

Doc 8973/9
RESTRICTED



Руководство по авиационной безопасности

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание девятое — 2014

Международная организация гражданской авиации

**Doc 8973/9
RESTRICTED**



Руководство по авиационной безопасности

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание девятое — 2014

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Дос 8973. Руководство по авиационной безопасности

Номер заказа: 8973

ISBN 978-92-9249-666-1

© ИКАО, 2014

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Предисловие	(xvii)
Акронимы и сокращения	(xix)
Указатель SARPS Приложения 17 и справочного материала	(xxi)
Глава 1. Определения	1-1
Глава 2. Общие принципы	2-1
2.1 Основные задачи.....	2-1
2.2 Национальные программы безопасности.....	2-2
2.3 Конфиденциальная информация по авиационной безопасности.....	2-2
2.4 Безопасность и упрощение формальностей	2-3
2.5 Применимость.....	2-4
Глава 3. Правовые и связанные с ними аспекты	3-1
3.1 Международно-правовые документы	3-1
3.2 Акты незаконного вмешательства	3-1
3.3 Обязанности	3-2
3.4 Экстрадиция и судебное преследование	3-3
3.5 Международное сотрудничество	3-4
3.6 Полномочия командира воздушного судна	3-4
3.7 Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Конвенция МЕХ).....	3-4
3.8 Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры	3-5
3.9 Пассажиры, перевозимые в соответствии с судебными или административными процедурами.....	3-5
Глава 4. Международное сотрудничество	4-1
4.1 Принципы международного сотрудничества	4-1
4.2 Обмен информацией в отношении национальных программ.....	4-1
4.3 Обмен информацией по итогам проверок.....	4-2
4.4 Предоставление информации об угрозе	4-2
4.4.1 Принципы	4-2
4.4.2 Сеть координационных центров по авиационной безопасности	4-3
4.4.3 Процесс ведения связи.....	4-4
4.5 Avsecraedia (энциклопедия авиационной безопасности)	4-5
4.6 Двусторонние и региональные соглашения	4-6
4.7 Ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства: представление информации, разбор и анализ	4-6
4.7.1 Общие положения	4-6

Глава 5. Организация и контроль	5-1
5.1 Соответствующий полномочный орган: контроль за обеспечением авиационной безопасности	5-1
5.2 Организации, департаменты или отделы по вопросам авиационной безопасности	5-2
5.2.1 Принципы	5-2
5.2.2 Политика в области регламентирования	5-2
5.2.3 Организация работы и персонал	5-3
5.2.4 Сотрудничество между департаментами, ведомствами и другими структурами	5-3
5.3 Национальный комитет по безопасности гражданской авиации	5-4
5.3.1 Общие положения	5-4
5.3.2 Национальные отраслевые консультативные органы по авиационной безопасности ..	5-5
5.4 Ресурсы и средства	5-5
Глава 6. Национальная программа безопасности гражданской авиации	6-1
6.1 Обзор и содержание	6-1
6.1.1 Общие положения	6-1
6.1.2 Превентивные меры	6-3
6.1.3 Управление кризисной ситуацией и ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства	6-3
6.1.4 Координация и информационное взаимодействие	6-3
6.1.5 Программы подготовки кадров и контроля качества	6-4
6.1.6 Эффективность программы	6-4
6.1.7 Финансирование программы авиационной безопасности	6-5
6.2 Цикл планирования и типовая модель НПБГА	6-6
6.2.1 Цикл планирования мер безопасности	6-6
6.2.2 Типовая модель НПБГА	6-7
Глава 7. Контроль качества	7-1
7.1 Введение	7-1
7.2 Общие принципы	7-1
7.2.1 Правовая основа	7-1
7.2.2 Квалификация и конфиденциальность	7-2
7.2.3 Независимость	7-2
7.2.4 Сфера действия и средства	7-2
7.2.5 Стандартизация контроля качества	7-2
7.2.6 Корректирующие действия	7-3
7.2.7 Внутренние меры контроля качества	7-3
7.2.8 Сбор информации из внешних источников	7-3
7.3 Национальная программа контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации	7-3
7.3.1 Принципы	7-3
7.3.2 Организация, обязанности и ресурсы	7-4
7.3.3 Лица, проводящие мероприятия по контролю	7-6
7.3.4 Квалификация и отбор персонала	7-6
7.3.5 Подготовка	7-7
7.3.6 Сертификация	7-7

	<i>Страница</i>
7.3.7 Обязанности	7-8
7.3.8 Полномочия	7-8
7.4 Мероприятия по контролю	7-9
7.4.1 Сфера действия	7-9
7.4.2 Типы мероприятий по контролю	7-9
7.4.3 Методы	7-11
7.4.4 Планирование мероприятий по контролю	7-11
7.4.5 Категории соблюдения	7-12
7.4.6 Отчеты	7-13
7.4.7 Годовое заявление	7-13
7.5 Корректирующие действия и меры правоприменительного характера	7-13
7.5.1 Корректирующие действия	7-13
7.5.2 Меры правоприменительного характера	7-14
Глава 8. Набор, отбор и подготовка персонала	8-1
8.1 Национальная программа подготовки в области безопасности гражданской авиации (НППБГА)	8-1
8.1.1 Принципы	8-1
8.1.2 Правовая основа	8-2
8.1.3 Определения	8-3
8.1.4 Разработка программ подготовки	8-3
8.1.5 Организация и обязанности	8-4
8.2 Человеческий фактор при осуществлении мер авиационной безопасности	8-7
8.2.1 Общие принципы	8-7
8.2.2 Основные требования человеческого фактора, призванные содействовать мерам по обеспечению безопасности гражданской авиации	8-8
8.2.3 Подготовка персонала и технология	8-9
8.2.4 Интеграция человеческого фактора	8-9
8.2.5 Мероприятия и интеграционные стандарты, связанные с человеческим фактором	8-12
8.2.6 Организация работы	8-16
8.2.7 Надзор и проводящие досмотр группы	8-16
8.2.8 Системы посменной работы и ротация задач	8-18
8.2.9 Контроль эффективности	8-20
8.2.10 Будущие проблемы	8-22
8.3 Персонал службы авиационной безопасности	8-22
8.3.1 Общие положения	8-22
8.3.2 Набор	8-23
8.3.3 Процесс отбора	8-26
8.3.4 Требования к профессиональной подготовке	8-27
8.3.5 Категории персонала службы безопасности	8-31
8.3.6 Операторы досмотра	8-31
8.3.7 Инструкторы по авиационной безопасности	8-44
8.3.8 Национальные инспекторы и аудиторы	8-45
8.3.9 Руководители среднего звена в области безопасности	8-47
8.3.10 Продвижение по службе	8-49
8.4 Персонал, не относящийся к службе безопасности	8-50
8.5 Учебно-методические материалы	8-52

	Страница
Глава 9. Управление факторами угрозы и риска.....	9-1
9.1 Оценка угрозы и риска.....	9-1
9.1.1 Общие положения.....	9-1
9.1.2 Обмен информацией об угрозах.....	9-2
9.1.3 Составление картины угрозы.....	9-3
9.2 Система управления авиационной безопасностью.....	9-5
9.2.1 Структура.....	9-5
9.2.2 Управление риском и определение приоритетов.....	9-8
9.2.3 Формирование культуры безопасности.....	9-11
9.2.4 Человеческий фактор.....	9-12
9.2.5 Главные преимущества реализации СУАБ.....	9-13
9.2.6 Интеграция с другими системами управления.....	9-15
Глава 10. Организация работы и программы аэропорта.....	10-1
10.1 Общие положения.....	10-1
10.2 Полномочный орган по безопасности аэропорта.....	10-2
10.2.1 Общие положения.....	10-2
10.2.2 Функции и обязанности руководителя службы безопасности аэропорта.....	10-2
10.3 Аэропортовый комитет безопасности.....	10-3
10.4 Другие полномочные органы и организации в аэропорту.....	10-4
10.4.1 Правоохранительные органы.....	10-4
10.4.2 Национальные вооруженные силы.....	10-5
10.4.3 Таможенные службы и органы пограничного контроля.....	10-5
10.4.4 Центры управления воздушным движением.....	10-6
10.5 Программа безопасности аэропорта.....	10-7
10.5.1 Общие положения.....	10-7
10.5.2 Цель ПБА.....	10-7
10.5.3 Правовая основа.....	10-8
10.5.4 Подготовка.....	10-8
10.6 Управление риском.....	10-9
Глава 11. Безопасность аэропорта.....	11-1
11.1 Общие принципы.....	11-1
11.2 Защита аэропорта и контролирование доступа.....	11-1
11.2.1 Общие положения.....	11-1
11.2.2 Защита периметра аэропорта.....	11-2
11.2.3 Контролируемая зона и охраняемые зоны ограниченного доступа.....	11-5
11.2.4 Контрольно-пропускные пункты.....	11-7
11.2.5 Безопасность неконтролируемых зон.....	11-10
11.2.6 Аэропортовые системы индивидуальных пропусков для целей безопасности.....	11-12
11.2.7 Проверка анкетных данных.....	11-20
11.3 Досмотр и контроль в целях безопасности лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов.....	11-22
11.3.1 Сфера применения.....	11-22
11.3.2 Исключения.....	11-22
11.3.3 Результаты в обеспечении безопасности.....	11-22
11.3.4 Перечень запрещенных предметов для лиц, не являющихся пассажирами.....	11-23

	<i>Страница</i>
11.3.5	Прочие меры безопасности для противодействия внутренней угрозы 11-23
11.3.6	Создание системы досмотра и контроля в целях безопасности для лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов..... 11-23
11.3.7	Применение пропорционального досмотра и контроля в целях безопасности, проведение выборочного и внезапного контроля лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов 11-24
11.3.8	Описание мер обеспечения безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов..... 11-26
11.4	Досмотр транспортных средств и припасов, доставляемых в охраняемые зоны ограниченного доступа 11-28
11.4.1	Сфера применения 11-28
11.4.2	Результаты в обеспечении безопасности 11-28
11.4.3	Проверка разрешений 11-29
11.4.4	Перечень запрещенных предметов 11-29
11.4.5	Освобождения 11-29
11.4.6	Методика проведения досмотра и мер контроля в целях безопасности 11-30
11.5	Пассажиры и ручная кладь 11-32
11.5.1	Общие положения 11-32
11.5.2	Отказ в посадке на борт воздушного судна 11-32
11.5.3	Контрольные пункты досмотра пассажиров 11-33
11.5.4	Досмотр пассажиров 11-39
11.5.5	Выборочный и непредсказуемый досмотр определенного процента пассажиров 11-39
11.5.6	Оценка риска, представляемого пассажирами, посредством выявления поведенческих особенностей 11-40
11.5.7	Ручной досмотр пассажиров 11-43
11.5.8	Досмотр ручной клади 11-44
11.5.9	Ручной досмотр ручной клади 11-45
11.5.10	Досмотр ручной клади с помощью обычной рентгеновской установки 11-46
11.5.11	Досмотр ручной клади с помощью обычной рентгеновской установки с использованием новых технологий 11-47
11.5.12	Досмотр ручной клади с помощью рентгеновской установки высокой разрешающей способности, оснащенной устройством ПИОП 11-47
11.5.13	Досмотр с помощью аппаратуры для обнаружения следов взрывчатых веществ 11-48
11.5.14	Разделение пассажиров, прошедших и не прошедших досмотр 11-48
11.5.15	Трансферные и транзитные пассажиры 11-49
11.5.16	Пассажиры, требующие особого внимания 11-50
11.5.17	Участники программы зарегистрированных пассажиров 11-53
11.6	Порядок обращения с предметами, ограниченными к перевозке 11-54
11.6.1	Общие положения 11-54
11.6.2	Общие категории предметов, ограниченных к перевозке 11-54
11.6.3	Опасные грузы 11-56
11.6.4	Предметы, запрещенные к перевозке в пассажирском салоне по соображениям безопасности 11-56
11.7	Багаж, перевозимый в грузовом отсеке 11-63
11.7.1	Принципы 11-63
11.7.2	Установление принадлежности багажа лицам 11-64
11.7.3	Порядок обработки несопровождаемого багажа 11-69
11.7.4	Ведомость багажа, перевозимого в грузовом отсеке 11-71
11.7.5	Защита багажа, перевозимого в грузовом отсеке 11-71

	Страница
11.8	Досмотр багажа, перевозимого в грузовом отсеке 11-73
11.8.1	Общий обзор 11-73
11.8.2	Ручной досмотр..... 11-74
11.8.3	Оборудование для обнаружения частиц взрывчатых веществ 11-74
11.8.4	Использование служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ 11-74
11.8.5	Обычное рентгеновское оборудование и системы и дополнительная проверка..... 11-75
11.8.6	Компьютеризованное рентгеновское оборудование и системы..... 11-76
11.8.7	Система обработки багажа и комплексное применение технических средств 11-77
11.8.8	Общие принципы досмотра..... 11-79
11.9	Принципы непредсказуемости и непредсказуемые меры..... 11-83
11.9.1	Принципы..... 11-83
11.9.2	Цели и преимущества..... 11-84
11.9.3	Оперативное применение 11-86
11.9.4	Эксплуатационные проблемы..... 11-88
11.9.5	Национальные нормативные положения и надзор 11-90
11.10	Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута 11-90
Глава 12.	Особые категории пассажиров и провоз огнестрельного оружия 12-1
12.1	Дипломатический персонал и VIP 12-1
12.1.1	Дипломатический персонал 12-1
12.1.2	Члены королевской семьи и главы государств..... 12-2
12.1.3	Дипломатические курьеры, багаж и вализы 12-3
12.2	Пассажиры, против которых возбуждено судебное или административное преследование ... 12-4
12.2.1	Общие положения..... 12-4
12.2.2	Предварительное уведомление 12-6
12.2.3	Лица без права на въезд и депортируемые лица..... 12-6
12.2.4	Лица, находящиеся на законных основаниях под стражей 12-7
12.2.5	Меры безопасности 12-7
12.3	Лица, путешествующие с оружием, кроме сотрудников службы безопасности на борту..... 12-8
12.3.1	Общие положения..... 12-8
12.3.2	Сотрудники правоохранительных органов..... 12-9
12.3.3	Уполномоченные лица, кроме сотрудников правоохранительных органов 12-10
12.4	Сотрудники службы безопасности на борту..... 12-11
12.4.1	Общие положения..... 12-11
12.4.2	Отбор 12-13
12.4.3	Круг обязанностей..... 12-15
Глава 13.	Груз и почта..... 13-1
13.1	Оценка уязвимости, угрозы и риска 13-1
13.1.1	Обзор 13-1
13.2	Принципы 13-2
13.2.1	Обзор 13-2
13.3	Защищенная цепь доставки авиагруза..... 13-2
13.3.1	Обзор 13-2
13.4	Ключевые субъекты 13-4
13.4.1	Обзор 13-4
13.4.2	Зарегистрированные агенты..... 13-5
13.4.3	Известные грузоотправители..... 13-6
13.4.4	Грузоотправители-клиенты 13-7
13.4.5	Другие действующие субъекты..... 13-8

	<i>Страница</i>	
13.5	Основополагающие принципы защищенной цепи доставки.....	13-8
13.5.1	Обзор.....	13-8
13.5.2	Безопасность объектов.....	13-9
13.5.3	Кадровая безопасность.....	13-10
13.5.4	Подготовка персонала.....	13-10
13.5.5	Досмотр.....	13-10
13.5.6	Груз и почта с высокой степенью риска.....	13-16
13.5.7	Цепь обеспечения безопасности.....	13-17
13.5.8	Надзор и соблюдение требований.....	13-27
13.6	Груз, перевозимый только на чисто грузовых воздушных судах.....	13-28
Глава 14.	Поставщики бортпитания и бортприпасов, компании, занимающиеся уборкой и чисткой, и прочие арендаторы аэропорта.....	14-1
14.1	Основные правила.....	14-1
14.1.1	Общие положения.....	14-1
14.1.2	Подготовка и транспортировка.....	14-3
14.1.3	Проверка и опломбирование транспортных средств, тележек и контейнеров бортпитания.....	14-3
14.1.4	Доставка припасов и принадлежностей.....	14-5
14.1.5	Приемка припасов и принадлежностей.....	14-5
14.1.6	Товары, предназначенные для продажи на борту воздушного судна.....	14-5
14.2	Магазины беспроходной торговли и другие предприятия розничной торговли.....	14-6
14.3	Прочие арендаторы аэропорта.....	14-7
14.4	Концепция известной компании.....	14-8
Глава 15.	Безопасность воздушных судов.....	15-1
15.1	Эксплуатанты воздушных судов.....	15-1
15.1.1	Общие положения.....	15-1
15.1.2	Программы безопасности эксплуатантов воздушных судов.....	15-3
15.1.3	Главный сотрудник эксплуатанта воздушного судна по безопасности.....	15-3
15.2	Безопасность воздушных судов.....	15-4
15.2.1	Общие положения.....	15-4
15.2.2	Защита воздушных судов.....	15-4
15.2.3	Переносные зенитно-ракетные комплексы.....	15-5
15.2.4	Контроль доступа к воздушному судну.....	15-6
15.2.5	Передвижение лиц и транспортных средств.....	15-6
15.3	Проверки и обыск воздушного судна в целях безопасности.....	15-7
15.3.1	Общие положения.....	15-7
15.3.2	Проверки воздушного судна в целях безопасности.....	15-8
15.3.3	Обыск воздушного судна в целях безопасности.....	15-9
15.3.4	Уведомление об угрозе.....	15-10
15.3.5	Рейсы, подвергающиеся повышенной угрозе.....	15-11
15.3.6	Обнаружение опасных устройств.....	15-11
15.3.7	Защита кабины летного экипажа.....	15-12
15.4	Авиация общего назначения и авиационные спецработы.....	15-12

Глава 16. Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры.....	16-1
16.1 Общая политика и процедуры.....	16-1
16.1.1 Общие положения.....	16-1
16.1.2 Уровни угрозы	16-1
16.1.3 Политика в отношении нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров	16-2
16.1.4 Подготовка летного экипажа	16-3
16.1.5 Предупреждение о последствиях	16-4
16.1.6 Уведомление об инцидентах	16-4
16.1.7 Статистические данные о нарушающих порядок и недисциплинированных пассажирах	16-5
16.2 Общие процедуры и стратегия действий на земле	16-5
16.2.1 Процедуры регистрации	16-5
16.2.2 Процедуры действий в зале ожидания или пункте выхода на посадку	16-6
16.2.3 Процедуры действий после отказа в путешествии	16-6
16.2.4 Процедуры действий перед взлетом.....	16-7
16.3 Общие процедуры и стратегия действий в полете.....	16-7
16.3.1 Процедуры действий во время полета.....	16-7
16.3.2 Агрессивные действия.....	16-7
16.3.3 Ответные действия экипажа	16-8
Глава 17. Управление кризисной ситуацией и реагирование на акты незаконного вмешательства	17-1
17.1 Эксплуатационные аспекты.....	17-1
17.2 Сбор и передача информации	17-3
17.3 Управление воздушным движением	17-6
17.4 Национальные и аэропортовые планы на случай непредвиденных обстоятельств.....	17-8
17.5 Учения по отработке планов на случай непредвиденных обстоятельств	17-11
17.6 Группы по управлению кризисными ситуациями	17-12
17.7 Контроль доступа в зону инцидента	17-13
17.8 Изолированное место стоянки воздушного судна	17-14
17.9 Предполагаемые взрывные устройства	17-15
17.10 Аварийный оперативный центр.....	17-16
17.11 Связь	17-17
17.12 Пресса и средства массовой информации	17-18
17.13 Родственники и запросы по телефону	17-18
17.14 Реагирование на угрозы	17-19
17.14.1 Общие положения.....	17-19
17.14.2 Позитивная идентификация угрозы.....	17-20
17.14.3 Действия летного экипажа	17-20
17.14.4 Угроза взрыва на земле	17-21
17.14.5 Угроза взрыва в полете	17-22
17.14.6 Процедуры обыска (осмотра)	17-22
17.14.7 Процедуры обыска (осмотра) воздушного судна в полете	17-23
17.14.8 Процедуры эвакуации.....	17-24
17.15 Рассмотрение, анализ и уведомление	17-25

