холодильные камеры для хранения				
6.3	Процедура контроля в целях безопасности бортового питания при его погрузке в транспортное средство для доставки на борт ВС. Доставка бортового питания и погрузка на борт ВС.				
7	Контроль в целях безопасности грузов/почты				
7.1	Проверка документов				
7.2	Выбор метода досмотра исходя из характера грузовой отправки				
7.3	Заполнение документации (декларации) по авиационной безопасности				
7.4	Защита досмотренного груза/почты до погрузки на борт ВС				
8	Действия, предписания и ограничения в случае обнаружения опасного или запрещенного предмета у лица (пассажир, персонал, член экипажа) и/или в ручной клади, багаже, грузе, бортопитании, бортовых, аэропортовых припасов				
9	Составление отчета/протокола/акта при выявлении запрещенных, опасных и ограниченных предметов и веществ				
10	Проведение процедур по контролю доступа пассажиров, персонала, членов экипажей в контролируемую зону, стерильную зону, а также охраняемые зоны ограниченного доступа				
11	Проведение процедур проверки воздушного судна в целях авиационной безопасности				
11.1	Проверка кабины воздушного судна				
11.2	Наружная поверка воздушного судна				
12	Проведение процедур обыска воздушного судна в целях авиационной безопасности				
13	Обеспечение контроля доступа к воздушному судну				

**ПРОТОКОЛ (ОБРАЗЕЦ)**  
**собеседования/тестирования/оценки знаний с кандидатом на должность**  
**ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности в организации**  
**гражданской авиации/выполнение программы авиационной**  
**безопасности/инспектора по контролю качества/инструктора по авиационной**  
**безопасности (наименование организации гражданской авиации)**

На основании письма организации гражданской авиации, учебного заведения (центра) орган гражданской авиации провел собеседование/тестирование/оценку знаний с кандидатом на должность ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности/выполнение программы авиационной безопасности/инспектора по контролю качества/инструктора по авиационной безопасности (наименование организации гражданской авиации).

**МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:** \_\_\_\_\_

**ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ:** «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

**ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ:** \_\_\_\_\_ – \_\_\_\_\_

Комиссия в составе:

Ф.И.О. – должность;

Ф.И.О. – должность;

Ф.И.О. – должность.

**ПРОЦЕДУРА СОБЕСЕДОВАНИЯ:**

1. Представление кандидата на должность ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности/выполнение программы авиационной безопасности/инспектора по контролю качества/инструктора по авиационной безопасности (наименование организации гражданской авиации):

- (Ф.И.О.) – кандидат на должность ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности/выполнение программы авиационной безопасности.

2. Проведение собеседования:

- письменные вопросы (к примеру, 25 вопросов по авиационной безопасности в виде тестов);

- устные вопросы:

(порядка от 3 до 5 вопросов);

3. Решение по собеседованию/тестированию/оценке знаний:

На письменные и устные вопросы (Ф.И.О.) были даны/не даны правильные ответы (копия письменных вопросов прилагается) – набрано кол-во баллов \_\_\_\_\_

Собеседование/тестирование/оценку знаний (Ф.И.О.) – ПРОШЕЛ/НЕ ПРОШЕЛ

Примечание: в данном пункте указывается решение по выдаче допуска, например, к работе, связанной с преподаванием по виду подготовки.

ЧЛЕН КОМИССИИ:

подпись

Ф.И.О.

подпись

Ф.И.О.

подпись

Ф.И.О.

**Ведомость (образец)**  
**проверки практических навыков по процедурам досмотра в целях безопасности с**  
**применением технических средств**

Служба авиационной безопасности \_\_\_\_\_

Должность, Ф.И.О. \_\_\_\_\_

Дата проведения \_\_\_\_\_ Время: начало \_\_\_\_\_ окончание \_\_\_\_\_

№	Задание	Оценка (балл)	Итоговая оценка (балл)
1	Досмотр с использованием РТИ Ручная кладь (РК)		
2	Досмотр с использованием РТИ Багаж (Б)		
3	Досмотр с использованием РТИ Груз (Г)		
	Заполнение декларации в части касающейся авиационной безопасности (если применимо)		
4	Процедуры проведения досмотра при использовании арочного детектора металла (АДМ)		
	Действия при срабатывании сигнала АДМ		
	Процедура проведения ручного досмотра лиц (пассажиров, персонала, членов экипажей)		
5	Процедура проведения досмотра лиц с применением портативного детектора металла (ПДМ)		
6	Процедура проведения досмотра с применением детектора обнаружения следов взрывчатых веществ (ДОСВВ)		
7	Иные методы досмотра, применяемые на объекте гражданской авиации		

