



БУЙРУК  
ПРИКАЗ

2026-ч. 10-март № 06-94

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Кыргыз Республикасынын Жарандык авиация уюмундагы  
авиациялык коопсуздук кызматы жөнүндө  
типтүү жобону бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Аба кодексинин 10-беренесинин 1-бөлүгүнүн 26-пунктуна ылайык, Эл аралык жарандык авиация уюмунун стандарттары жана сунушталган тажрыйбасы менен мүмкүн болушунча жогорку деңгээлдеги бир түрдүүлүктү камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Кыргыз Республикасынын Жарандык авиация уюмунда авиациялык коопсуздук кызматы жөнүндө типтүү жобо тиркемеге ылайык бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин авиациялык коопсуздук бөлүмү:

- бул буйрукту бардык кызыкдар тараптарга жеткирсин;

- Кыргыз Республикасынын Жарандык авиация уюмунда авиациялык коопсуздук кызматы жөнүндө типтүү жобонун жарандык авиация уюмдары тарабынан аткарылышын көзөмөлдөөнү камсыз кылсын.

3. Жарандык авиация уюмдары Кыргыз Республикасынын Жарандык авиация уюмундагы авиациялык коопсуздук кызматы жөнүндө типтүү жобого ылайык ички документтерди иштеп чыгууну жана аткарууну камсыз кылышсын.

4. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө директордун орун басары К.Т. Төлөгөновго жүктөлсүн.

5. Бул буйрук кол коюлган күндөн тартып алты ай өткөндөн кийин күчүнө кирет.

---

**Об утверждении Типового положения о службе авиационной  
безопасности в организации гражданской авиации  
Кыргызской Республики**

В соответствии с пунктом 26 части 1 статьи 10 Воздушного Кодекса Кыргызской Республики в целях максимального единообразия со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации, **приказываю:**

1. Утвердить Типовое положение о службе авиационной безопасности в организации гражданской авиации Кыргызской Республики согласно приложению.

2. Отделу авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- довести настоящий приказ до сведения всех заинтересованных лиц;
- обеспечить контроль за исполнением организациями гражданской авиации Типового положения о службе авиационной безопасности в организации гражданской авиации Кыргызской Республики.

3. Организациям гражданской авиации обеспечить разработку и выполнение внутренних документов согласно Типовому положению о службе авиационной безопасности в организации гражданской авиации Кыргызской Республики.

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

5. Настоящий приказ вступает в силу по истечении шести месяцев со дня его подписания.

Директор



**Д.К. Бостонов**

Приложение к приказу  
Государственного агентства  
Гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
№ ~~0694~~ от ~~10.01.2026~~ 2026 г.



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

## Изменения

О внесении изменений в настоящий Документ сообщается всем заинтересованным лицам согласно соответствующему перечню рассылок органа ГА. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

### ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ изменений

№ изменения	№ документа, дата утверждения документа	ФИО лица, внесшего изменения	Подпись

<b>Содержание</b>		<b>Стр.</b>
<b>№</b>		
Глава 1	Общие положения	4
Глава 2	Функции и задачи руководителей предприятий по организации и обеспечению мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации	4
Глава 3	Полномочный орган, ответственный за обеспечение мер авиационной безопасности на объекте гражданской авиации	7
Глава 4	Задачи, функции и права САБ	8
Глава 5	Структура и состав САБ	13
Глава 6	Руководство САБ	16
Глава 7	Материально-техническое и финансовое обеспечение	17
Приложение 1	Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего более 1000000 пассажиров в год	21
Приложение 2	Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего более 500000 пассажиров в год	22
Приложение 3	Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего менее 50000 пассажиров в год	23
Таблица 1	Рекомендуемая длина роликовых столов для досмотрового оборудования	24
Приложение 4	Образец контроль-пропускного пункта, пункта досмотра	25

## **Глава 1. Общие положения**

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

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

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

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

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

5. Основные обязанности руководителя аэропорта (аэродрома, вертодрома), организации по наземному, аэронавигационному обслуживанию, авиатопливообеспечению в области авиационной безопасности включают:

1) координация работы по осуществлению мер авиационной безопасности в аэропорту, объекте гражданской авиации;

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

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

мер авиационной безопасности;

4) обеспечение достаточного наличия ресурсов и средств в службе авиационной безопасности, включая рабочие помещения, средства связи, надлежащее оборудование и учебные материалы, необходимые для осуществления мер авиационной безопасности;

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

б) обеспечение процедур по отбору, набору, включающие:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14) обеспечение разработки и внедрения системы управления авиационной безопасностью;

15) обеспечение безопасности критически важных информационных авиационных систем;

16) утверждение локальных документов и отработка практических действий, связанных с ответными мерами в случае акта незаконного вмешательства, включающее:

- утверждение внутреннего плана мероприятий при чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства;

- распределение обязанностей ответственных лиц за проведение мероприятий при акте незаконного вмешательства;

- утверждение инструкций и процедур для персонала;

- установление системы связи и оповещения;

- определение сил и средств для проведения ответных мер, а также установление изолированных мест для воздушного судна и физических лиц;

- организация проведения подготовки персонала на регулярной основе.

6. Руководитель эксплуатанта воздушного судна обеспечивает, как минимум, следующие аспекты, связанные с авиационной безопасностью:

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

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

3) предотвращение несанкционированного доступа к воздушному судну;

4) установление принадлежности багажа пассажирам;

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

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

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

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

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

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

11) представление уведомлений об инцидентах органу гражданской авиации;

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

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

14) обеспечение на борту воздушного судна контрольного перечня процедур проверки и обыска воздушного судна, в том числе поиска спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, а также соответствующих действий, предпринимаемых при обнаружении бомбы или подозрительного предмета;

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

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

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

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

19) обеспечение безопасности критически важных информационных авиационных систем от кибератак;

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

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

7. САБ (аэропорта, аэродрома, грузового терминала, цеха бортового питания, поставщика аэронавигационных услуг, авиатопливообеспечения) является самостоятельным структурным подразделением организации гражданской авиации и осуществляет на объекте гражданской авиации комплекс мероприятий по обеспечению мер авиационной безопасности от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, а также усиливает (дополнительно) меры безопасности в период повышенной угрозы деятельности гражданской авиации.

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

9. САБ аэропорта взаимодействует с другими структурными подразделениями организации гражданской авиации, органами,

предприятиями, расположенными в аэропорту или пользующимися его услугами, а также с органами национальной безопасности, внутренних дел, пограничного, таможенного контроля и иными лицами при решении вопросов, отнесенных к их компетенции.

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

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

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

#### **Глава 4. Задачи, функции и права САБ**

13. Основными задачами САБ аэропорта, аэродрома, грузового терминала, цеха бортового питания, поставщика аэронавигационных услуг, авиатопливообеспечения являются:

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

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

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

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

5) разработка и реализация программы и плана по подготовке персонала в сфере авиационной безопасности, обеспечение начальной и

периодической подготовки, включая практическую подготовку, инструктаж персонала САБ, а также служб, подразделений и иных организаций, расположенных на территории объекта в целях осведомленности о мерах авиационной безопасности;

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

7) проведение процедур досмотра персонала, пассажиров, лиц, не являющихся пассажирами (посетителей), членов экипажа, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, чистящих средств, предметов и транспортных средств.

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

1) разрабатывает и осуществляет программу авиационной безопасности, в которой отражаются меры и процедуры авиационной безопасности в отношении пассажиров, членов экипажей, персонала, ручной клади, багажа, почты, грузов, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, транспортных средств и иных предметов (СЭП), которые размещаются на пунктах досмотра, контрольно-пропускных пунктах;

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

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

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

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

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

7) организывает создание и внедрение систем опознавания лиц и транспортных средств, а также иных инженерно-технических средств

охраны для предотвращения несанкционированного доступа в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа;

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

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

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

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

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

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

14) обеспечивает выявление поведенческих характеристик, то есть использование методов распознавания поведенческих характеристик, включая, в частности, физиологические признаки или жесты, указывающие на аномальное поведение, для идентификации лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации;

15) обеспечивает контроль за доступом лиц и транспортных средств в установленные зоны;

16) осуществляет иные функции, возложенные нормативными документами в сфере безопасности.