Глава 18. Кибер-угрозы критическим авиационным системам информационных и связанных технологий.....	18-1
18.1 Защита критических авиационных систем информационных и связанных технологий	18-1
18.2 Меры обеспечения безопасности инфраструктуры.....	18-3
18.3 Безопасность цепочки поставки оборудования и программного обеспечения	18-5
18.4 Регистрация случаев кибер-атак.....	18-5

ДОБАВЛЕНИЯ

Добавление 1. Типовая национальная программа безопасности гражданской авиации (НПБГА)	ДОБ 1-1
Добавление 2. Форма заявки на присоединение к сети координационных центров по авиационной безопасности.....	ДОБ 2-1
Добавление 3. Типовая статья по авиационной безопасности.....	ДОБ 3-1
Добавление 4. Типовое соглашение о двустороннем или региональном сотрудничестве в области авиационной безопасности.....	ДОБ 4-1
Добавление 5. Типовая практика для национальных отраслевых консультативных органов по авиационной безопасности.....	ДОБ 5-1
Добавление 6. Типовая структура национальной программы контроля качества (НПКК) в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации.....	ДОБ 6-1
Добавление 7. Типовая структура национальной программы подготовки в области безопасности гражданской авиации (НППБГА).....	ДОБ 7-1
Добавление 8. Типовые программы подготовки персонала службы безопасности	ДОБ 8-1
Дополнение А к добавлению 8. Персонал эксплуатантов аэропортов и воздушных судов и другие агенты	ДОБ 8-2
Дополнение В к добавлению 8. Досмотр пассажиров и ручной клади.....	ДОБ 8-4
Дополнение С к добавлению 8. Досмотр зарегистрированного багажа.....	ДОБ 8-7
Дополнение D к добавлению 8. Обеспечение безопасности зарегистрированного багажа.....	ДОБ 8-9
Дополнение Е к добавлению 8. Руководство обеспечением безопасности	ДОБ 8-11
Дополнение F к добавлению 8. Меры контроля качества.....	ДОБ 8-13
Дополнение G к добавлению 8. Проведение подготовки по авиационной безопасности.....	ДОБ 8-14
Дополнение H к добавлению 8. Планирование на случай непредвиденных обстоятельств и управление кризисной ситуацией	ДОБ 8-15
Добавление 9. Интерпретация рентгеновских изображений.....	ДОБ 9-1
Добавление 10. Типовые программы начальной подготовки.....	ДОБ 10-1
Дополнение А к добавлению 10. Ознакомление с системой авиационной безопасности.....	ДОБ 10-2
Дополнение В к добавлению 10. Телефонные сообщения об угрозе взрыва	ДОБ 10-4

	<i>Страница</i>
Добавление 11. Типовые программы подготовки персонала, не относящегося к службе безопасности.....	ДОБ 11-1
Дополнение А к добавлению 11. Эксплуатанты воздушных судов	ДОБ 11-2
Дополнение В к добавлению 11. Компании, занимающиеся бортипитанием.....	ДОБ 11-5
Дополнение С к добавлению 11. Компании, занимающиеся уборкой и чисткой.....	ДОБ 11-7
Дополнение Д к добавлению 11. Безопасность груза	ДОБ 11-9
Дополнение Е к добавлению 11. Зарегистрированные почтовые полномочные органы	ДОБ 11-12
Дополнение F к добавлению 11. Диспетчеры управления воздушным движением	ДОБ 11-15
Добавление 12. Опасные грузы.....	ДОБ 12-1
Дополнение А к добавлению 12. Разрешенные опасные грузы	ДОБ 12-7
Дополнение В к добавлению 12. Маркировочные знаки опасных грузов	ДОБ 12-15
Добавление 13. Типовая структура программы безопасности аэропорта (ПБА).....	ДОБ 13-1
Добавление 14. Проектирование аэропорта	ДОБ 14-1
Добавление 15. Контролирование доступа и защита аэровокзала	ДОБ 15-1
Добавление 16. Объекты, предназначенные для досмотра пассажиров.....	ДОБ 16-1
Добавление 17. Готовность к чрезвычайной ситуации и управление кризисной ситуацией.....	ДОБ 17-1
Добавление 18. Системы защитной сигнализации и ЗТС	ДОБ 18-1
Добавление 19. Планирование централизованной системы и объектов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа.....	ДОБ 19-1
Добавление 20. Оборудование и системы обеспечения безопасности	ДОБ 20-1
Приложение 1 к добавлению 20. Методы и оборудование досмотра	ДОБ 20-2
Приложение 2 к добавлению 20. Основные принципы разработки минимальных технических требований к оборудованию для обеспечения безопасности.....	ДОБ 20-15
Дополнение к приложению 2 к добавлению 20. Техническое обслуживание оборудования.....	ДОБ 20-21
Приложение 3 к добавлению 20. Процесс приобретения оборудования для обеспечения безопасности.....	ДОБ 20-23
Приложение 4 к добавлению 20. Налаживание и организация эксплуатационных пробных тестов или испытаний.....	ДОБ 20-27
Приложение 5 к добавлению 20. Инструктивные указания по использованию системы проецирования изображений опасных предметов (ПИОП).....	ДОБ 20-31
Дополнение к приложению 5 к добавлению 20. Руководящие принципы обучения операторов рентгеновских установок применению системы ПИОП.....	ДОБ 20-39
Приложение 6 к добавлению 20. Досмотр зон повышенной плотности и непрозрачных предметов	ДОБ 20-42
Добавление 21. Знаки, относящиеся к авиационной безопасности	ДОБ 21-1

	<i>Страница</i>
Добавление 22. Контроль в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ)	ДОБ 22-1
Добавление 23. Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры	ДОБ 23-1
Приложение 1 к добавлению 23. Форма уведомления об инциденте на земле, связанном с недисциплинированным пассажиром	ДОБ 23-2
Приложение 2 к добавлению 23. Формы уведомления пассажиров и полномочных органов о нарушении порядка пассажиром	ДОБ 23-4
Дополнение 1 к приложению 2 к добавлению 23. Форма уведомления о нарушении порядка пассажиром	ДОБ 23-5
Дополнение 2 к приложению 2 к добавлению 23. Форма уведомления полномочных органов о нарушении порядка пассажиром	ДОБ 23-7
Добавление 24. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов	ДОБ 24-1
Добавление 25. Типовая программа безопасности для деловой авиации	ДОБ 25-1
Дополнение к добавлению 25. Образец контрольного перечня мер безопасности	ДОБ 25-5
Добавление 26. Оформление провоза оружия	ДОБ 26-1
Добавление 27. Ракеты класса "земля – воздух"	ДОБ 27-1
Добавление 28. Типовой меморандум о взаимопонимании (МОВ) в отношении взаимного признания мер авиационной безопасности между (...) и (...)	ДОБ 28-1
Дополнение к добавлению 28. Дополнения к типовому меморандуму о взаимопонимании (МОВ)	ДОБ 28-6
Добавление 29. Типовой меморандум о взаимопонимании (МОВ) относительно сотрудничества в размещении вооруженных сотрудников службы безопасности на борту между (...) и (...)	ДОБ 29-1
Дополнение А к добавлению 29. Информация, которую необходимо включать в письменное уведомление о размещении сотрудника службы безопасности на борту (ССББ) в соответствии со статьей 6 Меморандума о взаимопонимании (МОВ)	ДОБ 29-3
Дополнение В к добавлению 29. Список национальных координационных бюро, назначенных в соответствии со статьей 8 Меморандума о взаимопонимании (МОВ)	ДОБ 29-4
Добавление 30. Защищенная цепь доставки авиагруза	ДОБ 30-1
Добавление 31. Общие рамки режима зарегистрированного агента	ДОБ 31-1
Дополнение А к добавлению 31. Типовой процесс утверждения зарегистрированного агента	ДОБ 31-2
Дополнение В к добавлению 31. Требования к безопасности для зарегистрированных агентов	ДОБ 31-8
Дополнение С к добавлению 31. Образец программы безопасности зарегистрированного агента	ДОБ 31-13

	<i>Страница</i>
Добавление 32. Общие рамки режима известного грузоотправителя.....	ДОБ 32-1
Дополнение А к добавлению 32. Типовой процесс утверждения известного грузоотправителя.....	ДОБ 32-2
Дополнение В к добавлению 32. Требования к безопасности для известных грузоотправителей.....	ДОБ 32-7
Дополнение С к добавлению 32. Образец программы безопасности известного грузоотправителя.....	ДОБ 32-10
Добавление 33. Декларация о безопасности грузовой отправки.....	ДОБ 33-1
Добавление 34. Безопасность бортипитания, сопутствующих средств и бортприпасов	ДОБ 34-1
Дополнение к добавлению 34. Декларация о безопасности бортипитания и бортприпасов	ДОБ 34-2
Добавление 35. Безопасность чистящих и моющих средств и припасов.....	ДОБ 35-1
Дополнение к добавлению 35. Декларация о безопасности компании, занимающейся уборкой и чисткой.....	ДОБ 35-2
Добавление 36. Сбор и распространение информации о воздушном судне, подвергающемся акту незаконного вмешательства	ДОБ 36-1
Дополнение к добавлению 36. Таблица требуемой информации об акте незаконного вмешательства для случаев, когда такой акт касается нескольких государств или аэропортов.....	ДОБ 36-5
Добавление 37. Методика оценки угрозы и риска.....	ДОБ 37-1
Добавление 38. Организация ответных действий при угрозе взрыва	ДОБ 38-1
Дополнение А к добавлению 38. Действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва	ДОБ 38-2
Дополнение В к добавлению 38. Оценка угрозы взрыва	ДОБ 38-6
Дополнение С к добавлению 38. Действия при угрозе взрыва воздушного судна	ДОБ 38-10
Добавление 39. Контрольный перечень осмотра воздушного судна в целях безопасности.....	ДОБ 39-1
Добавление 40. Предполагаемые взрывные устройства	ДОБ 40-1
Добавление 41. Руководящие указания по проведению поиска и эвакуации.....	ДОБ 41-1
Добавление 42. Официальное уведомление об акте незаконного вмешательства.....	ДОБ 42-1
Добавление 43. Перечень запрещенных предметов	ДОБ 43-1

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее *Руководство по авиационной безопасности* разработано с целью оказания государствам помощи в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности в области гражданской авиации. Целью настоящего руководства является оказание содействия государствам в предотвращении актов незаконного вмешательства и, по необходимости, в ответных действиях посредством разработки следующих элементов:

- правовых рамок и контроля за обеспечением безопасности;
- проектирования, инфраструктуры и оборудования аэропортов;
- набора, отбора, подготовки и сертификации людских ресурсов;
- процедуры и применение мер безопасности.

Руководство по авиационной безопасности содержит руководящие принципы относительно того, каким образом государства могут соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 17 "Безопасность" к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300), подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года. Хотя приведенные методы соблюдения положений основаны на общепризнанной практике и процедурах, широко применяемых в международной гражданской авиации, они не являются единственным средством соблюдения положений. Могут также с успехом применяться и другие методы соблюдения положений Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 17. Предложенные в настоящем руководстве практику и процедуры, возможно, придется видоизменить с учетом различных правовых и административных структур в каждом отдельном государстве.

Для того чтобы поддерживать актуальность и точность данного руководства, просьба направлять предложения по совершенствованию его формата, содержания или оформления. Любые рекомендации или предложения подобного рода будут рассмотрены и в случае их приемлемости включены в следующее издание настоящего Руководства. Регулярное рассмотрение данного руководства обеспечит его постоянную актуальность и точность. Замечания по данному руководству следует направлять по адресу:

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec H3C 5H7
Canada

АКРОНИМЫ И СОКРАЩЕНИЯ

АДМ	Арочный детектор металла
АКБ	Аэропортовый комитет безопасности
АОН	Авиация общего назначения
АОЦ	Аварийный оперативный центр
АС	Авиационные спецработы
ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВПС	Всемирный почтовый союз
ГУКС	Группа по управлению кризисной ситуацией
ЖАГ	Жидкости, аэрозоли и гели
ЗНВП	Защищенный от несанкционированного вскрытия пакет
ЗТС	Замкнутая телевизионная система
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИКПО-ИНТЕРПОЛ	Международная организация уголовной полиции
ИСО	Международная организация по стандартизации
ИФАЛПА	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
КО	Компьютеризированное обучение
КЦ	Координационный центр
МОВ	Меморандум о взаимопонимании
МСА	Международный совет аэропортов
МСП	Машиносчитываемый паспорт
МСПД	Машиносчитываемый проездной документ
НКБГА	Национальный комитет по безопасности гражданской авиации
НПБГА	Национальная программа безопасности гражданской авиации
НППБГА	Национальная программа подготовки в области безопасности гражданской авиации
НПКБГА/НПКК	Национальная программа контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации/национальная программа контроля качества
НТПИ	Новейшая технология проецирования изображений
ОБ	Обезвреживание боеприпасов
ООН	Организация Объединенных Наций
ОСВВ	Обнаружение следов взрывчатых веществ
ПБА	Программа безопасности аэропорта
ПДМ	Портативный детектор металла
ПЗРК	Переносные зенитно-ракетные комплексы
ПИОП	Проецирование изображений опасных предметов
ПСЗС	Периферийная система защитной сигнализации
РЧИД	Радиочастотная идентификация
СВУ	Самодельное взрывное устройство
СОВВ	Система для обнаружения взрывчатых веществ
СОВУ	Система для обнаружения взрывных устройств
СОЖВВ	Система для обнаружения жидких взрывчатых веществ
ССББ	Сотрудник службы безопасности на борту
СУАБ	Система управления авиационной безопасностью
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УВД	Управление воздушным движением
УКАБ	Учебный комплект по авиационной безопасности

УППАБ Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности
ФПП Физически пригодный пассажир

м Метр
мм Миллиметр

AFS Авиационная фиксированная служба
RCS Заявление о контексте риска
SARPS Стандарты и Рекомендуемая практика
VIP Высокопоставленное лицо

УКАЗАТЕЛЬ SARPS ПРИЛОЖЕНИЯ 17 И СПРАВОЧНОГО МАТЕРИАЛА

Приложение 17				Дос 8973
Глава	Номер раздела		Класс	
2. Общие принципы	2.1 Цели	2.1.1	S	2.1; 3.1; 3.2; 17.1
		2.1.2	S	2.1; 3.1; 3.2; 5.1; 17.1
		2.1.3	S	2.1; 3.2; 3.3; 5.2
		2.1.4	RP	2.3; 4.2; 4.3; 4.4; 18.1
	2.2 Применимость	2.2.1	S	2.5; 3.1
		2.2.2	S	2.5; 11.5
	2.3 Безопасность и упрощение формальностей		RP	2.4; 11.1
	2.4 Международное сотрудничество	2.4.1	S	4.4; 9.1
		2.4.2	S	2.3; 4.2; 4.5
		2.4.3	S	2.3; 3.5; 9.1
		2.4.4	S	2.3
		2.4.5	RP	4.3
		2.4.6	RP	4.6
		2.4.7	RP	4.2
		2.4.8	RP	2.3; 4.3
		2.4.9	RP	4.1
	2.5 Оборудование, исследования и разработки	2.5.1	RP	8.2
		2.5.2	RP	8.2; 9.2
		2.5.3	RP	6.1
3. Организация	3.1 Национальная организация и соответствующий полномочный орган	3.1.1	S	2.2; 3.3; 5.2; 6.1; 6.2; 13.5
		3.1.2	S	2.1; 5.1; 6.2
		3.1.3	S	2.1; 2.4; 3.3; 4.4; 5.2; 9.1; 9.2; 10.6; 12.1; 15.3; 15.4; 16.1; 17.5
		3.1.4	S	2.1; 2.2; 3.3; 5.2; 6.2; 10.4; 13.4; 14.1; 18.1

Приложение 17			Класс	Дос 8973
Глава	Номер раздела			
		3.1.5	S	2.2; 3.3; 5.3; 6.1
		3.1.6	S	2.2; 5.2; 6.1; 7.3; 8.1; 8.3; 8.4; 8.5; 14.1
		3.1.7	S	2.2; 7.3; 8.1; 8.3; 8.4; 13.4
		3.1.8	S	5.2; 5.4; 6.1; 10.1
		3.1.9	S	6.1; 10.1
		3.1.10	RP	8.4; 11.2; 11.3
	3.2 Эксплуатация аэропортов	3.2.1	S	10.1; 10.2; 10.5; 11.1
		3.2.2	S	3.3; 10.1; 10.2; 11.1
		3.2.3	S	6.1; 10.1; 10.3
		3.2.4	S	10.1; 11.1; 17.5; 18.2
	3.3 Эксплуатанты воздушных судов	3.3.1	S	15.1
		3.3.2	RP	15.1; 15.4
		3.3.3	RP	15.1; 15.4
		3.3.4	RP	15.1
	3.4 Контроль качества	3.4.1	S	8.2; 8.3; 13.5
		3.4.2	S	8.1; 8.2; 8.3; 13.5; 15.1
		3.4.3	S	8.1; 8.2; 8.3
		3.4.4	S	2.2; 6.1; 7.1; 10.1
		3.4.5	S	2.2; 5.1; 5.2; 6.1; 7.2; 7.3; 7.4; 10.1
		3.4.6	S	2.2; 3.3; 6.1; 7.2; 7.3; 7.4; 13.5
		3.4.7	S	2.2; 2.3; 7.2; 7.3; 7.4; 7.5; 8.3; 15.1
		3.4.8	S	17.16
		3.4.9	RP	10.2
	3.5 Поставщики обслуживания воздушного движения		S	10.4

Приложение 17				Дос 8973
Глава	Номер раздела		Класс	
4. Превентивные меры безопасности	4.1 Цели	4.1.1	S	11.1; 11.2; 11.3; 11.4; 11.5
		4.1.2	RP	11.1; 11.9
	4.2 Меры, касающиеся контроля доступа	4.2.1	S	11.2
		4.2.2	S	11.2
		4.2.3	S	11.2; 11.4
		4.2.4	S	3.3; 11.2; 11.3; 13.5; 14.1
		4.2.5	S	11.2; 15.2
		4.2.6	S	3.3; 11.1; 11.2; 11.3; 11.6
		4.2.7	S	11.2; 11.4
		4.2.8	RP	11.2
		4.2.9	RP	3.3; 11.2; 11.3
	4.3 Меры, касающиеся воздушных судов	4.3.1	S	13.4; 15.1; 15.3; 17.5; 17.15
		4.3.2	S	15.3
		4.3.3	S	15.2; 16.3
		4.3.4	S	13.4; 15.1; 15.2; 15.3
		4.3.5	RP	15.2
	4.4 Меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади	4.4.1	S	11.5; 11.6; 12.1; 12.2
		4.4.2	S	11.5; 11.6; 11.10; 12.1
		4.4.3	S	11.5; 12.1
		4.4.4	S	11.5; 12.1
		4.4.5	RP	11.2; 11.3
	4.5 Меры, касающиеся перевозимого в грузовом отсеке багажа	4.5.1	S	11.7; 11.8; 12.1
		4.5.2	S	11.7; 11.8; 12.1
		4.5.3	S	11.7; 11.8; 12.1; 13.5
		4.5.4	S	11.7; 11.8; 11.10; 12.1
		4.5.5	S	11.7; 11.8; 12.1
		4.5.6	RP	11.7

Приложение 17			Класс	Дос 8973
Глава	Номер раздела			
	4.6 Меры, касающиеся груза, почты и других предметов	4.6.1	S	13.1; 13.2; 13.4; 13.5; 13.6
		4.6.2	S	2.4; 13.2; 13.3; 13.4; 13.5; 13.6
		4.6.3	S	13.2; 13.4; 13.5
		4.6.4	S	13.1; 13.2; 13.4; 13.5
		4.6.5	S	13.4; 13.5
		4.6.6	S	14.1; 14.2
		4.6.7	S	14.1; 14.2; 14.3; 14.4
		4.6.8	S	13.3; 13.4; 13.5
		4.6.9	S	13.2; 13.4; 13.5; 13.6
		4.6.10	S	13.4; 13.5
		4.6.11	RP	13.2; 13.4; 13.5
	4.7 Меры, касающиеся особых категорий пассажиров	4.7.1	S	3.3; 3.9; 12.2
		4.7.2	S	3.3; 3.9; 12.2
		4.7.3	S	3.3; 3.9; 12.2
		4.7.4	S	3.3; 12.1; 12.2; 12.3
		4.7.5	S	12.1; 12.2; 12.3; 12.4
		4.7.6	S	3.3; 12.1; 12.3
		4.7.7	S	12.4
		4.7.8	S	12.1; 12.3; 12.4
	4.8 Меры, касающиеся неконтролируемой зоны	4.8.1	RP	11.2
		4.8.2	RP	11.2
	4.9 Меры, касающиеся кибер-угроз	4.9.1	RP	2.3; 4.4; 18.1; 18.2; 18.3; 18.4
		4.9.2	RP	18.1; 18.2; 18.3; 18.4

Приложение 17			Класс	Дос 8973
Глава	Номер раздела			
5. Руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства	5.1 Предотвращение	5.1.1	S	3.5; 4.4; 6.1; 17.1; 17.2; 17.3; 17.5
		5.1.2	S	15.3; 17.1; 17.2; 17.15
		5.1.3	S	17.1; 17.7; 17.10; 17.15
		5.1.4	S	6.1; 10.1; 15.1; 17.1; 17.4; 17.6; 17.7; 17.8; 17.9; 17.11; 17.12; 17.13; 17.14; 17.15
		5.1.5	S	15.3; 17.7; 17.15
	5.2 Ответные действия	5.2.1	S	15.3; 17.1
		5.2.2	S	4.7; 17.2; 17.3
		5.2.3	S	17.1; 17.2
		5.2.4	S	17.1
		5.2.5	S	4.7; 17.1; 17.2
		5.2.6	RP	4.7; 17.1; 17.2; 17.3
		5.2.7	RP	4.7; 17.1; 17.2
	5.3 Обмен информацией и представление уведомлений	5.3.1	S	4.7; 17.2; 17.16
		5.3.2	RP	4.7; 17.2; 17.16

Глава 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Термины, определяемые в Словаре по международной гражданской авиации (Doc 9713) и Приложениях, используются в настоящем Руководстве в соответствии с теми же значениями и возможностями их употребления, как и в вышеупомянутых документах. Для описания средств, правил и концепций, относящихся к эксплуатации и планированию аэропортов, используются самые различные термины. Термины, приведенные в настоящем документе, выбраны, насколько это возможно, из числа терминов, наиболее широко употребляемых в международной практике.