**Члены комиссии:**

_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

**Перечень минимальных вопросов по авиационной безопасности при тестировании (оценке знаний) лица, претендующего на должность ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности в организации гражданской авиации/выполнение программы авиационной безопасности**

1. Какие меры вводятся в государстве, касающиеся пассажиров и их ручной клади?
2. Какие действия следует предпринять, если произошло смешивание или контакт пассажиров, которые подвергались контролю на безопасность, с другими лицами, не подвергнутыми такому контролю?
3. Какие меры должны быть обеспечены в государстве, в отношении контроля доступа?
4. Какие квалификационные требования должны быть установлены в государстве?
5. Какие меры контроля качества должны быть установлены в государстве?
6. Какие меры, касающиеся контроля доступа, устанавливаются в государстве?
7. Какие меры, касающиеся воздушных судов, устанавливаются в государстве?
8. Какие меры, касающиеся груза и почты с высокой степенью риска, должны быть обеспечены в государстве?
9. На что должны обращать внимание операторы досмотра, в ходе досмотра на рентгеновской установке перевозимого в грузовом отсеке багажа?
10. Что содержит информация о характере и количестве потенциально проблемных пассажиров, которая заблаговременно предоставляется эксплуатантам воздушных судов и командирам воздушных судов?
11. Какие существуют основные угрозы для перевозок груза и почты?
13. Каким целям должны отвечать эксплуатационные условия при обработке груза и почты для перевозки по воздуху?
14. Какие существуют основные угрозы для перевозок авиагруза и почты?
15. Какой документ разрабатывают эксплуатанты аэропорта, аэродрома, воздушных судов, топливозаправочные организации, грузовые терминалы, цеха бортового питания, поставщики услуг по наземному обслуживанию, поставщики аэронавигационного обслуживания для принятия мер по защите от актов незаконного вмешательства?
16. Дайте определение термину «Авиационная безопасность», «Акты незаконного вмешательства», «Известный грузоотправитель» .
17. Дайте определение термину «Груз или почта с высокой степенью риска», «Обыск (осмотр) воздушного судна в целях безопасности».
18. Что обязан обеспечить эксплуатант ВС, после досмотра?
19. Если воздушное судно не используется и не обслуживается, оно должно быть ?
20. В отношении перевозки лиц, находящихся под стражей, какого рода информацию необходимо получать эксплуатанту ВС?
21. Какие главные принципы досмотра?
22. Все готовящиеся к вылету пассажиры и их ручная кладь досматриваются в аэропортах с использованием специального оборудования. Какой обязательный % (процент) выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади?
23. Какова минимальная высота ограждения между неконтролируемой и контролируемой зонами?
24. Кто определяет контролируемые, стерильные зоны и другие охраняемые зоны ограниченного доступа на предприятиях?
25. Каковы требования к безопасности в отношении трансферных и транзитных пассажиров?
26. В чем заключается основная задача системы авиационной безопасности гражданской авиации?