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

16. САБ аэропорта и уполномоченный орган (лицо) по контролю качества аэропорта имеет право:

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

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

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

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

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

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

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

17. Руководитель эксплуатанта воздушного судна утверждает структуру и назначает лиц, на которых возлагаются следующие функции и задачи в сфере авиационной безопасности:

1) разработка, внедрение, обеспечение выполнения и поддержание программы авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна, инструкций и процедур (СЭП), регламентирующих порядок обеспечения авиационной безопасности;

2) координация и взаимодействие деятельности между службами авиакомпании, с государственными органами, организациями гражданской авиации (аэропорт, иные организации гражданской авиации) по вопросам обеспечения авиационной безопасности;

3) регистрация и учет удостоверений членов экипажа авиакомпании, пропусков аэропорта, и осуществление контроля за их соблюдением;

4) содействие государственным органам в мероприятиях по предотвращению и пресечению попыток захвата (угона) воздушных судов авиакомпании, локализации последствий чрезвычайных ситуаций и

осуществляет дополнительные меры по усилению авиационной безопасности на борту воздушных судов авиакомпании при нахождении на земле.

Примечание: безопасность на борту воздушного судна в полете обеспечивает экипаж;

5) обеспечение безопасности особо важных полетов при использовании воздушного судна эксплуатанта;

б) контроль по выполнению пассажирами и грузоотправителями регламента и процедур в сфере авиационной безопасности, выполнению аэропортами и иными организациями условий договорных обязательств по обеспечению ими авиационной безопасности.

Примечание: лицо, назначаемое для контроля качества в сфере авиационной безопасности независимо от штатного руководителя по авиационной безопасности;

7) обеспечение своевременной подготовки, переподготовки персонала эксплуатанта воздушного судна, в том числе их практической подготовки по вопросам авиационной безопасности;

8) проведение предполетного и специального осмотра (проверки или обыска) воздушных судов эксплуатанта в целях безопасности;

9) обеспечение охраны, патрулирования и контроля доступа к воздушному судну и от него;

10) разработка и реализация системы добровольных и обязательных сообщений в сфере авиационной безопасности;

11) сбор, обработка, анализ материалов по вопросам обеспечения авиационной безопасности, подготовка справочных, аналитических отчетных материалов для руководства авиакомпании и органу гражданской авиации;

12) проведение внутренней оценки уязвимостей, угроз и рисков в сфере авиационной безопасности;

13) обеспечение идентификации лиц и предметов перед их попаданием на борт воздушного судна (осуществление контроля при посадке пассажиров, загрузки на борт воздушных судов, грузов, почты, бортового питания, бортовых припасов), а также их санкционирование для перевозки на этом рейсе;

14) обеспечение безопасности критически важных информационных авиационных систем, иные функции, возложенные нормативными документами в сфере безопасности.

18. Сотрудники САБ, а также члены экипажа при выполнении своих функций и обязанностей имеют право на применение служебного оружия, спецсредств, смирительных средств в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

## Глава 5. Структура и состав САБ

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

20. Структурная схема службы авиационной безопасности аэропорта разрабатывается согласно схемам, указанным в приложениях к настоящему Положению.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7) старшие контрольных пунктов досмотра пассажиров отвечают за эффективное функционирование в целом зоны досмотра пассажиров.