Авиационные спецработы. Полет воздушного судна, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама.

Авиация общего назначения. Полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

Акты незаконного вмешательства (определение дается для сведения). Это акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и воздушного транспорта, включая в том числе следующее:

- незаконный захват воздушных судов;
- уничтожение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;
- захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;
- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;
- помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;
- использование находящегося в эксплуатации воздушного судна с целью причинения смерти, тяжелых телесных повреждений или серьезного ущерба имуществу или окружающей среде; и
- сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете и на земле, пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности, в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации.

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.

Аэровокзал. Главное здание или группа зданий, где происходит оформление пассажиров и груза для коммерческой перевозки и производится посадка на борт воздушных судов.

Аэропорт. Находящаяся в государстве-члене любая зона, используемая для коммерческих полетов воздушных судов.

Багаж. Личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые в салоне или грузовом отсеке воздушного судна по соглашению с эксплуатантом.

Багажный контейнер. Емкость, куда загружается багаж для перевозки на борту воздушного судна.

Багаж, перевозимый несколькими перевозчиками. Багаж пассажиров, подлежащий перегрузке с воздушного судна одного эксплуатанта на воздушное судно другого эксплуатанта в ходе их путешествия.

Безопасность. Комплекс мер и людских и материальных ресурсов, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

Бортпитание и сопутствующие средства. Продукты питания, напитки, другие запасы сухих продуктов и связанное с ними оборудование, используемые на борту воздушного судна.

Бортприпасы (принадлежности):

- Расходуемые. Проданные или непроданные товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту воздушного судна, и товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания воздушного судна, включая топливо и смазочные материалы.
- Выносимые. Товары, предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажа с целью их выноса с борта воздушного судна.

Бортприпасы для обслуживания пассажиров. Все предметы, за исключением бортпитания и сопутствующих средств, связанные с обслуживанием пассажиров в полете, например, газеты, журналы, наушники, аудио- и видеопленки, подушки и одеяла, дорожные несессеры и т. д.

Взрывчатое вещество. Твердое или жидкое вещество (или смесь веществ), которое само по себе способно к химической реакции с выделением газа такой температуры и давления и такой скорости, что это наносит ущерб окружающей среде. Сюда относятся пиротехнические вещества, даже если они не выделяют газов. Вещество, которое само по себе не является взрывчатым, но может образовать взрывоопасную атмосферу газа, пара или пыли, не относится к взрывчатым.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Воздушное судно в полете. Воздушное судно с момента, когда все его внешние двери закрываются после посадки пассажиров и до момента, когда эти двери открываются для высадки пассажиров.

Воздушное судно в эксплуатации. Размещенное на стоянке воздушное судно, находящееся под таким наблюдением, которое позволяет обнаружить несанкционированный доступ.

Воздушное судно, не находящееся в эксплуатации. Воздушное судно, которое либо размещено на стоянке на период более 12 ч, либо не находится под таким наблюдением, которое позволяет обнаружить несанкционированный доступ.

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

Государство регистрации. Договаривающееся государство, в реестр которого занесено воздушное судно. (См. также определение в Приложении 6).

Государство эксплуатанта. Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, место пребывания эксплуатанта.

Груз. Любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

Груз или почта с высокой степенью риска. Груз или почта, представленные неизвестной организацией, или имеющие признаки вскрытия считаются объектами высокой степени риска, если, помимо указанного, они отвечают одному из следующих критериев:

- a) особая оперативная информация показывает, что груз или почта представляют собой угрозу гражданской авиации;
- b) груз или почта имеют признаки отклонения от нормы, вызывающие подозрения;
- c) характер груза или почты таков, что одни только базовые меры обеспечения безопасности, вероятно, не позволят обнаружить запрещенные предметы, которые могут представлять собой угрозу для воздушного судна.

Вне зависимости от того, поступили ли груз или почта от известного или неизвестного грузоотправителя, государство, руководствуясь особой оперативной информацией относительно такой грузовой отправки, может рассматривать ее как представляющую высокую степень риска.

Грузовая зона. Весь участок земли, а также средства и оборудование, предусмотренные для обработки груза. Сюда относятся перроны, грузовые склады и хранилища, места стоянки наземных транспортных средств и подъездные дороги.

Грузовое отправление. См. определение термина "груз".

Грузовой склад. Здание, через которое проходит груз на этапе между воздушной и наземной перевозкой и в котором расположены средства обработки грузов, или в котором хранится груз до его воздушной или наземной перевозки.

Депортируемое лицо. Лицо, которое на законном основании было допущено на территорию государства его полномочными органами или которое въехало в государство незаконно и которому спустя некоторое время компетентные полномочные органы официально предписывают покинуть данное государство.

Диверсия. Акт или преднамеренное упущение, имеющие целью вызвать злоумышленное или бессмысленное уничтожение имущества, ставящие под угрозу деятельность гражданской авиации и ее служб или приводящие к незаконному вмешательству в эту деятельность.

Дипломатическая почта (вализа). Транспортный контейнер, имеющий дипломатический иммунитет от обыска или конфискации, когда он сопровождается надлежащей официальной документацией.

Документы эксплуатантов воздушных судов. Предназначенные для использования эксплуатантами воздушных судов авиагрузовые накладные и транспортные накладные, пассажирские билеты и

посадочные талоны, документы, выдаваемые в соответствии с банковским планом взаимных расчетов и планов взимаемых расчетов агента, квитанции на плату сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов, акты о повреждениях и неисправностях, багажные и грузовые ярлыки, расписания, весовые и центровочные документы.

Досмотр. Применение технических или других средств, предназначенных для идентификации и/или обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, которые могут быть использованы для осуществления акта незаконного вмешательства.

Примечание. Некоторые опасные предметы или вещества классифицируются согласно Приложению 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" и соответствующим Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Дос 9284) как опасные грузы и должны перевозиться в соответствии с этими инструкциями. Кроме того, в "Руководстве по авиационной безопасности" (Дос 8973. Для служебного пользования) приводится перечень запрещенных предметов, которые ни при каких обстоятельствах не должны перевозиться в салоне воздушного судна.

Зарегистрированный агент. Агент, экспедитор грузов или другое юридическое лицо, осуществляющее коммерческую деятельность с эксплуатантом и обеспечивающее контроль в целях безопасности, который признается или требуется соответствующим полномочным органом в отношении груза или почты.

Засланный багаж. Багаж, непреднамеренно или по невнимательности отделенный от пассажиров или экипажа.

Защищенные от несанкционированного вскрытия пакеты (ЗНВП). Специальные пакеты, которые следует использовать только для продажи ЖАГ в торговых точках аэропорта или на борту воздушного судна.

Зона без ограничений. Зона аэропорта, в которую публика имеет доступ или в которую доступ иными средствами не ограничивается.

Зона прямого транзита. Выделенная в международном аэропорту с разрешения соответствующих государственных полномочных органов специальная зона, находящаяся под их непосредственным надзором или контролем, где пассажиры могут находиться во время транзита или пересадки, не подвергаясь мерам пограничного контроля.

Зона технического обслуживания воздушных судов. Весь участок земли, а также средства и оборудование, предназначенные для технического обслуживания воздушных судов. Сюда относятся перроны, ангары, здания и мастерские, места стоянки наземных транспортных средств и подъездные дороги. Как правило, такая зона является охраняемой зоной ограниченного доступа.

Известный грузоотправитель. Грузоотправитель, который инициирует перевозку груза или почты за собственный счет и чьи процедуры в достаточной степени удовлетворяют общепризнанным правилам и стандартам безопасности, чтобы позволить перевозку груза или почты на борту любого воздушного судна.

Инвалид. Любое лицо, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортным средством ограничена в силу физических недостатков (функциональные нарушения органов чувств или движения), умственной отсталости, возраста, заболевания или по любой другой причине, вызванной функциональными расстройствами, и чье положение требует особого внимания и адаптации к потребностям такого лица в видах обслуживания, предоставляемых всем пассажирам.

Инспекционная проверка состояния безопасности. Рассмотрение соблюдения эксплуатантом воздушных судов, аэропортом или любым другим органом, действующим в сфере безопасности, соответствующих требований национальной программы безопасности гражданской авиации.

Испытание системы безопасности. Негласная или гласная проверка одной из мер обеспечения авиационной безопасности, при которой имитируется попытка совершения незаконного акта.

Командир воздушного судна. Пилот, назначенный эксплуатантом воздушного судна или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна, для выполнения функций командира и безопасного осуществления полета.

Комбинированное/укрупненное грузовое отправление. Грузовая партия, состоящая из нескольких мест, предъявленных несколькими лицами, каждое из которых заключило соглашение об авиаперевозке с другим лицом, не являющимся регулярным эксплуатантом воздушных судов.

Коммерческая воздушная перевозка. Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму. (Для целей настоящего руководства вместо термина "коммерческий авиатранспортный эксплуатант" будет использоваться термин "эксплуатант воздушных судов").

Контролируемая зона. Рабочая площадь аэропорта, прилегающая к ней территория и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется.

Контроль за наркотиками. Меры, принимаемые для контроля за незаконным перемещением наркотических средств и психотропных веществ по воздуху.

Контроль в целях безопасности. Меры, с помощью которых может быть предотвращен пронос оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут быть использованы в целях совершения акта незаконного вмешательства.

Конфиденциальная информация по авиационной безопасности. Информация, которая, в случае доступа к ней несанкционированных лиц или раскрытия ее им, может создать уязвимое место или возможность воспользоваться таковым либо способствовать совершению акта незаконного вмешательства, направленного против гражданской авиации.

Корпоративная авиация. Некоммерческая эксплуатация или использование воздушных судов компанией для перевозки пассажиров или товаров в порядке обеспечения деловой деятельности компании под управлением профессионального пилота, нанимаемого для выполнения полетов на таких воздушных судах. (Следует иметь в виду, что корпоративная авиация является одним из составляющих элементов авиации общего назначения).

Лицо без права на въезд. Лицо, которому соответствующими полномочными органами отказано или будет отказано в праве на въезд в государство.

Примечание. Как правило, такие лица должны быть отправлены эксплуатантом воздушного судна, на котором они прибыли, обратно в государство, из которого они убыли, или в любое другое государство, в которое таким лицам въезд разрешен.

Международный аэропорт. Любой аэропорт, выделенный государством-членом на своей территории для приема и отправки выполняющих международные воздушные перевозки воздушных судов, в котором осуществляются таможенные, иммиграционные, санитарные, карантинные (при перевозке животных и растений) и аналогичные процедуры.

Место регистрации. Место расположения средств и оборудования для регистрации.

Место сортировки багажа. Место, где сортируется отправляемый багаж для распределения его по рейсам.

Место стоянки воздушного судна. Выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна.

Место хранения багажа. Место, где хранится зарегистрированный/перевозимый в грузовом отсеке багаж до его отправки к воздушным судам, и место, где может храниться неправильно засланный багаж до его отправления по назначению, востребования или изъятия.

Нарушающие порядок пассажиры. Лица, совершающие на борту гражданского судна с момента, когда дверь воздушного судна закрывается перед взлетом, и до момента, когда она открывается после посадки, следующие действия:

- нападение, запугивание, угроза или умышленная неосторожность, что нарушает должный порядок или создает угрозу сохранности имущества или безопасности людей;
- нападение, запугивание, угроза или действия, препятствующие выполнению членом экипажа своих обязанностей или снижающих способность выполнять эти обязанности;
- умышленная неосторожность или повреждение воздушного судна, его оборудования или вспомогательных конструкций, что нарушает должный порядок и создает угрозу безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;
- распространение заведомо ложной информации, тем самым создавая угрозу безопасности воздушного судна в полете; и
- невыполнение законных команд или указаний, направленных на обеспечение безопасной, упорядоченной или эффективной деятельности.

Невостребованный багаж. Багаж, который прибыл в аэропорт и не был получен или востребован пассажиром.

Недисциплинированный пассажир. Пассажир, который не соблюдает правил поведения в аэропорту или на борту воздушного судна или не выполняет указаний персонала аэропорта или членов летного экипажа, нарушая тем самым должный порядок и дисциплину в аэропорту или на борту воздушного судна.

Неконтролируемая зона. Та зона аэропорта и здания, куда пассажиры, а также лица, не являющиеся пассажирами, имеют неограниченный доступ (см. также определение термина "зона без ограничений").

Неопознанный багаж. Багаж, который прибыл в аэропорт с багажной биркой или без багажной бирки и не был получен или опознан пассажиром.

Непредсказуемость. Осуществление мер контроля в целях безопасности путем применения их с нерегулярной периодичностью, в разных местах и/или с использованием разнообразных средств в соответствии с установленными рамками, чтобы повысить их сдерживающий эффект и эффективность.

Несопровождаемый багаж. Багаж, который перевозится как груз на другом или на том же воздушном судне, на котором находится лицо, являющееся его владельцем.

Обзор состояния безопасности. Оценка потребностей в сфере безопасности, включающая выявление уязвимых мест, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, и выработку рекомендаций относительно корректирующих действий.

Оборудование для обеспечения безопасности. Специальные устройства, предназначенные для использования самостоятельно или как часть какой-либо системы в целях предотвращения или выявления незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и ее служб.

Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ. Техническая система или сочетание различных технических средств, способных обнаруживать взрывчатые вещества в весьма малых количествах и подавать сигнал о наличии любых таких веществ в багаже или других анализируемых предметах.

Обыск (осмотр) воздушного судна в целях безопасности. Тщательный внутренний и внешний осмотр воздушного судна в целях обнаружения подозрительных предметов, оружия или других опасных устройств, предметов или веществ.

Опасные грузы. Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов в Технических инструкциях или классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.

Примечание. Классификация опасных грузов приводится в главе 3 Приложения 18.

Охраняемая зона ограниченного доступа. Те участки контролируемой зоны аэропорта, которые определены как зоны наивысшего риска и в которых в дополнение к контролю доступа применяются другие меры контроля в целях безопасности. Как правило, такими зонами, кроме всех прочих, являются все зоны, предназначенные для вылетающих пассажиров коммерческой авиации, от пунктов досмотра и до воздушного судна, а также перрон, зоны сортировки багажа, включая зоны обслуживания воздушных судов, где присутствуют досмотренные багаж и груз, грузовые склады, центры сортировки почты, помещения служб бортипитания и чистки воздушных судов, расположенные в контролируемой зоне.

Панель (щиток) обслуживания. Наружная панель воздушного судна, позволяющая производить обслуживание воздушного судна, включая заправку воды, очистку санузлов, подсоединение наземного электропитания, а также обеспечивающая доступ к другим техническим отсекам, снабженным съемными панелями с пружинными зажимами.

Пассажирская зона. Весь участок земли, а также средства и оборудование, предназначенные для обработки пассажирских потоков, включая перроны, здания аэровокзала, места стоянки наземных транспортных средств и дороги.

Перрон. Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

Перронное пассажирское транспортное средство. Любое транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров между воздушными судами и зданиями аэровокзала.

План на случай аварийной обстановки. План, содержащий порядок координации ответных действий различных аэродромных агентств или служб и тех агентств близлежащих населенных пунктов, которые могут оказать действенную помощь при возникновении аварийной обстановки.

План на случай непредвиденных обстоятельств. "Проактивный" план, включающий меры и процедуры с учетом различной степени угрозы, оценок риска и соответствующих мер безопасности, которые необходимо принять, и предназначенный для предупреждения событий и уменьшения степени их последствий, а также для подготовки всех соответствующих сторон, которые будут выполнять задачи и иметь сферы ответственности в случае фактического акта незаконного вмешательства. План на случай непредвиденных обстоятельств предусматривает возможность принятия возрастающих по масштабу мер по мере повышения степени угрозы. Это может быть отдельный план или частью плана управления кризисной ситуацией.

Почта. Все почтовые отправления, предназначенные для доставки установленным агентствам почтовой связи для осуществления почтовых услуг в соответствии с нормативными актами Всемирного почтового союза.

Предметы, ограниченные к перевозке. Предметы, которые в конкретном контексте авиационной безопасности определены как такие предметы, устройства или вещества, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства против гражданской авиации или которые могут создать угрозу безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц или сооружениям или населению.

Проверка анкетных данных. Проверка личности и послужного списка лица, включая, когда это правомерно, любые случаи привлечения к уголовной ответственности в рамках оценки возможности осуществления по отношению к данному лицу контроля в целях безопасности и/или предоставления данному лицу права допуска без сопровождения в охраняемую зону ограниченного доступа.

Проверка воздушного судна в целях безопасности. Осмотр внутренних помещений воздушного судна, в которые пассажиры могли иметь доступ, и осмотр багажного отсека в целях обнаружения подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, изделий или веществ.

Проверка ЖАГ и ЗНВП в целях безопасности. Визуальный осмотр или контроль в целях безопасности, производимый сотрудниками службы безопасности на предмет признаков вмешательства, в частности вскрытия пломб, кражи и проноса потенциально опасных устройств, предметов или веществ. Такую проверку следует производить на входе в контролируемую зону применительно ко всем запасам ЖАГ и ЗНВП, для того чтобы удостовериться в том, что они защищены, что отсутствуют признаки вскрытия или подозрения на это, а также что необходимая документация в порядке.

Проверка состояния безопасности. Углубленное рассмотрение соблюдения всех аспектов выполнения национальной программы безопасности гражданской авиации.

Программа безопасности. Оформленные в письменной форме и принятые к реализации меры для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Проездной документ. Паспорт или другой официальный документ, выданный государством или организацией, который может использоваться законным владельцем при международной перевозке.