27. Какие основные обязанности соответствующего государственного полномочного органа?
28. Какие правила авиационной безопасности в организации гражданской авиации должны соблюдаться персоналом при входе в КЗА, ОЗОД?
29. В чем заключается основная цель контроля доступа к ВС?
30. Какие основные нормативные правовые акты и документы Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности?
31. На какие категории разбиваются предметы, ограниченные к перевозке на борту воздушного судна;
32. Какие предметы запрещено проносить пассажирам с собой, включая ручную кладь при входе в ОЗОД?
33. Какие предметы запрещено провозить пассажирам в зарегистрированном багаже?
34. Назовите основные компоненты взрывного устройства?
35. Разрешается ли провозить жидкости, аэрозоли и гели (ЖАГ) в салоне воздушного судна?
36. Стандарты и правила ИКАО по АБ.
37. Понятие авиационной безопасности. Цель авиационной безопасности?
38. Система государственных норм, правил и процедур по АБ?
39. Задачи, выполняемые САБ в аэропортах и авиакомпаниях?
40. Терроризм. Борьба с терроризмом?
41. Наиболее характерные виды АНВ в деятельности ГА, их сущность?
42. Виды действий, предпринимаемых для предупреждения и локализации последствий АНВ?
43. Системы контроля доступа людей и транспортных средств в контролируруемую зону, охраняемую зону ограниченного доступа?
44. Организация охраны контролируемых зон и ВС в аэропорту (авиакомпаниях)?
45. Организация пропускного и внутриобъектового режима?
46. Обеспечение авиационной безопасности пассажирских терминалов и аэровокзала?
47. Инженерно-технические средства охраны и контроля доступа?
48. Задачи проведения досмотра пассажиров и членов экипажа ВС?
49. Организация досмотра пассажиров на земле?
50. Организация досмотра членов экипажа и обслуживающего персонала?
51. Организация досмотра ручной клади, багажа?
52. Организация досмотра/контроля в целях безопасности грузов/почты?
53. Организация осмотра (проверки или обыска) ВС?
54. Зоны контроля и пункты досмотра?
55. Технические средства проведения досмотра?
56. Технология проведения досмотра пассажиров различных категорий?
57. Виды оружия, их краткая характеристика?
58. Виды взрывных устройств, характеристика их элементов/компонентов?
59. Виды взрывчатых веществ?
60. Способы несанкционированной доставки на ВС предметов и веществ, запрещенных к перевозке?
61. Конструктивно-техническое оборудование для предотвращения АНВ

на ВС?

62. Порядок перевозки оружия?
63. Перечень опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на гражданских ВС?
64. Понятие аварийной (чрезвычайной) ситуации. Виды ЧС?
65. Действия авиаперсонала в ЧС?
66. Меры безопасности в отношении бортовых припасов?
67. Действия персонала аэропорта при угрозе террористического акта?
68. Действия персонала при получении информации о наличии взрывного устройства в здании аэровокзала или ином сооружении аэропорта?
69. Материально-техническая база обеспечения авиационной безопасности?
70. Причины возникновения угрозы террористического акта. Цели теракта?
71. Меры безопасности в отношении бортового питания?
72. Меры, применяемые службами, ответственными за обеспечение авиационной безопасности для защиты ВС от АНВ?
73. Меры безопасности в отношении зарегистрированного багажа?
74. Меры безопасности в отношении грузов/почты?

**Перечень минимальных вопросов по авиационной безопасности при тестировании (оценке знаний) лица, назначаемого для проведения мероприятий по контролю качества**

1. Что такое испытание системы безопасности?
2. Какова цель высадки пассажиров с личными вещами из воздушного судна на транзитной остановке?
3. Требуется ли государству принять и осуществлять программу контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации?
4. Для чего предназначен обзор состояния безопасности?
5. В каком документе содержится информация, касающаяся норм, правил, процедур, а также функции и обязанностей персонала?
6. В чем преимущество постановки закрытых вопросов?
7. Что включает в себя программа авиационной безопасности? Должны ли в программе авиационной безопасности определяться политика и процедуры авиационной безопасности?
8. Что такое «проверка состояния безопасности»?
9. Опишите, к какому типу относится следующий вопрос: "Вы ведь проводите досмотр ручной клади, не так ли?":
10. Что является не самым "лучшим" методом при проведении мероприятия по контролю качества?
11. Что является первоочередной целью (задачей) каждого государства в сфере авиационной безопасности?
12. К какому типу вопроса относится следующий вопрос: "Какие темы изучаются в ходе переподготовки операторов досмотра?":
13. Следует ли вести учет утерянных или украденных идентификационных карточек (ID) и уведомлять об этом пункты контроля доступа?
14. Кто, на уровне государства определяет категории соблюдения, которые должны использоваться в ходе проведения проверок?
15. Какие аспекты учитываются при создании организационной структуры, разработки и введения правил, практики и процедур для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства?
16. Какое мероприятие по контролю качества проводится наиболее полно в рамках углубленного анализа всех мер безопасности?
17. Опишите основные процедуры авиационной безопасности в отношении поставок бортового питания?
18. Можно ли осуществлять поставки бортового питания организацией, у которой нет сертификата по наземному обслуживанию?
19. Следует ли включать в инструктивный материал по проведению проверок/инспекций этический кодекс или кодекс поведения? Что включает в себя этический кодекс инспектора?
20. Какими чертами должен обладать инспектор по контролю качества?
21. Какие правоприменительные действия требуются для инспектора по контролю качества?
22. Какие мероприятия включаются в план корректирующих действий по устранению недостатков?
23. Укажите основные методы проведения проверок на объекте?
24. В чем состоит основная цель проведения наблюдений в ходе проверки?
25. Для чего составляется предварительный отчет о результатах проверки?