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

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

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

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

25. Осуществляется регулярная ротация работающих в контрольном пункте досмотра пассажиров сотрудников САБ по различным рабочим местам в течение их смены. Во избежание усталости не допускается, чтобы сотрудник вел непрерывное наблюдение за изображением на экране рентгеновской установки постоянно в течение длительного периода времени, как правило, не более 20 мин. Кроме того, прежде чем сотрудники могут вновь приступить к изучению изображения рентгеновской установки, должно пройти не менее 40 мин, однако они могут в течение этого периода выполнять другие функции, связанные с досмотром пассажиров. С целью

обеспечения разнообразия выполняемых задач операторам рентгеновской установки можно также поручить проводить ручной досмотр ручной клади. Такой подход также способствует операторам рентгеновской установки лучше понимать и расшифровывать рентгеновские изображения.

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

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

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

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

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

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

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

- днем до 2 км;

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

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

29. Численность персонала эксплуатанта воздушного судна, исходя из объема работ комплектуется штатом, достаточным для выполнения норм, правил и процедур авиационной безопасности.

Примечание: руководители эксплуатанта воздушного судна для расчета штатной численности персонала в сфере авиационной безопасности используют методики, основанные на нормативной и фактической выработке труда, а также коэффициентах, учитывающих невыходы сотрудников.

30. Руководитель организации гражданской авиации обеспечивает прохождение всеми работниками САБ, выполняющими функции досмотра

лиц, предметов, патрулированием, наблюдением и охраной объектов гражданской авиации первоначальной и ежегодной медицинской проверки.

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

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

## **Глава 6. Руководство САБ**

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

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

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

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

37. Штатному руководителю САБ организации гражданской авиации запрещается:

1) занимать аналогичную должность в качестве руководителя САБ в иной организации гражданской авиации;

2) использовать свое служебное положение для решения вопросов, которые непосредственно затрагивают личные интересы самого штатного руководителя;

3) организовывать забастовки, митинги и другие мероприятия, которые препятствуют функционированию объекта гражданской авиации или участвовать в них;

4) разглашать или использовать в целях, не связанных с выполнением служебных обязанностей, сведения, отнесенные в соответствии с

нормативными правовыми актами и локальными документами к информации ограниченного доступа, ставшие ему известными в связи с выполнением служебных обязанностей;

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

38. Установление факта несоблюдения предусмотренных в п. 36, 37 настоящего Положения ограничений является основанием для применения к штатному руководителю мер дисциплинарной ответственности, вплоть до освобождения от занимаемой должности.

39. Гражданин другого государства не может занимать должность штатного руководителя, инспектора по контролю качества в организации гражданской авиации в сфере авиационной безопасности.

## **Глава 7. Материально-техническое и финансовое обеспечение**

40. Руководитель организации гражданской авиации обеспечивает создание необходимых условий для надлежащего выполнения САБ аэропорта, аэродрома, авиатопливообеспечения, грузового терминала, аэронавигационного обеспечения, бортового питания норм, правил и процедур авиационной безопасности. В этих целях предусматривается следующее:

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

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

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

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

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

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

41. Руководитель организации гражданской авиации осуществляет материально-техническое и финансовое обеспечение САБ, при этом САБ аэропорта, аэродрома, авиатопливообеспечения, грузового терминала, аэронавигационного обеспечения, бортового питания обеспечивается:

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

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

3) средствами радио- и телефонной связи;

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

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

- избежать, уклониться от процедур досмотра;

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

- избежать возможности кражи;

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

в) обеспечены достаточной площадью для досмотра персонала, пассажиров, членов экипажа, ручной клади, багажа, грузов, почты для качественного обслуживания различного числа одновременно вылетающих рейсов;

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

Примечание: рекомендуемая длина роликовых столов досмотрового для оборудования представлена в Таблице 1;

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

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

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

з) оборудованы помещениями для личного досмотра;

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

к) оснащены как системой открытой связи для получения информации или консультации по текущим вопросам, так и скрытой системой или сигнализацией для оперативного реагирования;

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

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

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

42. Контрольно-пропускные пункты включают следующие характеристики:

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

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

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

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

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

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

7) обеспечивается надлежащая связь с центром САБ и, в случае необходимости, с органами внутренних дел;