Проецирование изображений опасных предметов. Утвержденная полномочным органом компьютерная программа, которая может быть установлена на определенном рентгеновском оборудовании и которая проецирует виртуальное изображение опасных предметов (таких, как огнестрельное оружие, ножи, самодельные взрывные устройства) в пределах рентгеновского изображения досматриваемого реального багажа или полное виртуальное изображение багажа, содержащего опасные предметы, и немедленно выдает операторам рентгеновского оборудования обратную информацию, позволяющую обнаружить такое изображение.

Рабочая площадь. Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона(ов).

Расследование в области безопасности. Расследование любого акта незаконного вмешательства против гражданской авиации или попытки его совершения и/или любого возможного или предполагаемого случая несоблюдения национальной программы безопасности гражданской авиации государства, или других правовых и/или регламентирующих требований, относящихся к безопасности гражданской авиации.

Регистрация. Процесс оформления у эксплуатанта для принятия на определенный рейс.

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.

Система для обнаружения взрывных устройств. Техническая система или сочетание различных технических средств, которые могут обнаруживать взрывные устройства, вызывая при этом срабатывание сигнализации, посредством обнаружения находящихся в багаже или иных изделиях одного или нескольких компонентов такого устройства, независимо от материала, из которого предмет багажа изготовлен.

Система для обнаружения взрывчатых веществ. Техническая система или сочетание различных технических средств, которые могут обнаруживать находящиеся в багаже или иных изделиях взрывчатые вещества, вызывая при этом срабатывание сигнализации, независимо от материала, из которого предмет багажа или изделие изготовлены.

Система пропусков. Система, состоящая из карточек или других видов документов, выдаваемых отдельным лицам, которые работают в аэропортах или которым в силу иных причин необходим санкционированный допуск в аэропорт, контролируемую зону или охраняемую зону ограниченного доступа. Ее цель заключается в установлении личности и упрощении допуска. Для аналогичных целей выдаются и используются пропуска на транспортные средства. Пропуска иногда называют аэропортовыми удостоверениями личности.

Служба курьерских отправок. Операция, в рамках которой отправления, поступившие от одного или нескольких грузоотправителей, перевозятся в качестве багажа пассажира-курьера на борту воздушного судна, выполняющего регулярную авиaperевозку, по обычному документу на багаж пассажира, перевозимый в грузовом отсеке.

Соответствующий полномочный орган по вопросам авиационной безопасности. Назначенный государством в рамках своей администрации полномочный орган, на который возложена ответственность за разработку, реализацию и обновление национальной программы безопасности гражданской авиации.

Сопровождаемый багаж, перевозимый в грузовом отсеке. Багаж, принятый к перевозке в грузовом отсеке воздушного судна и зарегистрированный пассажиром, который находится на борту.

Сотрудник службы безопасности на борту. Лицо, уполномоченное правительством государства эксплуатанта и правительством государства регистрации размещаться на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. К ним не относятся лица, нанимаемые для обеспечения исключительно личной защиты одного или более конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например личные телохранители.

Средства и оборудование для прохождения контроля вне аэропорта. Городской аэровокзал или грузовое транспортное агентство, оснащенные средствами и оборудованием для прохождения контроля.

Стерильная зона. Зона между любым пунктом проверки/специального контроля пассажиров и воздушным судном, доступ в которую строго контролируется. (См. также определение термина "охраняемая зона ограниченного доступа").

Стрелковое оружие. Общее обозначение всех видов ручного огнестрельного оружия.

Транзитный груз и почта. Груз и почта, отправляемые на том же воздушном судне, на котором они и прибыли.

Транзитные пассажиры. Пассажиры, вылетающие из аэропорта тем же рейсом, которым они прибыли.

Трансферный груз и почта. Груз и почта, отправляемые на воздушном судне, отличном от того, на котором они прибыли.

Трансферные пассажиры и багаж. Пассажиры, делающие прямую пересадку, и багаж, перегружаемый с одного рейса на другой.

Тревога в связи с угрозой взрыва. Состояние тревоги, объявляемое компетентными полномочными органами в целях осуществления плана действий по нейтрализации возможных последствий, связанных с получением угрозы из анонимного источника или по другим каналам, или обусловленное обнаружением подозрительного устройства или другого подозрительного предмета на борту воздушного судна, в аэропорту или в расположении какого-либо средства или службы гражданской авиации.

Угроза взрыва. Угроза, полученная из анонимного источника или по другим каналам, в которой сообщается или подразумевается достоверная или ложная информация о том, что безопасности воздушного судна в полете или на земле либо любого аэропорта или средства гражданской авиации, или любого лица может угрожать взрывчатое вещество или другой предмет или устройство.

Удостоверения личности. См. определение термина "система пропусков".

Управление кризисной ситуацией. Меры на случай чрезвычайной ситуации, принимаемые в ответ на повышенную степень угрозы, а также осуществление мер и процедур в ответ на аварийные ситуации, включающие акты незаконного вмешательства.

Упрощение формальностей. Эффективная организация необходимого процесса контроля в целях ускорения его прохождения лицами или грузами и предотвращения неоправданных эксплуатационных задержек.

Учения по безопасности. Полномасштабные учения по безопасности представляют собой имитацию акта незаконного вмешательства с целью обеспечения принятия в рамках плана на случай непредвиденных обстоятельств адекватных мер, соответствующих различным типам аварийной обстановки. Учения по безопасности ограниченного характера представляют собой имитацию акта незаконного вмешательства в целях обеспечения принятия адекватных мер со стороны агентств, участвующих в реализации плана на случай непредвиденных обстоятельств, или проверки функционирования его отдельных компонентов, например системы связи.

Уязвимое место. Любое средство или оборудование, находящееся в аэропорту или связанное с ним, повреждение или уничтожение которого приведет к серьезному нарушению деятельности аэропорта.

Член экипажа. Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

Глава 2

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ

2.1.1 Основной задачей государств-членов в сфере безопасности международной гражданской авиации является обеспечение безопасности и защиты пассажиров, членов экипажа, наземного персонала, населения, воздушных судов и средств и служб аэропорта, обслуживающего гражданскую авиацию, от актов незаконного вмешательства, совершаемых на земле или в полете. Это достигается за счет комплекса мер и привлечения различных людских и материальных ресурсов на международном и национальном уровнях, а также на уровне аэропорта.

2.1.2 Для решения этой основной задачи следует создать всеобъемлющую организационно-правовую структуру с четко определенными обязанностями и методами работы. Соответственно, в рамках надлежащего законодательства государству следует учредить компетентный полномочный орган ответственный за разработку, осуществление и обновление всеобъемлющей политики в области авиационной безопасности, в дальнейшем именуемый соответствующим полномочным органом. Такая политика должна обеспечивать достижение стандартизированного уровня авиационной безопасности посредством мер, соответствующих Стандартам Приложения 17 "Безопасность"; желательно также, чтобы такие меры учитывали и Рекомендуемую практику указанного Приложения.

2.1.3 Политика должна предусматривать выработку норм, практики и процедур, применяемых в "штатных" условиях работы, а также мер, которые требуются при любом повышении уровня угрозы авиационной безопасности.

2.1.4 Для достижения стандартизированного уровня авиационной безопасности в основу всеобъемлющей политики в области безопасности следует положить соответствующие правовые положения, выполняемые многочисленными организациями, задействованными в структуре обеспечения безопасности гражданской авиации, которая обычно включает:

- a) эксплуатантов воздушных судов;
- b) эксплуатантов аэропортов;
- c) поставщиков аэронавигационного обслуживания;
- d) полицейские органы и другие правоохранительные ведомства;
- e) поставщиков услуг в области безопасности; и
- f) разведывательные организации.

2.1.5 Основной принцип, который необходимо соблюдать при обеспечении безопасности гражданской авиации, заключается в том, чтобы применяемые меры авиационной безопасности были соизмеримы с уровнем угрозы.

2.2 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ

2.2.1 НПБГА. Политика государства в области авиационной безопасности и связанные с ней правила, стандарты, меры, практика и процедуры отражены в национальной программе безопасности гражданской авиации (НПБГА).

2.2.2 Каждый орган должен иметь четко оговоренные меры безопасности, политику, процедуры, стандарты и методы работы, соответствующие НПБГА.

2.2.3 НКБГА. Согласованные и последовательные действия различных организаций по применению мер безопасности должны достигаться посредством национального комитета по безопасности гражданской авиации (НКБГА) или иного эффективного органа для обеспечения скоординированного осуществления политики и стандартов на национальном уровне, а также путем создания аэропортового комитета безопасности (АКБ) для решения аналогичных задач на уровне аэропорта.

2.2.4 НППБГА. Государствам следует также разрабатывать и осуществлять всеобъемлющую национальную программу подготовки в области безопасности гражданской авиации (НППБГА) для обеспечения надлежащего информирования и функциональной подготовки по аспектам безопасности всех лиц, участвующих в реализации НПБГА или ответственных за нее.

2.2.5 НПККБГА или НПКК. В целях достижения последовательных и эффективных результатов в этой работе государствам следует контролировать действия различных структур для обеспечения надлежащего выполнения своих политики и стандартов в области безопасности. Для этого разрабатывается национальная программа контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации (НПККБГА), иногда называемая национальной программой контроля качества (НПКК).

2.3 КОНФИДЕНЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Общие принципы

2.3.1 Конфиденциальную информацию по авиационной безопасности следует предоставлять только тем лицам, которым такая информация требуется для выполнения ими своих обязанностей и которым, следовательно, разрешен доступ к ней. Такой подход именуется "принципом доступа по служебной необходимости".

2.3.2 К конфиденциальной информации следует применять меры по ее защите, и уровень такой защиты должен определяться государством или соответствующими организациями с учетом национальных требований к защите конфиденциальной информации, установленной ответственными полномочными органами. Может также возникнуть необходимость в применении мер защиты конфиденциальной информации по авиационной безопасности в процессе ее выявления, классификации, получения, хранения, раскрытия, распространения или уничтожения.

2.3.3 В период, когда конфиденциальная информация по авиационной безопасности не используется, ее следует надежно хранить, с тем чтобы предотвратить несанкционированный доступ. Например, при необходимости, в качестве средств обеспечения более надежной защиты могут использоваться безопасные шкафы, запечатанные комнаты или сейфы. Электронные копии документов с конфиденциальной информацией по авиационной безопасности должны обеспечиваться эквивалентной защитой.

2.3.4 Государствам и соответствующим организациям следует принимать меры по обеспечению того, чтобы несанкционированные лица, имеющие доступ к конфиденциальной информации по авиационной безопасности, не раскрывали такую информацию каким-либо лицам, не имеющим на это права. Например,

следует рассмотреть вопрос о том, чтобы санкционированные лица давали "подписку о неразглашении", прежде чем им будет разрешен доступ к такой информации.

Обмен конфиденциальной информацией между государствами

2.3.5 Прежде чем обмениваться конфиденциальной информацией с другими государствами, государствам следует четко идентифицировать такую информацию как конфиденциальную информацию по авиационной безопасности и передать любые конкретные требования в отношении подлежащих применению защитных мер. Государствам, получающим конфиденциальную информацию по авиационной безопасности, следует применять требуемые защитные меры для обеспечения предотвращения ее несанкционированного использования или разглашения.

2.4 БЕЗОПАСНОСТЬ И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

2.4.1 Принятие практически осуществимых мер для упрощения и ускорения формальностей в целях предотвращения не вызванных необходимостью задержек в воздушном движении предусматривается *Конвенцией о международной гражданской авиации* (именуемой "Чикагской конвенцией"). Таким образом, безопасность гражданской авиации пользуется наивысшим приоритетом, но при этом государство обязано поддерживать эффективность авиатранспортной системы. Надежное и эффективное управление процессами для предотвращения перегруженности, путаницы и беспорядка в терминалах аэропорта также является важным элементом обеспечения безопасности системы.

2.4.2 Вопросы упрощения таможенных и иммиграционных процедур и других формальностей, связанных с пересечением границы, рассматриваются в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*". Требования Приложения 9 влияют на управление национальной системой авиационной безопасности, поскольку они устанавливают процедуры пограничного контроля, применяемые государственными учреждениями. Сотрудничество руководства аэропорта с эксплуатантами воздушных судов является важнейшим элементом предоставления на удовлетворительном уровне средств и обслуживания достаточно гибким образом с учетом, когда это требуется, усиленных мер безопасности, а также в условиях постоянно растущего объема перевозок пассажиров, багажа и груза.

2.4.3 Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) Приложения 9 влияют на государственные нормы в части оценки и закупок оборудования и систем обеспечения безопасности, а также компоновки и проектирования аэропортов.

2.4.4 По мере возможности, следует поддерживать творческие подходы к проблеме авиационной безопасности, которые были бы эффективными и в то же время ненавязчивыми и воспринимались общественностью как логическая реакция на новые и существующие угрозы. Ниже приводятся некоторые элементы таких подходов:

- a) следует устанавливать уровни контроля в целях безопасности с учетом характера и масштаба существующей(их) угрозы (угроз), а усиленные меры контроля должны применяться выборочно в зависимости от оценки риска;
- b) методику выбора целей с помощью информационных технологий следует использовать для выделения случаев "повышенного риска" и более тщательной проверки, стремясь в то же время ускорить оформление остальных рейсов с низким уровнем риска;
- c) пункты специального контроля должны быть укомплектованы на достаточном уровне, обеспечивающем бесперебойную обработку пассажиропотока, с учетом аспектов

человеческого фактора. Необходимо решать проблему очередей с тем, чтобы свести к минимуму последствия возникновения "узких мест" при обработке потока пассажиров; и

- d) в отношении авиагрузов следует использовать режим "зарегистрированного агента" для выделения и ускорения оформления известных грузовых отправок, с тем чтобы можно было уделить особое внимание ненадежным грузовым отправлениям.

2.4.5 Следует признать важную роль взаимодействия в вопросах безопасности и упрощения формальностей для обеспечения бесперебойного процесса оформления пассажиров в качестве одного из ключевых элементов во всей цепочке мер авиационной безопасности. При условии надлежащей их интеграции такие элементы процесса упрощения формальностей, как машиночитываемые проездные документы (МСПД), предназначенные в первую очередь для поддержки служб иммиграционного контроля, и идентификации личности с помощью биометрических систем, могут поднять общий уровень эффективности мер по обеспечению безопасности гражданской авиации и защиты пассажиров.

2.4.6 Приложение 9 требует, чтобы Договаривающиеся государства выдавали только машиночитываемые паспорта (МСП) в соответствии с техническими требованиями части I тома 1 документа Doc 9303 "Машиночитываемые проездные документы". Выгоды от внедрения МСП и других МСПД выходят за рамки очевидных преимуществ для государств в вопросах сверки личности пассажиров со списками лиц, представляющих повышенную угрозу. Физические характеристики таких документов обеспечивают надежную защиту от их изменения, подделки или подлога, а принятие стандартизированного формата для визуальной зоны МСПД упрощает их проверку должностными лицами государства и авиакомпаний, в результате чего ускоряется оформление рейсов, относящихся к категории малого риска, упрощается выявление проблемных случаев и повышается эффективность правоприменительных действий.

2.4.7 Технические требования и инструктивный материал по МСПД содержатся в документе Doc 9303, технические требования части 1, части 2 и части 3 были утверждены Международной организацией по стандартизации (ИСО) в качестве стандартов ИСО, соответственно 7501-1, 7501-2 и 7501-3.

2.5 ПРИМЕНИМОСТЬ

2.5.1 Принцип авиационной безопасности в равной мере применим как к международным, так и к внутренним перевозкам гражданской авиации. Это особенно актуально в условиях превращения гражданской авиации в систему, в рамках которой пассажиры из удаленных пунктов доставляются в узловой центр ("звездообразную" систему), где нередко пересекаются на другие международные рейсы. Поэтому следует обеспечивать, чтобы для внутренних перевозок, поставляющих пассажиров международных рейсов, действовали те же меры обеспечения безопасности, что и для международных рейсов. Таким образом, государствам следует обеспечивать, чтобы меры безопасности, предусмотренные для международных перевозок, применялись, насколько это практически возможно, в отношении внутренних перевозок с учетом оценки угрозы безопасности, проводимой соответствующими национальными полномочными органами.

2.5.2 Если государством принято решение о нецелесообразности применения в отношении внутренних перевозок гражданской авиации мер безопасности, аналогичных применяемым в отношении международных перевозок, должно обеспечиваться, как минимум, следующее:

- a) четкое разграничение между внутренними и международными перевозками, с тем чтобы пассажиры или товары, передаваемые на международные рейсы, подвергались мерам контроля в целях безопасности, отвечающим требованиям Приложения 17, и

- b) применение, насколько это практически возможно, аналогичных мер контроля в целях безопасности в отношении перевозок обоих видов в любом аэропорту, обслуживающем как международные, так и внутренние перевозки.
-

Глава 3

ПРАВОВЫЕ И СВЯЗАННЫЕ С НИМИ АСПЕКТЫ

3.1 МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

3.1.1 В результате постоянного увеличения количества и видов преступных актов усиливается угроза безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации. В связи с тем, что такие акты продолжают иметь место, были разработаны следующие пять международно-правовых документов:

- a) *Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанная в Токио 14 сентября 1963 года (Дос 8364, "Токийская конвенция");
- b) *Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанная в Гааге 16 декабря 1970 года (Дос 8920, "Гаагская конвенция");
- c) *Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанная в Монреале 23 сентября 1972 года (Дос 8966, "Монреальская конвенция");
- d) *Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, совершенную в Монреале 23 сентября 1971 года*, подписанный в Монреале 24 февраля 1988 года (Дос 9518, "Монреальский протокол");
- e) *Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, совершенная в Монреале 1 марта 1991 года (Дос 9571, "Конвенция МЕХ");
- f) *Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации*, совершенная в Пекине 10 сентября 2010 г.;
- g) *Протокол о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанный в Пекине 10 сентября 2010 г. (Также называемый *Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*);
- h) *Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанный в Монреале 4 апреля 2014 года (или "Протокол, изменяющий Токийскую конвенцию").

3.2 АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

3.2.1 Токийская, Гаагская и Монреальская конвенции, Монреальский протокол, дополняющий Монреальскую конвенцию, Пекинская конвенция и Протокол, дополняющий Гаагскую конвенцию, относят к

числу уголовно наказуемых деяний и устанавливают юрисдикцию в отношении ряда конкретных актов незаконного вмешательства, затрагивающих воздушные суда, аэропорты и другие авиационные объекты.

3.2.2 Государства, ставшие сторонами в одной или нескольких конвенциях по авиационной безопасности, должны по крайней мере внести и определить в таких существующих правовых документах, как национальный уголовный кодекс и/или специальное законодательство по авиационной безопасности, перечисленные ниже акты в качестве уголовных преступлений, требующих сурового наказания:

- a) незаконный захват воздушных судов;
- b) акт насилия в отношении лица на борту воздушного судна в полете, если такой акт может поставить под угрозу безопасность полета данного воздушного судна;
- c) акт насилия с использованием любого устройства, вещества или оружия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерть, если такой акт угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту;
- d) разрушение или серьезное повреждение оборудования и сооружений аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, либо расположенных в аэропорту воздушных судов, не находящихся в эксплуатации, или нарушение работы служб аэропорта, если такой акт угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту;
- e) помещение или совершение действий, приводящих к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, что может угрожать его безопасности в полете;
- f) разрушение или повреждение аэронавигационного оборудования или вмешательство в его эксплуатацию, если такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете; и
- g) сообщение заведомо ложных сведений, создающее угрозу безопасности воздушного судна в полете.