26. Когда, как минимум, следует проводить проверку стерильной зоны?
27. При подготовке окончательного отчета какую информацию следует включить инспектору/проверяющему в этот отчет?
28. Верно ли, что анкетные данные проверяются только у сотрудников досмотра и охраны аэропорта?
29. Перечислите категории соответствия по контролю качества, применяемые в Кыргызской Республике.
30. Как называется документ, куда вносится информация по результатам мероприятий контроля качества?
31. Что должна гарантировать стандартизированная методика проведения проверки?
32. Из каких этапов состоит проверка?
33. Каким документом должен руководствоваться инспектор при проведении государственной инспекции?
34. Необходимо ли инспектору при проведении инспекционной проверки контроля доступа в аэропорту проанализировать письменную информацию, относящуюся к этой процедуре?
35. Должна ли Национальная программа безопасности гражданской авиации представлять собой документ в письменной форме?
36. К какому виду контроля качества относится определение наиболее безопасного маршрута перевозки подозрительных устройств в место(а) обезвреживания?
37. Какие действия предпринимаются инспектором при выявлении серьезного нарушения авиационной безопасности?
38. Назовите основные нормативные правовые акты Кыргызской Республики в части авиационной безопасности?
39. В каком из приложений к Конвенции о международной гражданской авиации содержатся в основном стандарты по авиационной безопасности?
40. Назовите основные угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации?
41. Какой документ должен содержать пример записи собеседования?
42. Какими качествами должен обладать инспектор/проверяющий при проведении собеседования?
43. Должен ли проверяющий/инспектор демонстрировать участливое отношение при проведении собеседования?
44. Из каких трех компонентов состоит концепция проведения проверки?
45. Должны ли быть частью проверки официальные собеседования?
46. Должны ли проводиться формализованные проверки аэропортов?
47. Необходимо ли проведение соответствующим полномочным органом анализа программы безопасности иностранного авиаперевозчика?
48. Какие действия следует предпринимать в тех случаях, когда происходит смешивание досмотренных и недосмотренных пассажиров?
49. Должен ли быть периметр (граница) аэропорта физически защищен(а) сплошной оградой?

**Перечень минимальных вопросов для операторов специальных технических средств контроля (досмотра)**

1. Способность распознавать объекты, изображение которых проецируется рентгеновской аппаратурой.

**Примечание:** организация гражданской авиации обеспечивает разработку и периодическое обновление тестовых вопросов для оценки операторов досмотра по интерпретации рентгеновских изображений, которая согласовывается с органом гражданской авиации.

2. Знание и выполнение процедур досмотра/контроля в целях безопасности персонала, членов экипажей, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств и иных предметов, доставляемых в охраняемую зону ограниченного доступа и на борт воздушного судна, в том числе выбор метода досмотра исходя из характера груза, почты и иных предметов.

3. Знание требований по эксплуатации досмотрового оборудования и его характеристик.

4. Знание процедур в случае обнаружения запрещённых к перевозке опасных предметов, веществ, устройств или изделий.

5. Знание перечня запрещенных к перевозке предметов и веществ.

6. Знание особенностей поведения и действия лиц при совершении или намерении совершить акт незаконного вмешательства.

7. Знание процедур по контролю доступа, обеспечению пропускного и внутриобъектового режима.