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

9) если установлен шлагбаум, его конструкция обеспечивает, чтобы пешеходы не могли избежать процедуры прохождения контроля во время проверки транспортных средств;

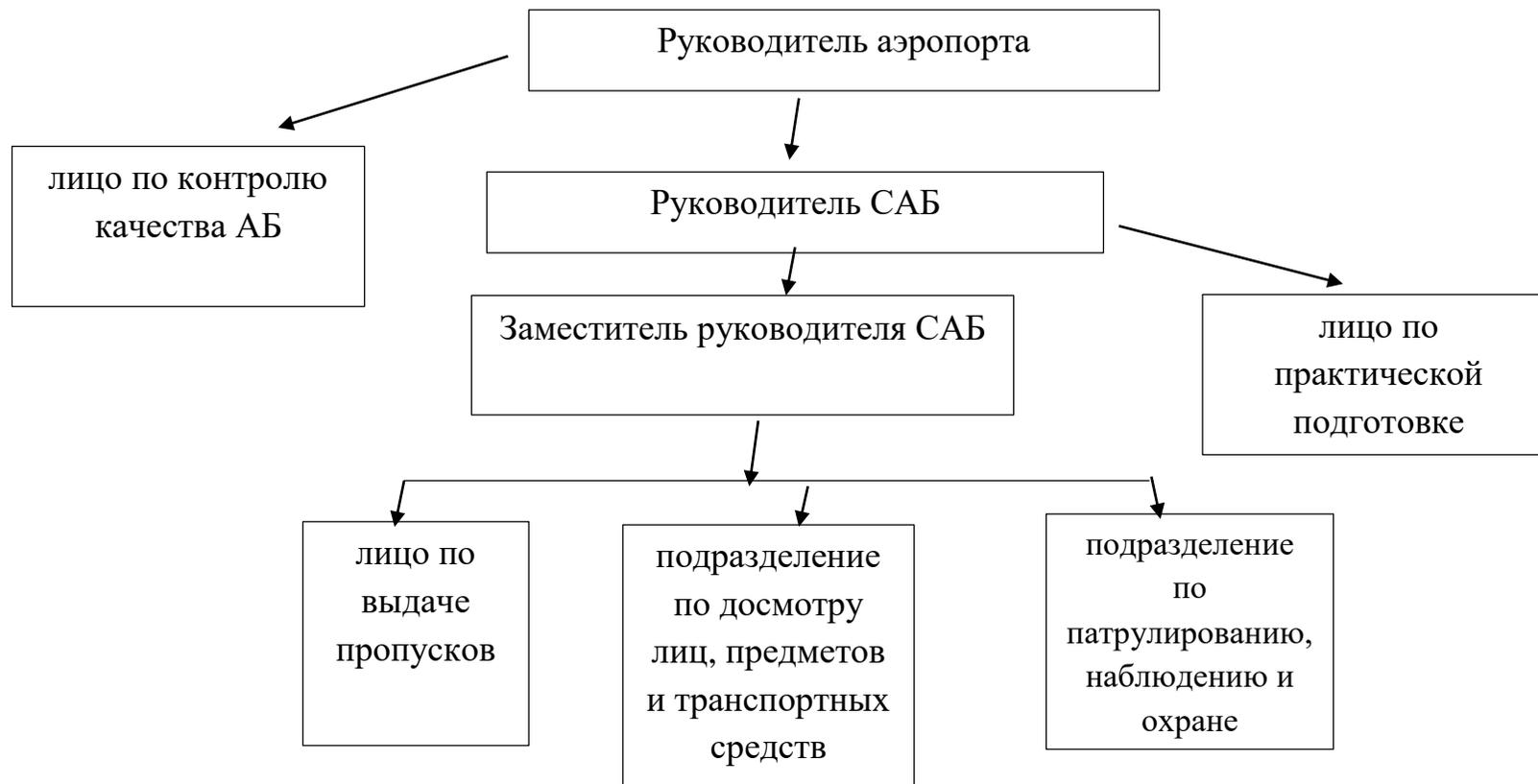
10) при высокой интенсивности движения предусматриваются отдельные въездные и выездные пути с оборудованием каждого из них собственными шлагбаумами и воротами для обеспечения эффективной работы контрольно-пропускного пункта.