3.3 ОБЯЗАННОСТИ

3.3.1 Законодательство по авиационной безопасности должно устанавливать параметры ответственности и подотчетности в рамках национальной системы авиационной безопасности, а именно:

- a) передавать соответствующему полномочному органу полномочия на разработку, введение, обновление и пересмотр НПБГА в соответствии с положениями Приложения 17, принимать регламентирующие положения, необходимые для реализации национальной программы, и осуществлять меры оперативного реагирования в случае любой возникающей угрозы безопасности;
- b) наделять соответствующий полномочный орган необходимыми полномочиями для распределения различных обязанностей по обеспечению авиационной безопасности между соответствующими государственными и отраслевыми организациями;

- c) требовать от эксплуатантов аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других сторон, на которые возложены обязанности по обеспечению авиационной безопасности, соблюдения НПБГА;
- d) санкционировать проведение соответствующим полномочным органом инспекционных проверок, обзоров, проверок и испытаний для определения соблюдения соответствующего законодательства и контроля за эффективностью НПБГА посредством функций контроля качества;
- e) санкционировать и устанавливать ответственность за досмотр лиц и товаров и за установку контрольно-пропускных пунктов для контролирования допуска лиц и транспортных средств, а также их перемещения и стоянки в контролируемой зоне и охраняемых зонах ограниченного доступа;
- f) санкционировать отказ в перевозке по воздуху лицам, которые рассматриваются как представляющие угрозу для безопасности какого-либо рейса;
- g) передавать правоприменительному ведомству и службам безопасности полномочия на взимание штрафов, арест и задержание правонарушителей; и
- h) санкционировать досмотр лиц, багажа и имущества.

3.3.2 В целях обеспечения поддержки в реализации и соблюдении принципов НПБГА законодательство должно включать следующее:

- a) положения, касающиеся ношения огнестрельного оружия пассажирами в салоне воздушного судна и его наличия в их багаже;
- b) положения, касающиеся перевозки лиц, находящихся под стражей или подпадающих под административные процедуры; и
- c) положения, предоставляющие юридические полномочия на выполнение проверок анкетных данных для подтверждения личности и послужного списка лица, включая, если это разрешено законом, данные о наличии судимостей, и для выяснения возможности использования такого лица для осуществления контроля в целях безопасности и предоставления ему допуска без сопровождения в охраняемую зону ограниченного доступа. В таком законодательстве необходимо также указать, какие правонарушения являются основанием для отказа кандидату.

3.4 ЭКСТРАДИЦИЯ И СУДЕБНОЕ ПРЕСЛЕДОВАНИЕ

3.4.1 Гагская, Монреальская и Пекинская конвенции, а также Монреальский и Гагский протоколы ставят своей целью, в частности, лишить предполагаемых правонарушителей безопасного убежища. Каждое государство-участник, которое не выдает предполагаемого правонарушителя по запросу, должно возбудить собственное судебное преследование. Государства-участники одной или обеих конвенций или намеревающиеся стать участниками, должны ввести процедуры экстрадиции и выдачи предполагаемых правонарушителей другим государствам. Если просьбы о выдаче не поступило или в такой просьбе отказано, государство должно установить юрисдикцию в отношении предполагаемого правонарушителя и обеспечить передачу такого лица компетентным органам для цели уголовного преследования.

3.5 МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

3.5.1 Конвенции по авиационной безопасности также содержат положения о международном сотрудничестве. Государства-участники конвенции берут на себя обязательство предоставлять друг другу наиболее полную помощь в связи с уголовно-процессуальными действиями, предпринимаемыми в связи с предусмотренными такими документами преступлениями (Гагская, Монреальская и Пекинская конвенции). Любое государство-участник Монреальской конвенции, имеющее основания полагать, что будет совершено преступление, должно предоставить в соответствии со своим национальным законодательством любую соответствующую информацию заинтересованным государствам. Государствам-участникам одной или обеих конвенций, необходимо обеспечить принятие соответствующих законодательных положений для выполнения таких требований.

3.5.2 Инструктивный материал по международному сотрудничеству приводится в главе 4.

3.6 ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

3.6.1 Токийская конвенция определяет полномочия командира воздушного судна в полете и описывает конкретные действия, которые должны предприниматься в случае незаконного акта. В соответствии с ее положениями государства должны обеспечивать, чтобы командир воздушного судна имел право:

- a) обеспечивать безопасность воздушного судна и находящихся на нем лиц или имущества;
- b) поддерживать должный порядок и дисциплину на борту;
- c) принимать ограничительные меры в отношении лиц на борту, которые могут создавать угрозу безопасности полета;
- d) высадить или передать компетентным полномочным органам лиц, которые могут создавать угрозу безопасности полета;
- e) в кратчайшие возможные сроки и желательно до посадки на территории государства уведомить полномочные органы такого государства о том, что на борту находится лицо, к которому применены ограничительные меры; и
- f) предоставить полномочным органам государства доказательства и информацию об инциденте, обусловившем необходимость высадки и/или передачи пассажира.

3.7 КОНВЕНЦИЯ О МАРКИРОВКЕ ПЛАСТИЧЕСКИХ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ В ЦЕЛЯХ ИХ ОБНАРУЖЕНИЯ (КОНВЕНЦИЯ МЕХ)

3.7.1 Конвенция МЕХ требует, чтобы пластиковые взрывчатые вещества маркировались в процессе изготовления одним из маркировочных веществ, указанных в техническом приложении к Конвенции. Кроме того, эта Конвенция требует от каждого государства-участника запретить изготовление и перевозку немаркированных пластиковых взрывчатых веществ и осуществлять строгий и эффективный контроль над владением и перемещением существующих немаркированных взрывчатых веществ, а также уничтожить существующие запасы. Государствам-участникам конвенции МЕХ или намеревающимся стать участниками следует принять положения, обеспечивающие выполнение вышеизложенных требований.

3.8 НАРУШАЮЩИЕ ПОРЯДОК ИЛИ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫЕ ПАССАЖИРЫ

3.8.1 Желательно, чтобы каждое государство разработало политику и меры в отношении нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров. Для этой цели могут оказаться полезными статьи 5–10 Токийской конвенции, но они обладают ограниченной юрисдикцией над правонарушениями, имеющими место на борту воздушных судов. Для преодоления такого ограничения ИКАО издала *"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"* (циркуляр 288). Реализация содержащихся в этом циркуляре мер в значительной степени устранил правовой вакуум, который в настоящее время существует в отношении правонарушений, совершаемых на международных рейсах.

3.8.2 Государствам следует принять необходимые правовые нормы путем введения в действие соответствующего законодательства, предусматривающего требование о том, чтобы в процедурах эксплуатантов воздушных судов были отражены вышеуказанные меры.

3.8.3 Государства должны требовать от эксплуатантов воздушных судов проводить работу по ознакомлению как наземного персонала, так и летных экипажей, с различными правовыми положениями, которые регулируют инциденты, связанные с поведением нарушающих порядок или недисциплинированных пассажиров.

3.8.4 Эксплуатантам воздушных судов следует предусмотреть включение в общие условия перевозки договорную статью, предоставляющую им право отказать в перевозке любого пассажира по их усмотрению, в тех случаях когда:

- a) нарушающее порядок поведение, как представляется, создает угрозу безопасности полетов;
- b) необходимо предпринять действия для предотвращения совершения преступления в рамках уголовного права; и
- c) поведение пассажира может создать неудобства для других пассажиров и членов экипажа и может нарушить надлежащий порядок и дисциплину на борту воздушного судна.

3.8.5 Во многих случаях нарушающего порядок или недисциплинированного пассажира приходится освобождать без предпринятия судебных или административных процессуальных действий, поскольку государство, в котором приземлилось воздушное судно, не обладает необходимой юрисдикцией. Как правило, государства, не являющиеся государством регистрации воздушного судна, не обладают юрисдикцией в отношении таких пассажиров и правонарушений, совершенных на борту воздушного судна за пределами их соответствующей территории, кроме определенных правонарушений, предусмотренных конвенциями по авиационной безопасности или обычным международным правом. Циркуляр 288 рекомендует государствам принять меры для включения списка конкретных правонарушений в национальные законодательные документы, установления юрисдикции над такими правонарушениями и создания соответствующего механизма для их рассмотрения.

3.8.6 Инструктивный материал по вопросам нарушающих порядок или недисциплинированных пассажиров приводится в главе 16.

3.9 ПАССАЖИРЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ В СООТВЕТСТВИИ С СУДЕБНЫМИ ИЛИ АДМИНИСТРАТИВНЫМИ ПРОЦЕДУРАМИ

3.9.1 К пассажирам, в отношении которых предприняты судебные или административные действия, относятся лица, находящиеся под арестом, а также лица, содержащиеся под стражей на законных основаниях,

лица без права на въезд, депортируемые лица и лица, страдающие психическими заболеваниями. Их также обычно относят к "пассажирам особой категории". Пассажиры, в отношении которых осуществляются судебные или административные процессуальные действия, могут считаться создающими угрозу безопасности и подвергаться дополнительным административным процедурам до посадки на борт воздушного судна. В некоторых случаях отдельные процедуры (например, требование о наличии конвоира, который может быть вооружен) будут применяться на всем протяжении полета и по прибытии в пункт назначения.

3.9.2 Согласно Чикагской конвенции каждому государству-члену следует выработать эксплуатационные требования по перевозке пассажиров особой категории, которые должны перевозиться в рамках судебных или административных процессуальных действий. Ссылку на такие требования необходимо включить в НПБГА, а подробное описание должно содержаться в программах безопасности эксплуатантов воздушных судов.

3.9.3 Инструктивный материал о требуемых мерах безопасности при перевозке пассажиров, в отношении которых осуществляются судебные или административные процессуальные действия, содержится в главе 12.

Глава 4

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

4.1 ПРИНЦИПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

4.1.1 Сотрудничество, построенное на надлежащем обмене информацией, прозрачности, взаимном уважении и соблюдении обязательств всеми участвующими сторонами, имеет важное значение в налаживании партнерских отношений. С учетом трансграничного характера авиации и факторов угрозы для авиационной безопасности государствам следует придерживаться ряда принципов, с тем чтобы способствовать развитию международного сотрудничества в области авиационной безопасности эффективным, надежным и стабильным образом, проявляя также при этом уважение к суверенитету государств и приверженность Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО как международной базовой системе. Ниже приводятся три таких принципа:

- a) соблюдение духа сотрудничества, определенного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении;
- b) признание эквивалентных мер безопасности; и
- c) концентрация внимания на конечных результатах применения мер безопасности.

4.2 ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ В ОТНОШЕНИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

4.2.1 Государствам следует наладить сотрудничество в деле разработки своих национальных программ безопасности, включая программы подготовки кадров и контроля качества, в целях гармонизации и повышения эффективности международной системы авиационной безопасности. Согласование практики и процедур между государствами:

- a) повысит уровень авиационной безопасности в глобальном масштабе;
- b) будет способствовать принятию мер безопасности эксплуатантами;
- c) рационализирует оформление пассажиров от пункта вылета до пункта назначения; и
- d) укрепит доверие пассажиров к системе обеспечения безопасности.

4.2.2 В целях обеспечения согласованности процедур на общемировом уровне государствам следует предоставлять другим государствам по запросу соответствующие выдержки из своих НПБГА. Типовая НПБГА приводится в добавлении 1, из которой видно, как государство может оформить представление конфиденциальной информации, в виде добавлений, что упростит рассылку такой информации более широкому кругу организаций внутри государства, а также другим государствам.

4.3 ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ ПО ИТОГАМ ПРОВЕРОК

4.3.1 Предоставление информации по итогам проверки способствует ознакомлению с передовой практикой в области авиационной безопасности, повышению взаимного доверия государств к уровню авиационной безопасности и поощряет в целом соблюдение SARPS Приложения 17 и требований Приложения 9, относящихся к сфере безопасности.

4.3.2 Независимо от обмена между государствами информацией по итогам проверок общие результаты проверок (с разбивкой по регионам и областям) можно найти в Универсальной программе проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ) в разделе "Анализ результатов проверок". Кроме того, на защищенном веб-сайте УППАБ, доступ к которому имеют только уполномоченный персонал и государства-члены, в графическом виде приводятся данные об уровне фактического невыполнения критических элементов, а также о выявленных значительных проблемах в сфере авиационной безопасности в государствах, проверенных в рамках цикла УППАБ.

4.3.3 ИКАО придерживается принципа строгой конфиденциальности любой относящейся к конкретному государству информации по итогам проверок, проведенных в рамках УППАБ. Если такую информацию запрашивает другое государство, государствам следует, по мере целесообразности и с учетом аспектов суверенитета, предоставлять данные о результатах проверки и связанных с ней корректирующих действиях. Каждому государству-члену следует уведомлять ИКАО о предоставлении такой информации.

4.4 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ ОБ УГРОЗЕ

4.4.1 Принципы

4.4.1.1 Оперативному обмену информацией, в том числе в случае любого повышения уровня угрозы, способствует наличие каналов связи – как официальных, так и неофициальных, – между сотрудниками служб авиационной безопасности в государствах. Также чрезвычайно полезным может быть обмен информацией о методах, с помощью которых пытались нарушить режим безопасности, об опыте использования оборудования по обеспечению безопасности и о повседневной практике.

4.4.1.2 Для ведения связи во время серьезного инцидента следует обеспечить наличие официальных процедур обмена информацией между установленным кругом должностных лиц, включая опубликованный перечень номеров телефонов, адресов, номеров телексов и факсов а также электронной почты и адресов авиационной фиксированной службы (AFS).

4.4.1.3 Государствам следует разработать порядок анализа и распространения информации об угрозе и обеспечить принятие надлежащих мер эксплуатантами воздушных судов и аэропортов для противодействия выявленной угрозе.

4.4.1.4 Информацию следует предоставлять в тех случаях, когда она требуется сотрудникам для эффективного выполнения их обязанностей, т. е. по принципу служебной необходимости.

4.4.1.5 Информацию об угрозе в отношении конкретного воздушного судна следует незамедлительно передать руководителю службы безопасности или главе местного представительства эксплуатанта и командиру воздушного судна.

4.4.1.6 Следует обеспечить оперативный сбор и передачу информации о незаконно захваченном воздушном судне, маршрут полета которого изменен. Следует незамедлительно информировать полномочные органы в государствах по маршруту следования и в предполагаемом пункте назначения воздушного судна.

4.4.1.7 Каждому государству следует обеспечивать, чтобы получаемая информация о воздушном судне, маршрут следования которого был незаконно изменен, как можно скорее передавалась в местные органы обслуживания воздушного движения, руководству соответствующих аэропортов, эксплуатанту воздушного судна и всем другим заинтересованным сторонам.

4.4.1.8 Государствам, не располагающим достаточными ресурсами для противодействия непосредственным угрозам или актам незаконного вмешательства, следует рассмотреть возможность обращения с просьбами о правовой и процедурной помощи к соседним государствам, обладающими более широкими возможностями в части сбора и распространения информации об угрозе и инцидентах.

4.4.1.9 Просьбы государства о принятии особых мер безопасности в отношении конкретного рейса следует выполнять по мере необходимости. Для того чтобы такие просьбы получили надлежащее внимание, государствам следует прежде всего определить процедуры и представителей правительственных ведомств, эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, которых необходимо информировать о наличии угрозы. Кроме того, следует согласовать с соответствующими эксплуатантами воздушных судов и/или аэропортами параметры особых мер безопасности, ответственных за дополнительные расходы и сроки предпринятия действий.

4.4.2 Сеть координационных центров по авиационной безопасности

4.4.2.1 Передачу срочных сообщений можно упростить путем использования сети координационных центров (КЦ) по авиационной безопасности, созданной ИКАО для информирования о непосредственных угрозах деятельности гражданского воздушного транспорта в соответствии с рекомендациями Группы G8 по борьбе с преступностью и терроризмом, принятыми в Риме и Лионе. В соответствии с резолюцией А38-15 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности" государствам, которые еще не сделали этого, настоятельно рекомендуется принять участие в функционировании сети КЦ ИКАО.

4.4.2.2 Цель сети координационных центров ИКАО заключается в предоставлении подробных сведений о сети контактов по безопасности международной авиации в каждом государстве, назначаемых в качестве компетентных полномочных органов для отправления и получения в любое время дня и ночи сообщений относительно непосредственной угрозы, срочных запросов по вопросам безопасности и/или рекомендаций по выполнению требований безопасности в целях противодействия непосредственной угрозе. Координаторы должны быть доступными в любое время, участвовать в процессе оценки угрозы и находиться поблизости от центра принятия решений относительно процедур обеспечения авиационной безопасности.

4.4.2.3 Учитывая конфиденциальный характер информации в сети, ее необходимо строго контролировать, так как в противном случае может быть сведена на нет эффективность предпринимаемых усилий и будущих мероприятий по обеспечению безопасности. Соответственно, для осуществления контроля за такой информацией участвующим государствам следует учитывать перечисленные ниже факторы:

- a) доступ в сеть КЦ ИКАО предоставляется только государствам-членам и соответствующим государственным служащим (как правило, служащим соответствующих полномочных органов по авиационной безопасности), которые получили пароль от ИКАО;
- b) участникам КЦ ИКАО и государствам-членам настоятельно рекомендуется постоянно обновлять свои контактные данные;

- c) участвующие государства должны обеспечивать физическую защиту доступа в сеть КЦ, предоставляя его только тем, кому это требуется для выполнения служебных обязанностей;
- d) участвующим государствам следует ввести внутренние процедуры, обеспечивающие оперативную обработку информации, получаемой через сеть координаторов ИКАО, с учетом ее срочности;
- e) участвующим государствам предлагается использовать интегрированную в сеть КЦ систему передачи сообщений, которая позволяет осуществлять безопасный и быстрый обмен информацией; и
- f) участие в сети КЦ ИКАО обусловлено согласием государства выполнять вышеизложенные указания.

4.4.2.4 Для того чтобы стать участником сети КЦ ИКАО, государству необходимо заполнить бланк заявления, приведенный в добавлении 2, и направить его на имя начальника Секции политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей ИКАО.

4.4.2.5 В целях упрощения обмена информацией в сеть КЦ интегрирована безопасная система передачи сообщений, которая позволяет уполномоченным лицам составлять и передавать сообщения, предназначенные для ограниченного использования, а также обычные. Такие лица должны иметь доступ к сети КЦ и являться:

- a) зарегистрированным в сети КЦ координатором от того или иного государства или
- b) лицом, которому соответствующий полномочный орган по авиационной безопасности разрешил направить сообщение с использованием указанной интегрированной системы передачи сообщений.

4.4.3 Процесс ведения связи

4.4.3.1 Как правило, единственными источниками информации или разведывательных данных, имеющих отношение к авиационной безопасности, являются государства, ИКАО, Международная организация уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет аэропортов (МСА), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Всемирный почтовый союз (ВПС) и региональные организации эксплуатантов.

4.4.3.2 Если государство или международная организация располагают конкретной информацией о возможном происшествии, касающемся эксплуатанта воздушных судов или аэропорта, им следует незамедлительно и одновременно уведомить следующие стороны:

- a) государство (государства) возможного места происшествия – непосредственно через сеть КЦ ИКАО или через местное дипломатическое представительство;
- b) заинтересованного эксплуатанта воздушного судна, если у него имеется представительство в государстве, из которого поступает информация; и
- c) национальное центральное бюро ИКПО-ИНТЕРПОЛ, если государство является членом этой организации; в ИКПО-ИНТЕРПОЛ существует официальная система представления донесений, которой следует придерживаться.

4.4.3.3 Специальное сообщение о возможности конкретных происшествий должно содержать ответы на пять вопросов: кто, что, когда, где и почему.

4.4.3.4 В каждом случае адресат сообщения о возможном инциденте в сфере безопасности или специальных мерах безопасности должен подтвердить его получение.

4.4.3.5 Для максимальной эффективности, особенно в чрезвычайной ситуации, государствам следует поощрять установление прямых связей между национальными подразделениями по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации. Сообщениям, содержащим срочную информацию об угрозе, должен присваиваться наивысший приоритет, например, путем использования префикса SVH для телеграмм и SS для сообщений в сети AFS.

4.4.3.6 Всю информацию о действиях по поиску и задержанию лиц за пределами государства следует, по возможности, передавать через национальное центральное бюро ИКПО-ИНТЕРПОЛ этого государства.

4.4.3.7 Если государство не в состоянии самостоятельно передать срочную информацию другому государству, ему следует незамедлительно обратиться за помощью к третьему государству или ИКАО.

4.4.3.8 Как только обстоятельства позволят отказаться от специальных мер предосторожности, соответствующему полномочному органу следует сразу же передать информацию об этом заинтересованным государствам, эксплуатанту воздушных судов и ИКПО-ИНТЕРПОЛ, если это государство является её членом.