8. Знание и умение распознавать способы сокрытия запрещенных предметов.

9. Знание процедур проверки необходимых документов для идентификации груза, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, в том числе для обеспечения безопасной цепи поставок.

10. Знание цели и структуры организации авиационной безопасности, включая обязанности и ответственность персонала, в том числе, если применимо выполнение безопасной цепи поставок.

11. Знание процедур в случае возникновения/повышения угрозы совершения акта незаконного вмешательства и пр.

12. Действия оператора досмотра при обнаружении СВУ в рентгенотелевизионном интроскопе?

13. Процедура проведения контроля доступа лиц в стерильную зону?

14. В каком случае проводится личный досмотр пассажиров?

15. Опишите процедуры проведения досмотра ручным (контактным) методом?

16. Какой метод досмотра применяется в отношении груза, почты?

17. Какой метод досмотра применяется в отношении багажа?

18. Опишите перечень запрещенных предметов в зарегистрированном багаже?

19. Опишите перечень предметов, запрещенных к проносу пассажиром в стерильную зону и на борт воздушного судна?

20. Какие действия принимаются при выявлении подозрительного лица на пункте досмотра?

21. Опишите действия при выявлении подозрительного предмета в ручной клади пассажира?

22. В каких случаях производится ручной досмотр ручной клади?

23. Какие средства досмотра применимы к грузу с высокой степенью риска?

24. Как обозначается ручной метод досмотра?

25. Как обозначается метод досмотра с применением детектора по обнаружению взрывчатых веществ?

26. Как обозначается метод досмотра с применением системы по обнаружению взрывчатых веществ в зарегистрированном багаже?
27. Как обозначается метод досмотра с применением собаки по выявлению взрывчатых веществ?
28. Какой метод досмотра применяется в отношении аэропортовых припасов?
29. Какое количество жидкостей, аэрозолей, гелей разрешено проносить с собой в стерильную зону?
30. Какой метод досмотра применяется на пункте досмотра при отказе/поломке досмотрового оборудования?
31. Опишите функции «направляющего» оператора досмотра на пункте досмотра?
32. Опишите функции оператора досмотра при досмотре пассажира с помощью АДМ?
33. Опишите функции оператора досмотра при досмотре ручной клади с помощью РТИ?
34. Кем разрешено осуществлять личный досмотр пассажиров?
35. Опишите порядок применения метода досмотра с использованием детектора по обнаружению следов взрывчатых веществ?
36. Какие предметы освобождены от процедур досмотра?
37. Кто может уклоняться от процедур досмотра?
38. Какие методы контроля в целях безопасности применяются в отношении бортового питания?
39. Какие методы контроля в целях авиационной безопасности применяются в отношении бортовых припасов?
40. Разрешено ли допускать в охраняемую зону и на борт воздушного судна питание и сопутствующие средства, у которых нет сопроводительных документов?
41. Кто освобожден от процедур предполетного досмотра в Кыргызской Республике?
42. Опишите процедуры досмотра лиц с ограниченными возможностями?
43. Опишите процедуры досмотра в отношении дипломатической почты?
44. Опишите процедуры досмотра в отношении лиц с дипломатическим статусом?
45. Опишите действия при смешивании досмотренных пассажиров от недосмотренных?
46. Опишите процедуры осмотра стерильной зоны?
47. Каким цветом отображаются органические вещества на мониторе РТИ?
48. По истечении, какого времени осуществляется ротация операторов досмотра при работе на РТИ?
49. Подлежат ли предполетному досмотру работники фельдъегерской службы?
50. Опишите процедуры досмотра фельдъегерской почты?
51. Опишите порядок досмотра лица при наличии у него медицинской справки о наличии кардиостимулятора или освобождения от досмотра техническими средствами?
52. Исходя из чего, определяется выбор метода досмотра в отношении груза/почты?
53. Опишите процедуру ручного метода досмотра в отношении ручной клади?
54. Опишите процедуру определения 10% выбора ручного метода досмотра в отношении пассажиров и их ручной клади?
55. Опишите действия по досмотру зарегистрированного багажа при отключении электроэнергии и/или отказе досмотрового оборудования?
56. Опишите методы контроля в целях безопасности в отношении опасного груза?
57. Опишите классификацию опасных грузов?
58. Каким цветом отображаются металлические предметы на мониторе РТИ?
59. Каким цветом отображаются смеси органических и неорганических веществ на мониторе РТИ?