Примечание: образцы контрольно-пропускных пунктов, пунктов досмотра представлены в приложении 4.

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



Структурная схема САБ аэропорта, обслуживающего свыше 500000 (пятьсот тысяч) пассажиров в год



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

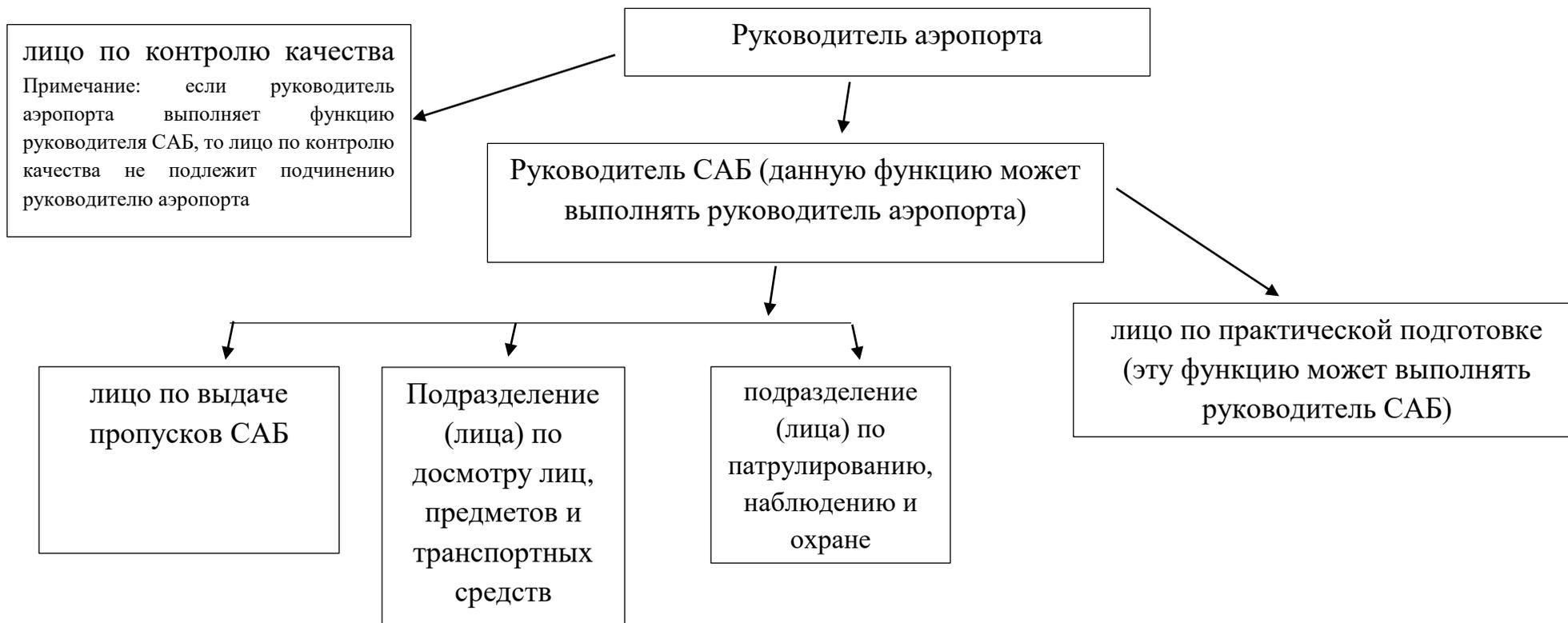
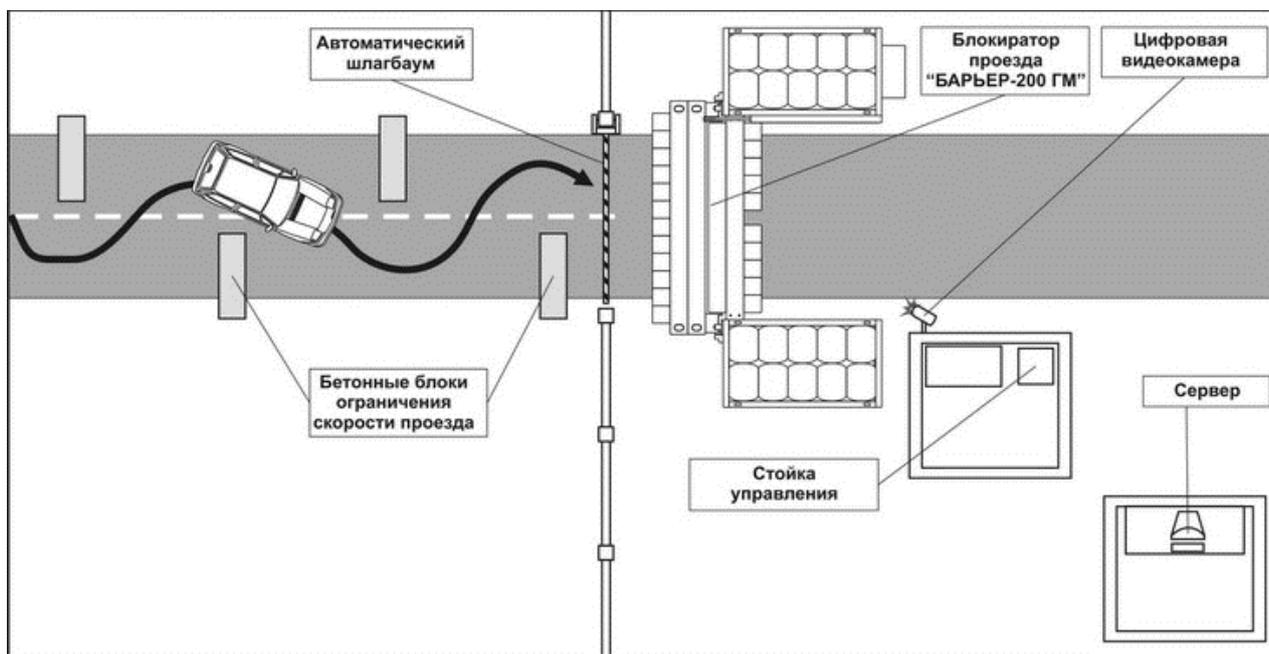