4.4.3.9 Если государство имеет информацию о результатах испытаний и оценки оборудования, методах или процедурах обеспечения безопасности, которая может представлять интерес для сообщества безопасности международной гражданской авиации, ему следует направить эти данные государствам и ИКАО для распространения. Такую информацию следует передать в национальное центральное бюро ИКПО-ИНТЕРПОЛ данного государства для рассылки компетентным полномочным органам ИКПО-ИНТЕРПОЛ.

4.4.3.10 Периодические совещания с участием представителей подразделений по вопросам политики и регламентирования в области авиационной безопасности и служб безопасности эксплуатантов воздушных судов соседних государств являются полезным форумом для обмена информацией и выработки последовательных и взаимодополняющих процедур и планов на случай непредвиденных обстоятельств, и их следует проводить на регулярной основе.

4.4.3.11 Дополнительная информация по сбору и передаче информации приводится в главе 17.

4.5 AVSECPAEDIA (ЭНЦИКЛОПЕДИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ)

4.5.1 По возможности, государствам следует обмениваться информацией менее конфиденциального и несекретного характера в рамках ограничений, установленных национальным законодательством в отношении защиты конфиденциальной или секретной информации по авиационной безопасности, при надлежащих условиях и с использованием надлежащих средств в целях достижения общих стандартов, согласованных процедур и передовой практики. Технологии досмотра являются важной частью глобальной системы обеспечения безопасности авиаперевозок, и государства могут получить выгоду от обмена такой информацией и практикой. Однако обмен информацией более конфиденциального характера следует осуществлять путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений о защите конфиденциальной информации.

4.5.2 AVSECPaedia представляет собой основанную на использовании Интернета компьютерную систему, разработанную ИКАО и предоставляющую государствам информацию о появляющихся передовой практике и новых подходах, включая рекомендации по различным досмотровым технологиям, которые были испытаны или

развернуты где-либо в мире. Она содержит сводную информацию о досмотровых технологиях и оборудовании и способствует ее распространению государствам. Государства-члены имеют доступ к информации, начиная от описания технологий, перечисления изготовителей и оборудования и до эксплуатационного использования, сертификации, технических характеристик и ограничений.

4.5.3 Кроме того, система AVSECPaedia является динамичным и способствующим сотрудничеству инструментом, который позволяет государствам обмениваться своей собственной информацией или практикой по авиационной безопасности путем обновления своей собственной специально выделенной страницы в рамках этой системы. Таким образом, государства обладают полным контролем над информацией, которой они делятся с другими участвующими государствами, и могут вносить любые изменения в реальном масштабе времени и так часто, как сочтут необходимым.

4.5.4 Государствам-членам рекомендуется вносить свой вклад в систему AVSECPaedia, особенно путем предоставления информации, относящейся к досмотровым технологиям, усовершенствованным на их территории.

4.5.5 Для получения доступа к системе AVSECPaedia государствам-членам следует обратиться к начальнику Секции политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей ИКАО. В настоящее время доступ предоставляется только государствам-членам.

4.6 ДВУСТОРОННИЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

4.6.1 Государствам следует включать в двусторонние соглашения по воздушным перевозкам статью по авиационной безопасности. С учетом преимуществ стандартизации таких положений подготовлена типовая статья по авиационной безопасности для двусторонних соглашений, которая приводится в добавлении 3. Такой текст следует также включать в региональные договоренности по воздушным перевозкам.

4.6.2 В целях расширения сотрудничества между государствами отдельные элементы соответствующих НПБГА могут при необходимости взаимно корректироваться с учетом таких факторов, как географическая близость, объем перевозок, процедуры ответных действий в случае актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, анализ и распространение информации об угрозе, а также характер и масштабы контроля в целях безопасности пассажиров, ручной клади, зарегистрированного багажа, груза и почты. Это может быть сделано на основе межправительственного соглашения или путем обмена письмами.

4.6.3 Государствам следует использовать или адаптировать типовое соглашение о двустороннем или региональном сотрудничестве в области авиационной безопасности, которое приводится в добавлении 4. Такое типовое соглашение, определяющее рамки сотрудничества, не предназначено для замены статьи по авиационной безопасности, но может использоваться теми государствами, которые хотят установить взаимные обязательства по предотвращению незаконного захвата гражданских воздушных судов и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Соглашение, являющееся лишь рекомендацией для государств и не ограничивающее их в части адаптации текста, может дополнять или усиливать их существующие обязательства по многосторонним конвенциям в области авиационной безопасности.

4.7 ОТВЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СВЯЗИ С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА: ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ, РАЗБОР И АНАЛИЗ

4.7.1 Общие положения

4.7.1.1 В случае происшествия каждое государство, отвечающее за предоставление обслуживания воздушного движения воздушному судну, которое подверглось акту незаконного вмешательства, должно

собирать и систематизировать всю необходимую информацию о полете такого воздушного судна и направить эту информацию всем другим государствам, в чьем ведении находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения.

4.7.1.2 Соответствующему полномочному органу следует разработать процедуры и определить ответственных за обеспечение скорейшего и наиболее эффективного уведомления требуемых сторон. Такие процедуры должны быть включены в НПБГА или другой соответствующий документ. В рамках инструкции по их выполнению государству следует подготовить и обновлять список контактных лиц как внутри государства, так и за его пределами для облегчения уведомления.

4.7.1.3 Инструктивный материал в отношении актов незаконного вмешательства приводится в главе 17.

Представление данных об актах незаконного вмешательства в ИКАО

4.7.1.4 В соответствии со статьей 11 Гагской конвенции, статьей 13 Монреальской конвенции и Стандартом 5.3.1 Приложения 17 государствам, сталкивающимся с актом незаконного вмешательства, следует в кратчайшие сроки после прекращения такого акта обеспечить ИКАО всей соответствующей информацией, касающейся связанных с обеспечением безопасности аспектов акта незаконного вмешательства. Государствам следует по мере целесообразности направлять копии отчетов, подготовленных для ИКАО, другим государствам, которые могут быть заинтересованы в этом.

4.7.1.5 Образец направляемого ИКАО официального уведомления об акте незаконного вмешательства приводится в добавлении 42, а дополнительные рекомендации по представлению данных об актах незаконного вмешательства изложены в главе 17.

Разбор и анализ актов незаконного вмешательства

4.7.1.6 После каждого происшествия или случая угрозы соответствующий полномочный орган должен в кратчайшие сроки провести разбор и анализ всех выясненных обстоятельств. В зависимости от характера и последствий происшествия может потребоваться представление письменных отчетов участниками. В любом случае все участвующие лица должны сообщить о своей роли, возникших проблемах и достигнутых результатах, эффективности связи с другими участниками, а также высказать свои соображения о необходимости изменения или пересмотра конкретного плана действий на случай непредвиденных обстоятельств или программы безопасности.

4.7.1.7 Соответствующему полномочному органу следует определить корректирующие меры и/или надлежащие меры безопасности для предотвращения повторения ситуации и уведомить ИКАО об их выполнении в кратчайшие возможные сроки.

4.7.1.8 Дополнительные рекомендации по разбору и анализу актов незаконного вмешательства приводятся в главе 17.

Глава 5

ОРГАНИЗАЦИЯ И КОНТРОЛЬ

5.1 СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН: КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1.1 Каждому государству следует назначить в рамках своей администрации соответствующий полномочный орган по авиационной безопасности, который будет отвечать за разработку, осуществление и обновление НПБГА и обеспечивать защиту деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Для выполнения обязанностей такого полномочного органа обычно назначается ведомство гражданской авиации государства, которое наделяется соответствующими полномочиями.

5.1.2 Каждому государству следует уведомить ИКАО о назначении им своего полномочного органа и обеспечить, чтобы вся корреспонденция и все материалы по вопросам авиационной безопасности, исходящие из ИКАО, направлялись непосредственно этому полномочному органу, как только они поступают в государство.

5.1.3 Одним из главных элементов НПБГА и основной обязанностью вышеупомянутого полномочного органа является контроль за обеспечением авиационной безопасности. Контроль в сфере авиационной безопасности представляет собой средство, с помощью которого государства обеспечивают эффективное выполнение связанных с безопасностью SARPS и соответствующих процедур, содержащихся в Приложениях к Чикагской конвенции, и в первую очередь в Приложении 17, и относящихся к этому вопросу документах ИКАО. В этом контексте понятие "контроль" охватывает обязательства государства: по созданию и надлежащему укомплектованию организации по безопасности, разработке законов, нормативных документов, программ, политики и процедур, а также по обеспечению эффективного и сбалансированного осуществления этих требований. Контроль в сфере авиационной безопасности также способствует выдерживанию национальной авиационной отрасли уровней безопасности полетов и авиационной безопасности, по крайней мере равных уровням, установленным в SARPS.

5.1.4 Настоящее руководство, а также часть С *"Создание государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и управление этой системой"* документа Doc 9734 *"Руководство по организации контроля"* содержат рекомендации для государств по созданию и внедрению национальных систем контроля за обеспечением авиационной безопасности.

5.1.5 Создание механизма контроля в сфере авиационной безопасности осуществляется посредством принятия законодательного документа, закладывающего правовую основу деятельности государства в области авиационной безопасности. Такой законодательный документ создает соответствующий полномочный орган, наделяет его необходимыми правами и достаточными правомочиями для разработки, осуществления и обновления национальной политики в области авиационной безопасности и НПБГА. Законодательство также предусматривает меры по обеспечению соблюдения правил, норм и процедур авиационной безопасности, включая установление охраняемых зон ограниченного доступа, и полномочия на досмотр пассажиров и багажа.

5.1.6 Инструктивный материал по законодательству и нормативным положениям приводится в главе 3.

5.2 ОРГАНИЗАЦИИ, ДЕПАРТАМЕНТЫ ИЛИ ОТДЕЛЫ ПО ВОПРОСАМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

5.2.1 Принципы

5.2.1.1 Государствам следует создать организации, департаменты или отделы по авиационной безопасности в рамках соответствующих полномочных органов. Они должны иметь возможность эффективно распределять ресурсы государства, выделяемые на деятельность по обеспечению безопасности в нормальных условиях, а при необходимости на меры оперативного реагирования в условиях повышенной угрозы безопасности. На такие организации, департаменты или отделы следует возложить ответственность за нормативный контроль качества и политику в области подготовки кадров.

5.2.2 Политика в области регламентирования

5.2.2.1 В ведение такой организации, департамента или отдела следует включить следующие функции:

- a) ответственность за разработку, подготовку, ввод в действие и регулярный пересмотр НПБГА для обеспечения сбалансированного учета обязательств государства и соответствия политике правительства;
- b) формулирование и распределение задач по осуществлению НПБГА среди ведомств, эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэропортов и других заинтересованных сторон;
- c) установление минимальных эксплуатационных критериев и доведение их до сведения сторон, ответственных за осуществление мер безопасности;
- d) постоянный анализ уровня угрозы гражданской авиации и возможностей эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэропортов и т. д. по нейтрализации предполагаемой угрозы;
- e) управление информацией о любых угрозах или инцидентах и о типах и количестве обнаруженных или изъятых предметов, запрещенных к перевозке;
- f) укрепление и развитие хороших рабочих отношений, сотрудничества и обмена соответствующей информацией между государствами, особенно с соседними государствами и государствами, с которыми данная страна имеет активные авиатранспортные связи;
- g) рассмотрение программ безопасности, осуществляемых аэропортами, эксплуатантами воздушных судов, поставщиками обслуживания воздушного движения, организациями по обработке грузов и другими сторонами, на предмет их соответствия требованиям; и
- h) повышение уровня авиационной безопасности путем разработки и распространения передовой и инициативной административной и эксплуатационной практики и поощрения ее использования службами безопасности, администрациями аэропортов и эксплуатантами воздушных судов.

5.2.2.2 Для определения эффективности НПБГА и обеспечения эффективного обучения персонала, осуществляющего контроль в целях безопасности, следует разработать соответствующую политику в области контроля качества и подготовки национальных кадров.

5.2.3 Организация работы и персонал

5.2.3.1 В рамках выполнения своих обязанностей по эффективной разработке и обновлению НПБГА департаменту или отделу авиационной безопасности следует наладить тесные рабочие контакты с другими департаментами или отделами в рамках соответствующего полномочного органа.

5.2.3.2 На оперативном уровне департаменту или отделу авиационной безопасности следует установить и поддерживать тесные связи с другими правительственными департаментами и ведомствами, деятельность которых затрагивает НПБГА, например, правоохранительными структурами и органами пограничного контроля. Для сбалансированного надзора за системой безопасности на государственном уровне следует обеспечить распределение обязанностей, но в то же время необходимо понимать, что окончательная ответственность за обеспечение эффективного осуществления НПБГА возложена на соответствующий полномочный орган.

5.2.3.3 Численность сотрудников департамента или отдела авиационной безопасности должна определяться масштабами соответствующей деятельности в государстве. В некоторых случаях функции такого отдела могут даже выполняться сотрудниками, выполняющими другие обязанности, например, по обеспечению безопасности полетов. Такое разделение функций между подразделениями соответствующего полномочного органа может быть экономически эффективным и обеспечивать высокий уровень авиационной безопасности при условии установления соответствующих стандартов и жесткого контроля за их соблюдением. Следует, например, внимательно следить за тем, чтобы соответствующий персонал надлежащим образом отбирался, подготавливался и был информирован о не всегда очевидных различиях между этими специфическими сферами, к которым зачастую предъявляются конфликтующие между собой требования. Целесообразность использования такого подхода определяется главным образом местными условиями и масштабами авиационной деятельности в государстве.

5.2.3.4 Рекомендации по набору и подготовке персонала служб авиационной безопасности содержатся в главе 8.

5.2.4 Сотрудничество между департаментами, ведомствами и другими структурами

5.2.4.1 Одна из основных обязанностей соответствующего полномочного органа связана с формулированием и распределением задач и координацией действий различных департаментов, ведомств и других структур, занимающихся осуществлением различных аспектов НПБГА. Функции, которые должны выполняться другими департаментами и подразделениями в поддержку полномочного органа и НПБГА, включают юридические вопросы через правовой департамент, зарубежные или внешние связи, правоохранительные вопросы, почтовые службы, пограничный контроль, таможенные и иммиграционные службы, национальные вооруженные силы и разведывательную деятельность.

5.2.4.2 Зачастую выполнением конкретной функции в области авиационной безопасности непосредственно занимаются несколько ведомств. Например, ответственность за охрану аэропортов, аэронавигационных средств и служб могут сообща нести соответствующий полномочный орган, руководство аэропорта и правоохранительные органы.

5.2.4.3 Несмотря на разделение обязанностей в области авиационной безопасности между различными структурами и/или их дублирование, в конечном итоге ответственность за обеспечение эффективного осуществления НПБГА должна возлагаться только на один компетентный орган, т. е. соответствующий полномочный орган.

5.3 НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

5.3.1 Общие положения

5.3.1.1 Учитывая большое количество правительственных департаментов и ведомств, которые могут быть задействованы в обеспечении авиационной безопасности в государстве, следует упростить обеспечение постоянной координации действий ключевых участников. Для этого создается национальный комитет по безопасности гражданской авиации (НКБГА) или аналогичная структура.

5.3.1.2 НКБГА должен быть постоянным органом, собирающимся на регулярной основе и действующим согласно переданным им правительством полномочиям. Для того чтобы иметь возможность принимать решительные меры, НКБГА должен состоять из старших должностных лиц правительства и высокопоставленных представителей авиационных кругов, причем последние должны выступать в качестве консультантов правительства. В идеальном варианте заседания НКБГА должны проводиться не реже двух раз в календарный год.

5.3.1.3 Ниже приводятся рекомендации относительно состава НКБГА:

- a) в число министерств или ведомств, которые должны быть представлены в комитете, следует включить, в том числе, соответствующий полномочный орган, отвечающий за выполнение полицейских функций, иммиграционную и таможенную службы, прочие ведомства, занимающиеся пограничным контролем, поставщиков обслуживания воздушного движения, почтовые службы и ведомства, занимающиеся внешними сношениями. В тех случаях, когда НКБГА обсуждает вопросы, относящиеся к превентивным мерам и процедурам и связанным с ними действиям, его заседания следует проводить под председательством старшего должностного лица государственного ведомства или учреждения, отвечающего за авиацию, а при рассмотрении планов действий в чрезвычайных обстоятельствах и связанных с ними мероприятий в случае происшествий функции председательствующего должно осуществлять старшее должностное лицо государственного ведомства или учреждения, отвечающего за составление таких планов и действий;
- b) в состав НКБГА обязательно должен входить председатель национального комитета по упрощению формальностей на воздушном транспорте, что позволит обеспечить последовательность в осуществлении программ и учитывать возможные последствия мер безопасности для повседневной авиационной деятельности; и
- c) НКБГА должен также дополнительно привлекать к своей работе на разовой основе и по мере необходимости представителей аэропортовых полномочных органов, эксплуатантов воздушных судов и организаций служащих, особенно тех, которые представляют членов экипажей и персонал органов обслуживания воздушного движения и служб связи, что позволит получать в ходе работы необходимые консультации по эксплуатационным и техническим вопросам.

5.3.1.4 Для НКБГА может быть установлен следующий круг полномочий:

- a) оказание консультативной помощи в области мер авиационной безопасности, необходимых для нейтрализации угроз авиации;
- b) постоянное наблюдение за ходом реализации таких мер и подготовка рекомендаций об их изменении в связи с информацией о новых угрозах, появлением новых технологий и методов обеспечения авиационной безопасности и другими факторами;

- c) обеспечение координации мер авиационной безопасности между департаментами, ведомствами и другими сторонами, отвечающими за осуществление НПБГА, с учетом форм и масштабов угрозы;
- d) внесение предложений о новых политике/правилах в области авиационной безопасности или изменении действующих документов;
- e) содействие учету аспектов безопасности при проектировании новых аэропортов или расширении существующих объектов;
- f) рассмотрение рекомендаций, вносимых комитетом (комитетами) АКБ и другими соответствующими комитетами; и
- g) рассмотрение форм сотрудничества с международными организациями и другими государствами в целях реализации единых минимальных стандартов авиационной безопасности, позволяющих повысить безопасность гражданской авиации в целом.

5.3.1.5 Деятельность НКБГА и АКБ должна основываться на принципах гибкости и консенсуса членов комитета. Если это не представляется возможным, решения могут приниматься в форме директив правительства, подкрепляемых надлежащим законодательным актом.

5.3.1.6 Если рамки государственной структуры препятствуют эффективной работе НКБГА, следует изыскивать другие формы, обеспечивающие обмен информацией и координацию действий ключевых директивных органов для обеспечения достижения поставленных целей и координации выработки и осуществления политики государства.

5.3.1.7 Государствам следует рассмотреть вопрос о включении в НКБГА технической комиссии для представления данных об эксплуатационной жизнеспособности новых программ и мер.

5.3.2 Национальные отраслевые консультативные органы по авиационной безопасности

5.3.2.1 Каждому государству следует создать НКБГА или аналогичные механизмы для целей координации деятельности по авиационной безопасности между департаментами, ведомствами и другими государственными учреждениями, эксплуатантами воздушных судов и аэропортов и иными организациями, связанными с реализацией различных аспектов НПБГА или отвечающими за нее.

5.3.2.2 Комитеты НКБГА следует создавать также для координирования на национальном уровне выполнения SARPS Приложения 17, а также обеспечения согласованности НПБГА с политикой государства в отношении уровня угрозы.

5.3.2.3 Поскольку НКБГА не должен отвечать за консультирование отрасли по вопросам принятия решений и составления законопроектов по авиационной безопасности, следует создать в соответствии с образцом, приведенном в добавлении 5, отраслевой консультативный орган по авиационной безопасности, который собирался бы на регулярной основе.

5.4 РЕСУРСЫ И СРЕДСТВА

5.4.1 Учитывая, что создание всеобъемлющей системы контроля за обеспечением безопасности является необходимым условием эффективного соблюдения в государстве SARPS Приложения 17 и

национальных требований в области авиационной безопасности и, соответствующему полномочному органу и другим органам, отвечающим за контроль за обеспечением авиационной безопасности, должны предоставляться необходимые ресурсы (как людские, так и финансовые) для эффективного выполнения от имени государства обязательств по контролю в сфере авиационной безопасности, а также эффективного функционирования на повседневной основе как в нормальных условиях, так и в периоды повышенной готовности при усилении угрозы. Указанные ресурсы должны также включать персонал службы технической и административной поддержки.