**Перечень вопросов по авиационной безопасности для диспетчеров УВД/ОВД**

1. Порядок действий диспетчера УВД/ОВД в аварийной обстановке, связанной с незаконным вмешательством в отношении воздушного судна, находящегося в полете.
2. Какие принимаются меры для установления опознавательного индекса и типа воздушного судна, типа аварийной обстановки, намерений летного экипажа, а также местоположения и эшелона полета воздушного судна, если эта информация не была четко представлена летным экипажем или неизвестна?
3. Какие сведения предоставляются летному экипажу в аварийной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства?
4. Какая информация должна быть получена от эксплуатанта или летного экипажа в аварийной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства?
5. Порядок уведомления соответствующих органов при аварийной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства.
6. Следует ли избегать изменения радиочастот и кода ВОРЛ при аварийной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства?
7. Какой код применяется при аварийной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства?
8. Каким правом пользуется воздушное судно, в отношении которого известно или предполагается, что оно подверглось акту незаконного вмешательства?
9. Какие меры оказывает орган обслуживания воздушного движения в отношении воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, которое входит в воздушное пространство Кыргызской Республики и желает совершить посадку в аэропорту Кыргызской Республики?
10. Какие меры предпринимаются персоналом службы воздушного движения при любом подозрении, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству, и когда не обеспечивается четкая автоматическая идентификация кода 7500?
11. Какие действия предпринимает орган обслуживания воздушного движения соответствующего аэропорта, в случае если воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, пересекает воздушное пространство Кыргызской Республики?
12. Какие правила применяются органом ОВД при получении информации об угрозе, связанной с размещением на борту известного воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства?
13. Могут ли органы ОВД давать какие-либо рекомендации или предложения летному экипажу относительно предпринятия действий в отношении взрывного устройства?
14. Имеется ли в аэропорту выделенная изолированная стоянка для стоянки воздушного судна, о котором известно или предполагается, что оно подверглось незаконному вмешательству, или которое по иным причинам необходимо изолировать и исключить из обычной деятельности аэродрома?
15. Какие требования необходимо учитывать при постановке воздушного судна на стоянку, о котором известно или предполагается, что оно подверглось незаконному вмешательству, или которое по иным причинам необходимо изолировать и исключить из обычной деятельности аэродрома?
16. Дайте определение авиационной безопасности?
17. Дайте определение акту незаконного вмешательства?
18. Какие действия должен предпринять работник УВД/ОВД при выявлении подозрительно лица, или предмета в КЗА, ОЗОД?