Таблица 1. Рекомендуемая длина роликовых столов для досмотрового оборудования

<b>Показатель</b>	<b>Малые аэропорты &lt; 1 млн пассажиров/год</b>	<b>Средние аэропорты 1–5 млн пассажиров/год</b>	<b>Крупные аэропорты &gt;5 млн пассажиров/год</b>	<b>Примечания</b>
<b>Длина стола до досмотра (входной)</b>	1,2–1,5 м	2,0–2,5 м	3,0–5,0 м	Должна помещать 3–5, 5–7 и 7–10 корзин соответственно
<b>Длина стола после досмотра (выходной)</b>	1,5–2,0 м	2,5–3,5 м	4,0–6,0 м	Должна позволять аккумулировать корзины без задержек пассажиров
<b>Высота стола</b>	0,7–0,8 м	0,7–0,8 м	0,7–0,8 м	Унифицированная для удобства переноса
<b>Примечания по конструкции</b>	Модульные сегменты, антискользящая поверхность, ограничители корзин	Модульные сегменты, антискользящая поверхность, ограничители корзин	Модульные сегменты, антискользящая поверхность, ограничители корзин, расширения для пиковых нагрузок	Безопасность сотрудников и пассажиров, доступ для маломобильных лиц

Образец контроль-пропускного пункта, пункта досмотра



Транспортный КПП с двумя зонами проезда



Пример табло информирования водителей



Пример наружного пульта управления