5.4.2 Соответствующий полномочный орган, в свою очередь, должен обеспечивать предоставление подразделениям авиационной безопасности в аэропортах, обслуживающих гражданскую авиацию в соответствующем государстве, вспомогательные ресурсы и средства, включая служебные помещения, средства связи, соответствующее оборудование для обеспечения безопасности и учебные средства.

Глава 6

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

6.1 ОБЗОР И СОДЕРЖАНИЕ

6.1.1 Общие положения

6.1.1.1 Каждому государству следует принять и осуществлять НПБГА, цель которой заключается в обеспечении защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства путем введения определенных правил, практики и процедур. Соответствующие части этой программы следует предоставить всем аэропортам, эксплуатантам воздушных судов и другим организациям, участвующим в обеспечении авиационной безопасности. Типовая модель НПБГА приводится в добавлении 1.

6.1.1.2 НПБГА должна представлять собой концептуальный план разработки и реализации системы обеспечения безопасности гражданской авиации. Поэтому для достижения оптимальной эффективности её функционирования следует выделять адекватные ресурсы, включая, в том числе, такие компоненты, как оборудование, системы, проектирование и компоновка объектов аэропорта, призванные обеспечивать его безопасность.

6.1.1.3 Каждая НПБГА уникальна. Программа может состоять из одного документа, содержащего действующие требования и процедуры обеспечения авиационной безопасности, или, в качестве альтернативного варианта, из нескольких документов с требованиями и процедурами, вытекающими из различных национальных законов, нормативных документов и программ. При использовании нескольких документов государствам следует установить определенный механизм, такой, как таблица перекрестных ссылок, чтобы упростить использование всех соответствующих документов и легко находить необходимые разделы и области политики НПБГА. Каким бы ни был формат, каждая НПБГА должна учитывать последние поправки к Приложению 17 и другим соответствующим Приложениям, а также любое усиление угрозы безопасности.

6.1.1.4 Раздел НПБГА, содержащий добавления, должен включать такие вспомогательные документы по авиационной безопасности, как НПКК, НППБГА, национальные планы на случай чрезвычайных обстоятельств, международные АПБ и программы безопасности эксплуатантов воздушных судов. Преимущество такого подхода состоит в том, что он позволяет рассылать НПБГА широкому кругу пользователей без её добавлений более конфиденциального характера. Рекомендации в отношении раздела НПБГА, содержащего добавления, приводятся в добавлении 1.

Другие Приложения

6.1.1.5 Приложения к Чикагской конвенции также имеют отношение к политике государств в области авиационной безопасности и должны быть отражены в НПБГА, в том числе:

- a) Приложение 2 *"Правила полетов"* устанавливает процедуры связи с органами обслуживания воздушного движения в случае, если воздушное судно подверглось акту незаконного вмешательства;
- b) часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* предусматривает требование о том, чтобы двери кабины летного экипажа могли запираются изнутри и чтобы на борту воздушного судна имелась контрольная карта процедур обыска для использования при поиске взрывного устройства и устанавливает требования в отношении подготовки членов летного экипажа в области авиационной безопасности;
- c) Приложение 8 *"Летная годность воздушных судов"* предусматривает учет аспектов безопасности при проектировании воздушных судов, препятствующих сокрытию оружия, взрывчатых веществ или других опасных предметов на борту воздушного судна и минимизирующих последствия взрыва для конструкции воздушного судна;
- d) в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"*, рассматриваются вопросы стандартизации проездных документов и упорядочения систем и процедур пограничного контроля как для пассажиров, так и для багажа;
- e) в томе IV *"Системы обзорной радиолокации и предупреждения столкновений"* Приложения 10 *"Авиационная электросвязь"* рассматриваются коды ответов;
- f) в Приложении 11 *"Обслуживание воздушного движения"* излагаются требования, касающиеся предоставления обслуживания воздушного движения воздушному судну, которое подвергалось или считается подвергшимся акту незаконного вмешательства;
- g) Приложение 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* предусматривает требование о незамедлительном уведомлении заинтересованных государств, если в ходе расследования выяснится, что воздушное судно подверглось или могло подвергнуться акту незаконного вмешательства;
- h) в томе I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"* рассматриваются вопросы обеспечения изолированного места стоянки воздушных судов и планирования на случай аварийной обстановки на аэродроме; и
- i) в Приложении 18 *"Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"* рассматриваются вопросы перевозки опасных материалов и опасных грузов.

Обязанности

6.1.1.6 Различие законов, обычаев и организационных структур правительственных ведомств и учреждений, несущих ответственность за различные аспекты авиационной безопасности, затрудняют подготовку точных рекомендаций о разделении обязанностей между государственными ведомствами, полномочными органами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов и другими структурами в части, касающейся авиационной безопасности и безопасности авиаперевозок. Поэтому эти обязанности следует четко определить в каждом государстве в рамках национальных правил и отразить в НПБГА.

6.1.1.7 В национальных нормативных документах следует четко указать те организации или структуры, которые отвечают за выполнение различных предписанных функций в области безопасности. Учитывая неизбежное разделение ответственности в сфере авиационной безопасности, в эффективной программе

безопасности должны быть четко и однозначно определены обязанности, возложенные на каждую организацию или орган. К их числу относятся соответствующий полномочный орган, полномочные органы и арендаторы аэропортов, эксплуатанты воздушных судов, правоохранительные органы, национальные вооруженные силы, органы пограничного контроля и поставщики обслуживания воздушного движения. В число конкретных сфер ответственности, например, должна входить обязанность эксплуатантов воздушных судов и аэропортов разрабатывать и согласовывать программы обеспечения безопасности и программы подготовки персонала служб безопасности.

6.1.2 Превентивные меры

6.1.2.1 В НПБГА следует отразить нормативные требования о принятии превентивных мер безопасности в отношении воздушных судов, аэропортов, аэронавигационных средств, пассажиров, багажа, груза, почты, бортипитания и бортприпасов.

6.1.2.2 НПБГА должна ориентироваться в первую очередь на постановку задач, которые будут решаться с помощью превентивных мер, а не на описание конкретных процедур или мероприятий.

6.1.2.3 Насколько это практически осуществимо, государствам следует включать в меры безопасности элементы произвольного выбора и непредсказуемости. Элемент непредсказуемости следует применять для достижения более высокого сдерживающего эффекта мер безопасности.

6.1.3 Управление кризисной ситуацией и ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства

6.1.3.1 В НПБГА следует также определить ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства. Необходимо установить конкретные обязанности и/или функции для правительственных ведомств, правоохранительных учреждений, национальных вооруженных сил, поставщиков обслуживания воздушного движения, эксплуатантов воздушных судов, руководства и арендаторов аэропортов, в том числе по подготовке планов на случай непредвиденных обстоятельств, выдаче указаний персоналу, установке систем связи и отработке ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства.

6.1.3.2 Рекомендации по вопросам управления кризисной ситуацией и ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства содержатся в главе 17.

6.1.4 Координация и информационное взаимодействие

6.1.4.1 В НПБГА необходимо включить положения о координации и информационном взаимодействии в рамках национальной системы обеспечения безопасности гражданской авиации, включая вопросы создания НКБГА, как это указано в главе 5.

6.1.4.2 Также в каждом гражданском аэропорту следует создать АКБ для оказания помощи сотруднику аэропорта по вопросам безопасности в координации мер и процедур контроля в целях безопасности, которые определены в НПБГА и ПБА.

6.1.4.3 НПБГА должна также отражать политику и процедуры государства в области авиационной безопасности в части контактов со средствами массовой информации и информационного взаимодействия с другими государствами и ИКАО, включая обмен информацией об угрозе.

6.1.5 Программы подготовки кадров и контроля качества

6.1.5.1 Стандарты и квалификационные требования к отбору и подготовке персонала, который будет заниматься выполнением функций обеспечения безопасности в авиационной отрасли, включая персонал служб безопасности, действующий от имени соответствующего полномочного органа, должны быть установлены в НПБГА и подробно изложены в НППБГА. В соответствии с НПБГА, следует также разработать систему сертификации инструктора.

6.1.5.2 Рекомендации относительно НППБГА приводятся в главе 8.

6.1.5.3 В НПБГА следует также предусмотреть создание НПКК, позволяющей определить соблюдение нормативных положений и оценить эффективность НПБГА, в частности убедиться в том, что лица, осуществляющие меры контроля в целях безопасности, обладают необходимой квалификацией и прошли надлежащую подготовку и сертификацию.

6.1.5.4 Рекомендации по НПКК приводятся в главе 7.

6.1.6 Эффективность программы

6.1.6.1 Для поддержания эффективности НПБГА следует обеспечить проведение следующих мероприятий:

- a) Контроль качества. Проверки и инспекции в рамках контроля качества следует проводить для выявления случаев несоблюдения нормативных требований, а также для оценки общего состояния системы безопасности. Обзоры, тестирование и испытания, являющиеся одним из элементов контроля качества, позволяют определить недостатки и слабые места в эксплуатационных процедурах, оборудовании, средствах и персонале и своевременно наметить корректирующие действия.
- b) Корректировка программы. Программа авиационной безопасности государства, эксплуатанта аэропорта или воздушных судов, поставщика обслуживания воздушного движения, зарегистрированного агента или другого соответствующего органа требует периодического внесения незначительных, а иногда и серьезных модификаций. Такие изменения должны обуславливаться информацией, получаемой в результате оценки угрозы, обзоров или инспекционных проверок. Корректировка программы в целях поддержания ее эффективности также может потребоваться при строительстве новых объектов или изменении условий, изменении характера эксплуатации воздушных судов и аэропорта. В связи с тем, что другие государства могут устанавливать специфические требования к полетам в государство, находящееся в процессе разработки или изменения НПБГА, иногда необходимо учитывать такие требования при корректировке программы, если они не противоречат политике государства. Кроме того, изменения могут быть связаны с результатами расследования и анализа какого-либо происшествия. Регулярное использование различных механизмов контроля качества и средств оценки показателей эффективности должно высветить сильные и слабые стороны НПБГА, в то время как частые небольшие корректировки следует вносить в процессе рассмотрения на постоянной основе новых потребностей или недостатков в области авиационной безопасности, что снизит необходимость крупномасштабного пересмотра программы и связанных с ней процедур.
- c) Оценка, установка и техническое обслуживание систем и устройств для обеспечения безопасности. Системы и устройства для обеспечения безопасности следует проектировать, устанавливать и обслуживать таким образом, чтобы обеспечивалась их максимальная эффективность. Регламент профилактического обслуживания должен составляться и

выполняться в интересах поддержания высокой степени эффективности при минимальных затратах. Потребности в проведении технического обслуживания, выявленные в ходе проводимых обзоров, инспекционных проверок и испытаний в целях безопасности, должны удовлетворяться незамедлительно. Аналогичный процесс в отношении персонала служб безопасности следует реализовывать в рамках программ переподготовки и постоянного обучения, которые необходимо включать в НППБГА.

- d) Распространение информации. Предоставление соответствующих разделов НППБГА и/или соответствующей информации или рекомендаций всем организациям, участвующим в осуществлении программы, необходимо для обеспечения эффективности программы и глубокого понимания национальных требований в области авиационной безопасности.

6.1.7 Финансирование программы авиационной безопасности

6.1.7.1 Государства не должны уклоняться от своих обязательств по обеспечению осуществления НППБГА и всех Стандартов Приложения 17, а также связанных с авиационной безопасностью требований в других Приложениях к Чикагской конвенции, мотивируя это ожидаемыми или фактическими расходами.

6.1.7.2 Инструктивный материал по данному вопросу содержится в разделе II документа "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082). Приведенный ниже текст дословно цитируется по разделу II документа Дос 9082:

Сборы за обеспечение безопасности

7. Государства несут ответственность за принятие соответствующих мер по обеспечению безопасности в аэропортах в соответствии с положениями Приложения 17 ИКАО "Безопасность" к Конвенции о международной гражданской авиации. Они могут поручить задачу по выполнению отдельных функций, связанных с обеспечением безопасности, таким организациям, как аэропорты, эксплуатанты воздушных судов и местная полиция. Государства сами определяют при каких обстоятельствах и в каком объеме расходы по предоставлению средств и служб безопасности должны покрываться за счет государства, аэропортов или других ответственных учреждений. Что касается возмещения расходов, связанных с обеспечением безопасности, за счет пользователей, то следует применять следующие общие принципы:

- i) До несения аэропортами, эксплуатантами воздушных судов или другими структурами расходов на обеспечение безопасности следует проводить консультации.
- ii) Соответствующие структуры могут возмещать расходы, связанные с мерами по обеспечению безопасности в аэропортах, за счет пользователей на справедливой и объективной основе с учетом консультаций.
- iii) Любые сборы на безопасность или расходы на безопасность, передаваемые на оплату поставщикам услуг, эксплуатантам воздушных судов и/или конечным пользователям, должны непосредственно увязываться с расходами на обеспечение конкретных служб безопасности, а также рассчитываться с учетом возмещения суммы, не превышающей конкретно понесенные расходы.
- iv) На счет гражданской авиации не следует относить понесенные расходы, связанные с осуществлением государствами более общих функций обеспечения безопасности, таких, как полицейская охрана общественного порядка, сбор разведывательной информации и обеспечение национальной безопасности.

- v) При взимании сборов за обеспечение конкретного уровня безопасности в отношении различных категорий пользователей не должна допускаться дискриминация. Определенным категориям пользователей также можно предъявлять к оплате дополнительные расходы, понесенные на обеспечение дополнительных уровней безопасности, предоставляемых им регулярно по запросу.
- vi) При возмещении расходов на безопасность в аэропортах с помощью сборов следует применять дискреционный метод, но такие сборы должны устанавливаться либо по числу пассажиров, либо по весу воздушного судна, либо с учетом обоих факторов. Расходы на безопасность, распределяемые среди арендаторов аэропорта, можно возмещать в форме арендной платы либо других сборов.
- vii) Сборы на безопасность могут взиматься либо в качестве дополнительных к другим уже действующим сборам, либо в форме отдельных сборов, но они должны подлежать отдельному определению расходов и соответствующему обоснованию.

6.2 ЦИКЛ ПЛАНИРОВАНИЯ И ТИПОВАЯ МОДЕЛЬ НПБГА

6.2.1 Цикл планирования мер безопасности

6.2.1.1 Выполнение различных функций и распределение обязанностей, которые следует рассматривать при планировании в рамках разработки НПБГА и соответствующих программ для каждого эксплуатанта аэропорта воздушных судов, представляют собой непрерывный процесс. Поэтому планирование в области авиационной безопасности следует рассматривать как циклическую процедуру.

6.2.1.2 Цикл планирования НПБГА и, в частности, меры и правила безопасности, необходимые в каждом аэропорту или для каждого эксплуатанта, должны основываться на следующих элементах:

- a) Приложение 17 и поправки к нему;
- b) национальные законодательные и нормативные документы;
- c) пересмотр программы с учетом изменяющихся условий или опыта;
- d) признание необходимости в соответствующих ресурсах и подготовке кадров;
- e) точная оценка уязвимости каждого эксплуатанта воздушных судов и аэропорта в ходе проводимых обзоров и инспекционных проверок состояния безопасности, а также степени угрозы на основе располагаемой информации;
- f) принятие индивидуальной программы безопасности в письменном виде для каждого, эксплуатанта воздушных судов и аэропорта, поставщика бортового питания, бортового обслуживания воздушного движения, которая учитывает экологические и эксплуатационные особенности, наличие персонала, оборудования, обучение и подготовку. Использование имеющихся ресурсов не только сокращает затраты на обеспечение безопасности, но и подчеркивает тот факт, что эффективное обеспечение безопасности является обязанностью каждого, кто участвует в работе, связанной с безопасностью;

- g) проектирование и установка оборудования и систем обеспечения безопасности в аэропортах; и
- h) постоянное рассмотрение и апробирование программы для поддержания ее эффективности.

6.2.2 Типовая модель НПБГА

6.2.2.1 Типовая модель НПБГА, приведенная в добавлении 1, может служить образцом при разработке НПБГА и позволяет государствам описать применяемые или методы обеспечения соблюдения требований SARPS Приложения 17 и соответствующих разделов других Приложений.

6.2.2.2 Учитывая простоту структуры, типовая модель НПБГА предполагает включение директив национальной политики, а не конкретной оперативной информации. Подробные данные о методах осуществления национальной политики содержатся в других документах, например, в ПБА, программе безопасности эксплуатанта воздушных судов и планах на случай непредвиденных обстоятельств, которые могут быть оформлены в виде добавлений к НПБГА.

6.2.2.3 НПБГА должна учитывать типовое соглашение по авиационной безопасности при заключении двустороннего или регионального сотрудничества, предусматривать во всех двусторонних соглашениях по воздушным перевозкам статью, касающуюся авиационной безопасности, и должна, как минимум:

- a) отражать соответствующие законодательные и нормативные документы, уполномочивающие соответствующий компетентный орган взять на себя ответственность за проведение политики и планирование в области авиационной безопасности, включая положения об осуществлении соответствующим полномочным органом контроля за проверкой пассажиров и ручной клади, принятием других мер безопасности на земле и в полете и любых особых или дополнительных мер или процедур безопасности, вводимых полномочным органом аэропорта, эксплуатантом воздушных судов или другим соответствующим органом для обеспечения надлежащего выполнения государством своих обязательств согласно Приложению 17;
- b) предусматривать налаживание тесного сотрудничества между многочисленными организациями, обеспечивающими успешное выполнение программы. К числу организаций, которые следует включить в эту категорию, относятся соответствующий полномочный орган, полномочные органы аэропортов, эксплуатанты воздушных судов, правоохранительные органы, службы безопасности, органы пограничного контроля, такие, как таможенная и иммиграционная службы, почтовые службы, частные коммерческие и торговые предприятия, работающие на территории аэропорта, или арендаторы аэропорта;
- c) четко определить ответственных за выполнение каждого раздела программы на национальном уровне и по каждому авиационному объекту, с тем чтобы это могло быть понятным для всех заинтересованных сторон;
- d) обеспечивать процесс предоставления на постоянной основе правительственным ведомствам и отрасли гражданской авиации необходимых консультаций относительно уровня мер безопасности, требуемых для защиты международной гражданской авиации в условиях существующей угрозы;
- e) предусматривать обмен информацией об угрозе и сотрудничество между государствами; анализ собранной информации и оценку степени угрозы; обмен информацией об актах незаконного вмешательства и относящихся к ним технических аспектах и ее рассылку соответствующим международным организациям и государствам для принятия единых стандартов защиты;

- f) обеспечивать выделение достаточных ресурсов и надлежащую подготовку кадров;
- g) обеспечивать постоянный контроль за выполнением программы и соблюдением правил;
- h) предусматривать меры реагирования в связи с угрозами и происшествиями;
- i) обеспечивать анализ и оценку эффективности программы;
- j) обеспечивать подготовку отчетов о происшествиях и связанной с ними информации для передачи в ИКАО;
- k) требовать учета аспектов безопасности при проектировании новых аэропортов или расширении существующих объектов.

6.2.2.4 Средства выполнения НПБГА в разных государствах могут существенно различаться, что прежде всего обусловлено необходимостью учета местных законов, обычаев и практики.