**Перечень минимальных вопросов по авиационной безопасности  
для членов экипажей, полетных диспетчеров**

1. Дайте определение термину «Авиационная безопасность»;
2. Дайте определение термину «Акты незаконного вмешательства»;
3. Дайте определение термину «воздушное судно в полёте»;
4. Кто несет ответственность за обеспечение безопасности своих воздушных судов;
5. Как называется основной руководящий документ у эксплуатанта ВС, в части обеспечения авиационной безопасности?
6. Что должно обеспечиваться в сфере авиационной безопасности после досмотра зарегистрированного багажа;
7. Какие меры применяются в отношении воздушного судна, если это воздушное судно не используется и не обслуживается?
8. Какие меры необходимо принять в отношении перевозки лиц, находящихся под стражей или административным контролем?
9. Правила ношения пропуска (ID карты) в контролируемой зоне;
10. Правила проведения осмотра (проверки или обыска) воздушного судна в целях авиационной безопасности;
11. Какие темы изучаются в ходе подготовки персонала эксплуатанта воздушных судов по вопросам авиационной безопасности?
12. Какие услуги, средства, оборудование и пр. подлежат защите от АНВ?
13. Какова основная цель контроля доступа к ВС?
14. Процедуры действий в отношении агрессивного пассажира;
15. Какое количество человек нужно, чтобы надеть смирительное средство на агрессивного человека?
16. Что необходимо предпринять на всех пассажирских воздушных судах в части авиационной безопасности?
17. В каких случаях члены экипажа обеспечивают идентификацию зарегистрированного багажа пассажиров на борту ВС?
18. В каком порядке должна производиться посадка конвоируемых лиц на борт?
19. Какие меры принимаются эксплуатантом ВС при перевозке лиц, которым разрешен провоз оружия в пассажирском салоне?
20. Зона аэропорта и строений, к которым имеется неограниченный (свободный);
21. Требования по пропускному и внутриобъектовому режимам в аэропорту;
22. Контроль доступа на борт ВС;
23. Процедуры досмотра пассажиров и их ручной клади, в том числе на борту ВС;
24. Обязательства эксплуатанта воздушных судов по ответственности перед пассажирами и своими сотрудниками в сфере авиационной безопасности;
25. Обеспечение эксплуатантом воздушных судов, в том числе иностранных, аспектов, связанных с осуществлением мер авиационной безопасности;
26. Процедуры проведения проверки или обыска в целях безопасности воздушных судов являются;
27. Обеспечение эксплуатантом ВС принятия мер в отношении любых предметов, оставленных высадившимися пассажирами транзитных рейсов;
28. Обеспечение эксплуатантом ВС мер безопасности в случае транзитной остановки воздушного судна в международных аэропортах, когда один или более пассажиров покинули воздушное судно;
29. Обеспечение защиты воздушного судна от несанкционированного вмешательства с момента начала проведения обыска/проверки воздушного судна до отправления воздушного судна;

30. Обеспечение эксплуатантом ВС установления принадлежности багажа пассажирам;
31. Обеспечение эксплуатантом ВС мер безопасности в отношении груза или почтового отправления, которые не сопровождаются действительными декларациями о безопасности грузовой отправки или не связан с такими декларациями;
32. Какая цель по авиационной безопасности высадки всех пассажиров с личными вещами из воздушного судна на транзитной остановке?
33. Как называется зона аэропорта, предназначенная для стоянки воздушного судна, которое подверглось акту незаконного вмешательства?
34. Какой статус безопасности грузовой отправки обозначается трехзначным буквенным кодом для его перевозки на пассажирском воздушном судне?
35. Какой статус безопасности грузовой отправки обозначается трехзначным буквенным кодом только на грузовом воздушном судне?
36. Какой статус безопасности грузовой отправки обозначается трехзначным буквенным кодом "Груз или почта с повышенной степенью риска"?
37. Обеспечение эксплуатантом ВС мер безопасности в отношении живых животных;
38. Обеспечение эксплуатантом ВС мер безопасности в отношении печатей, применяемых для опечатывания дверей и люков воздушных судов;
39. Обеспечение эксплуатантом ВС процедур авиационной безопасности в отношении транзитных пассажиров, которые не покидают ВС;
40. Обеспечение эксплуатантом ВС мер авиационной безопасности в отношении рейсов, требующих повышенной безопасности;
41. В чем заключается основная задача (цель) системы авиационной безопасности?
42. Обеспечение эксплуатантом ВС мер безопасности при АНВ;
43. Обеспечение эксплуатантом ВС мер безопасности в отношении биологических, химических, ядовитых веществ и предметов;
44. Действия членов экипажей при захвате ВС;
45. Действия членов экипажей при получении информации о заложенном взрывном устройстве на борту ВС.



КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН МИНИСТРЛЕР КАБИНЕТИНЕ КАРАШТУУ  
ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИГИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

STATE CIVIL AVIATION AGENCY UNDER THE  
CABINET OF MINISTERS OF THE KYRGYZ REPUBLIC



# СЕРТИФИКАТ (CERTIFICATE)

Данным сертификатом удостоверяется, что  
This is to certify that

\_\_\_\_\_

допускается к самостоятельной работе по проведению досмотра/контроля  
в целях безопасности на объектах гражданской авиации  
«Aviation security for screeners»

№: \_\_\_\_\_

Выдано: «\_\_»\_\_\_\_20\_\_г.

Действует до: «\_\_»\_\_\_\_20\_\_г.

Руководитель \_\_\_\_\_