6.2.2.5 При разработке и обновлении НПБГА государству следует исходить из необходимости того, чтобы эта программа могла осуществляться в рамках ресурсов государства, эксплуатанта аэропорта и воздушных судов и:

- a) позволяла соответствующему полномочному органу на постоянной основе осуществлять контроль, не прибегая при этом к чрезмерному, подавляющему всякую инициативу вмешательству в управление на местах и тем самым избегая ситуации, когда созданная система определена чересчур детально и настолько лишена гибкости, что это может иметь серьезные негативные последствия для эффективного функционирования гражданского воздушного транспорта или лишить эксплуатантов воздушных судов и аэропортов полномочий на решение вопросов, которые являются признанной частью их соответствующих обязанностей по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности;
 - b) обеспечивала оптимальное использование всех имеющихся ресурсов;
 - c) способствовала поддержанию нормальных рабочих отношений между соответствующим полномочным органом, полномочными органами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов, и службами безопасности;
 - d) предусматривала скоординированный подход к установлению, обновлению и ужесточению стандартов, практики, мер, процедур, систем и устройств для обеспечения безопасности;
 - e) предусматривала мониторинг разведывательных данных и информации и возможность анализа таких данных с точки зрения последствий для авиации для любых последующих корректировок программы.
-

Глава 7

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

7.1 ВВЕДЕНИЕ

7.1.1 Одним из основополагающих компонентов системы безопасности гражданской авиации является эффективное осуществление мер контроля качества. Меры контроля качества можно определить как методы и мероприятия по наблюдению, используемые для оценки состояния системы безопасности гражданской авиации государства и, при необходимости, устранения выявленных недостатков.

7.1.2 Для внедрения мер контроля качества каждому государству следует потребовать от своего соответствующего полномочного органа разработать, ввести в действие и обновлять НПКК, чьи основные цели должны предусматривать:

- a) контроль за осуществлением мер авиационной безопасности эксплуатантами аэропортов и воздушных судов и другими структурами, выполняющими функции обеспечения безопасности, в соответствии с нормативными положениями и НПБГА;
- b) обеспечение эффективного выполнения нормативных требований и НПБГА;
- c) выявление недостатков и определение надлежащих корректирующих действий; и
- d) выявление всех аспектов мер безопасности, которые могут требовать изменения нормативных положений по авиационной безопасности, НПБГА и/или средств реализации.

7.1.3 НПКК следует разрабатывать и обновлять в рамках сотрудничества всех сторон, участвующих в осуществлении мер авиационной безопасности, и положения программы следует разъяснять каждому органу, в отношении которого могут быть приняты меры контроля качества, например, эксплуатантам аэропортов и воздушных судов.

7.1.4 В силу существенных различий в характере деятельности по эксплуатации аэропортов и воздушных судов в разных странах мероприятия по контролю качества следует адаптировать с учетом авиационной специфики каждого государства.

7.2 ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

7.2.1 Правовая основа

7.2.1.1 Для эффективного управления НПКК соответствующий полномочный орган должен быть наделен надлежащими юридическими полномочиями на проведение постоянного наблюдения и контроля, выявление недостатков, выдачу рекомендаций и при необходимости принуждение к соблюдению требований.

7.2.2 Квалификация и конфиденциальность

7.2.2.1 Меры по контролю качества должны осуществляться лицами, прошедшими подготовку в тех областях, в которых они будут проводить контроль. Большой опыт и знания позволят им более эффективно и действенно выполнять свою работу, что повысит доверие к системе контроля в области авиационной безопасности государства.

7.2.2.2 От таких лиц необходимо требовать строгого соблюдения режима конфиденциальности информации, которую они собирают в ходе контроля. Кроме того, они должны обладать юридическими полномочиями на выполнение своей работы.

7.2.3 Независимость

7.2.3.1 Меры по контролю качества должны быть объективными, достоверными и беспристрастными, что гарантирует сотрудничество со стороны контролируемых структур, признание результатов проверок и эффективное выполнение любых корректирующих действий. Поэтому одной из основных характеристик процесса контроля является независимость.

7.2.3.2 Организация деятельности по осуществлению НПКК должна проводиться независимо от тех структур и лиц, которые отвечают за осуществление мер в рамках НПБГА. Кроме того, персонал службы контроля качества должен быть независимым от контролируемых структур и любого коммерческого или эксплуатационного влияния. Это должно относиться и к любым внутренним мероприятиям по обеспечению качества.

7.2.4 Сфера действия и средства

7.2.4.1 НПКК должна охватывать различные виды деятельности для определения общего уровня соблюдения национальных требований и оценки потребностей системы обеспечения безопасности в различных областях.

7.2.4.2 Меры контроля качества должны распространяться на все аспекты НПБГА, включая организацию национальной системы безопасности и действующие меры безопасности, применяемые эксплуатантами воздушных судов и аэропортов.

7.2.4.3 Мероприятия по контролю следует проводить в отношении всех сторон, имеющих обязательства по обеспечению авиационной безопасности, включая иностранных эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты из аэропортов соответствующего государства, на предмет соблюдения ими национальных нормативных положений и НПБГА.

7.2.5 Стандартизация контроля качества

7.2.5.1 В вопросах организации и методики проведения различных видов мероприятий по контролю необходимо придерживаться единообразного и последовательного подхода, чтобы заручиться доверием и уважением всех сторон. Следует стандартизировать определение задач, планирование, подготовку и выполнение мероприятий по контролю (т. е. все проверяющие должны действовать одинаково), а также содержание и порядок рассылки отчетов и любых рекомендаций по корректирующим действиям.

7.2.5.2 Данные, собранные на систематической и стандартизированной основе, следует упорядочить, проанализировать и разослать оперативным образом для предпринятия последующих действий. Информацию об уровне соблюдения требований эксплуатантами воздушных судов и другими соответствующими сторонами следует использовать для установления приоритетов и выявления тенденций.

7.2.5.3 Учитывая конфиденциальный характер информации, связанной с авиационной безопасностью, отчетам и выводам следует присваивать категорию секретности в соответствии с правилами, действующими в каждом государстве.

7.2.6 Корректирующие действия

7.2.6.1 Документально зафиксированная информация о недостатках должна требовать скорейшего принятия корректирующих действий. Некоторые недостатки невозможно устранить сразу же, и в таком случае соответствующий полномочный орган должен подготовить план мероприятий с указанием сроков их выполнения.

7.2.6.2 В НПКК необходимо указать средства, с помощью которых следует устранять недостатки, а также меры по недопущению их повторного возникновения.

7.2.7 Внутренние меры контроля качества

7.2.7.1 Эксплуатанты воздушных судов и аэропортов должны принять в письменной форме, осуществлять и обновлять программу безопасности для выполнения требований НПБГА государства.

7.2.7.2 Каждому государству следует рекомендовать или требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов и аэропортов, их агенты и любые другие стороны, участвующие в осуществлении мер безопасности, приняли целевые программы контроля качества, предусматривающие мероприятия по контролю качества, соответствующие их видам деятельности. Ключевым требованием к навыкам лиц, занимающихся мерами контроля качества, должно быть хорошее рабочее знание процессов обеспечения безопасности и связанных с ними правил.

7.2.7.3 От эксплуатантов, которые ввели внутренние меры контроля качества, следует потребовать представления компетентному полномочному органу соответствующих результатов и подробной информации об осуществленных планах мероприятий по устранению недостатков.

7.2.8 Сбор информации из внешних источников

7.2.8.1 Каждому государству необходимо установить процесс анализа информации о состоянии авиационной безопасности, поступающей из источников за рамками системы контроля качества, тем самым дополняя результаты всего процесса контроля качества и получая более полную картину выполнения мер авиационной безопасности. Такие источники должны включать сообщения на добровольной основе от пассажиров, членов экипажа или служащих эксплуатантов аэропортов и воздушных судов.

7.2.8.2 Необходимо установить процесс сбора такой информации, в рамках которого данные передаются в конфиденциальном порядке назначенному лицу в соответствующем подразделении полномочного органа. Всем участникам этого процесса следует сообщить адрес, номер телефона или адрес электронной почты такого назначенного лица.

7.3 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

7.3.1 Принципы

7.3.1.1 В НПКК должны рассматриваться вопросы структуры, обязанностей, процессов и процедур, которые способствуют и создают условия и культуру постоянного совершенствования и улучшения авиационной безопасности.

7.3.1.2 Программа должна включать по крайней мере следующие элементы:

- a) описание организационной структуры и обязанностей всех правительственных органов, участвующих в ее осуществлении;
- b) описание сферы действия;
- c) порядок выделения людских и материальных ресурсов;
- d) описание должностных обязанностей и квалификационных требований для всех профессиональных должностей;
- e) описание видов контроля, а также методов планирования и последующих действий, требуемых для эффективного контроля;
- f) подробную информацию об устранении недостатков и обеспечении соблюдения требований;
- g) процедуры связи и представление отчетов; и
- h) описание процесса совершенствования НПБГА.

7.3.1.3 Программу следует изложить в документе, содержащем:

- a) изложение общих принципов и подробные процедуры; или
- b) изложение общих принципов и ссылки на дополнительные документы, описывающие процедуры контроля.

7.3.1.4 Независимо от формата, который будет выбран для НПКК, каждому государству необходимо решить, следует ли опубликовать ее в виде официального документа или разослать полностью или частично организациям и ведомствам исключительно по принципу служебной необходимости. Типовая структура НПКК приведена в добавлении 6.

7.3.2 Организация, обязанности и ресурсы

7.3.2.1 Для обеспечения независимого характера деятельности по контролю качеству соответствующему полномочному органу следует назначить, с учетом масштабов деятельности и потребностей государства, физическое лицо, департамент, отдел или подразделение в качестве органа по контролю качества, ответственного за осуществление НПКК.

7.3.2.2 На орган по контролю качества должны быть возложены следующие конкретные функции:

- a) разработка и обновление ежегодного графика мероприятий по контролю;
- b) ведение картотеки квалифицированного персонала для проведения мероприятий по контролю;
- c) обеспечение надлежащей подготовки персонала контроля;
- d) составление графика представления отчетов;
- e) выделение персонала на каждое мероприятие по контролю;

- f) представление всей необходимой документации руководителям мероприятий по контролю;
- g) хранение всей документации, относящейся к мероприятиям по контролю, включая отчеты, приложения и т. д.;
- h) обновление и стандартизация формата отчетов;
- i) обеспечение получения всех планов мероприятий по устранению недостатков; и
- j) по мере необходимости внесение изменений в стандартную методику.

7.3.2.3 При разработке, осуществлении и обновлении программы контроля качества эксплуатантам аэропортов и воздушных судов, а также любым другим структурам, отвечающим за разработку программы безопасности или осуществление мер безопасности, следует:

- a) назначить лицо, отвечающее за меры контроля качества в области авиационной безопасности, которое было бы независимым от руководства оперативной деятельностью;
- b) разрабатывать, проводить и корректировать мероприятия по контролю и обеспечению качества для проверки соответствия существующих мер безопасности требованиям НПБГА;
- c) ввести процесс анализа и отчетности в отношении выявленных недостатков;
- d) составлять и осуществлять планы корректирующих действий в случае выявления недостатков; и
- e) подготавливать ежегодные отчеты о деятельности по контролю качества.

7.3.2.4 С учетом типа и масштабов проводимых мероприятий по контролю качества те структуры, в которых введены внутренние процессы контроля качества, должны информировать соответствующий полномочный орган о результатах этих процессов и о любых планах мероприятий по устранению недостатков, которые потребовалось разработать.

7.3.2.5 В НПКК необходимо указать людские, финансовые и материальные ресурсы, необходимые для выполнения программы. При этом:

- a) каждому государству следует обеспечивать предоставление достаточных людских ресурсов для разработки, осуществления и обновления программы, включая надлежащие ресурсы для целей управления и административного обеспечения, а также проведения мероприятий по контролю, соответствующих текущей деятельности гражданской авиации;
- b) соответствующему полномочному органу следует определить бюджет программы и суммы (по крайней мере в процентном выражении), выделяемые каждому органу, участвующему в программе; и
- c) органам по контролю качества и лицам, проводящим мероприятия по контролю, необходимо выделять материальные ресурсы. К ним относятся, в частности, такое оборудование как, портативные компьютеры, канцелярская мебель, включая достаточные емкости для хранения и защиты конфиденциальной информации, стандартные опытные образцы для испытаний оборудования по обеспечению безопасности, документы и публикации, включая международные, национальные и/или региональные нормативные документы, и соответствующий инструктивный материал, такой, как справочник проверяющего и шаблоны.

7.3.3 Лица, проводящие мероприятия по контролю

7.3.3.1 Мероприятия по контролю должны проводиться штатными сотрудниками соответствующего полномочного органа либо любой третьей стороной, утвержденной полномочным органом для осуществления мероприятий по контролю от его имени и в соответствии с НПКК.

7.3.3.2 Если такой полномочный орган не располагает достаточными ресурсами для проведения мероприятий по контролю, следует привлечь другие соответствующие органы, входящие в национальную систему контроля качества, например, сотрудников эксплуатантов воздушных судов или аэропортов либо иных отраслевых или государственных структур. Однако сотрудникам одного отраслевого органа не следует выполнять мероприятия по контролю за деятельностью другой аналогичной отраслевой структуры. Например, сотрудника одного эксплуатанта воздушных судов следует привлекать к осуществлению контроля за деятельностью не другого эксплуатанта воздушных судов, а аэропорта или какого-либо иного отраслевого органа.

7.3.3.3 Мероприятия по контролю, перечисленные в НПКК, должны выполняться только персоналом, прошедшим надлежащий отбор и подготовку в соответствии с установленными критериями. Кроме того, эти лица должны быть наделены необходимыми полномочиями для выполнения своих обязанностей.

7.3.3.4 Рассмотрение критериев и отбор персонала должны проводиться соответствующим полномочным органом или под его надзором, в частности органом по контролю качества, назначенным для управления НПКК.

7.3.4 Квалификация и отбор персонала

7.3.4.1 Персонал, участвующий в проведении мероприятий по контролю, должен отвечать критериям отбора, пройти специальную подготовку, успешно выдержать экзамен на владение методами контроля качества в области авиационной безопасности.

7.3.4.2 Каждому государству следует установить квалификационные требования для работников системы контроля, включающие следующие критерии:

- a) соответствующий уровень образования или эквивалентный опыт работы;
- b) хорошая осведомленность о международных нормативных документах, включая Приложение 17, и региональных правилах (если применимо), а также глубокое знание национальных норм и НПБГА;
- c) хорошая осведомленность о деятельности воздушного транспорта;
- d) хорошее рабочее знание практики и процедур осуществления мер авиационной безопасности;
- e) проверка анкетных данных, включая сведения о судимостях, если это разрешено законом, и допуск к секретной информации;
- f) соответствующие физические данные, такие, как нормальное зрение, слух и т. д.;
- g) достаточно развитые навыки письменной и устной речи; и
- h) достаточная коммуникабельность, например, добросовестность, тактичность, способность адаптироваться и т. д.

7.3.4.3 Каждому государству следует также располагать подходящим персоналом со знанием одного из языков ИКАО для правильного разъяснения и применения положений Приложения 17 и инструктивного материала ИКАО.

7.3.5 Подготовка

7.3.5.1 Каждый кандидат, отобранный в соответствии с критериями, установленными государством, должен пройти подготовку, организуемую соответствующим полномочным органом или утвержденной третьей стороной, и получить свидетельство, дающее право на проведение мероприятий по контролю.

7.3.5.2 Инструкторы должны иметь достаточный опыт учебной работы в области авиационной безопасности или эквивалентный опыт работы в области контроля качества системы безопасности на международном, региональном или национальном уровне.

7.3.5.3 Курс подготовки в области контроля качества должен быть ориентирован на достижение следующих целей:

- a) способствовать выработке единого подхода к оценке осуществления НПБГА;
- b) стандартизировать практику работы по реализации целей НПКК;
- c) предоставить информацию и документацию, которые позволят прошедшим обучение сотрудникам выполнять свою работу; и
- d) дать возможность слушателям овладеть такими навыками контроля качества, как знание принципов, процедур и методов, связанных со сбором информации, отличная наблюдательность и умение знакомиться с документами и подготавливать подробные и обоснованные отчеты.

7.3.5.4 При подготовке национальных инспекторов, проверяющих или контролеров государствам следует использовать учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ), разработанные ИКАО.

7.3.5.5 Подготовка в области контроля качества должна также включать обучение на рабочем месте под наблюдением опытного национального инспектора или проверяющего, назначенного соответствующим полномочным органом в качестве инструктора-наставника. Такая форма обучения может предусматривать выполнение одного или более мероприятий по контролю, в ходе которых слушатель должен продемонстрировать способность выполнять порученные задачи. За работой кандидата должен постоянно наблюдать инструктор-наставник.

7.3.6 Сертификация

7.3.6.1 Государствам следует требовать, чтобы слушатели после завершения обучения сдали письменный и/или устный экзамен, и они должны отвечать за подготовку таких тестов, включая определение требуемого проходного балла, а также состава экзаменационной комиссии, если таковая предусмотрена.

7.3.6.2 Сертификационные тесты должны включать вопросы по авиационной безопасности, средствам и методам контроля качества, подготовку пробного отчета и/или устную проверку в рамках собеседования или опроса.

7.3.6.3 Если для оценки слушателей создается экзаменационная комиссия, в нее должны войти по крайней мере два представителя соответствующего полномочного органа или правительственного ведомства, отвечающего за осуществление контроля. Председателем экзаменационной комиссии может быть руководитель соответствующего полномочного органа или один из его заместителей с делегированными полномочиями.

7.3.7 Обязанности

7.3.7.1 Орган по контролю качества должен отвечать за определение состава группы по контролю. Руководитель группы в сотрудничестве с органом по контролю качества отвечает за подготовку и организацию работы группы.

7.3.7.2 Лицам, проводящим мероприятие по контролю, следует:

- a) участвовать в его подготовке;
- b) ознакомиться с документами, процедурами и правилами; наблюдать за осуществлением мер безопасности; проводить встречи и беседы со всеми участвующими сотрудниками; проводить испытания, если это предусмотрено; и
- c) подготовить (полностью или частично) отчет по стандартной форме и представить его руководителю группы или органу по контролю качества вместе со всеми документами, использованными или подготовленными при проведении мероприятия по контролю (например, записи и фотографии).

7.3.7.3 Персоналу по контролю качества из полномочных органов, обычно не участвующих в осуществлении мер безопасности, или другим сотрудникам неправительственных учреждений разрешается участвовать только в качестве членов группы.

7.3.7.4 От лиц, участвующих в мероприятиях по контролю, необходимо требовать строгого соблюдения режима конфиденциальности в отношении результатов наблюдений и выводов. Каждому участнику до начала мероприятия следует подписать кодекс поведения с изложением правил, которые следует соблюдать, и обязанностей во время мероприятия по контролю и после его завершения.

7.3.8 Полномочия

7.3.8.1 Соответствующий полномочный орган следует наделить юридическими полномочиями на проведение мероприятий по контролю и принятие правоприменительных мер, позволяющих устанавливать уровень соблюдения законодательных положений по авиационной безопасности, контролировать эффективность НПБГА и убеждаться в устранении выявленных недостатков посредством корректирующих действий.

7.3.8.2 Персонал, осуществляющий руководство мерами контроля, т. е. инспекторы, проверяющие и контролеры, должен наделяться официальными полномочиями на выполнение следующих задач:

- a) инспектировать любую часть любого аэропорта в государстве;
- b) инспектировать любой участок земли или любую зону за пределами аэропорта, которые используются коммерческими предприятиями, работающими в аэропорту или в охраняемых зонах ограниченного доступа;

- c) инспектировать любое воздушное судно, зарегистрированное или эксплуатируемое в данном государстве, для оценки соблюдения процедур безопасности;
- d) проводить собеседование с любым лицом с целью оценки уровня обеспечения безопасности и соблюдения процедур безопасности;
- e) требовать незамедлительного устранения любых недостатков и/или принимать меры правоприменительного характера; и
- f) получать доступ к соответствующим документам и учетным данным, касающимся вопросов авиационной безопасности.

7.4 МЕРОПРИЯТИЯ ПО КОНТРОЛЮ

7.4.1 Сфера действия

7.4.1.1 Целью любого мероприятия по контролю должна быть проверка соблюдения нормативных положений по одному или нескольким аспектам НПБГА, а именно:

- a) общая организация проверяемой структуры;
- b) состояние программ безопасности, введенных эксплуатантами аэропортов и воздушных судов и другими соответствующими структурами;
- c) осуществление внутренней программы контроля качества в области безопасности и мер внутреннего контроля качества, если таковые применяются;
- d) подготовка персонала;
- e) меры, относящиеся к: контролю доступа; охране воздушных судов; пассажирам и ручной клади; отдельным категориям пассажиров; досмотру и охране зарегистрированного багажа; бортипитанию, бортприпасам и различным запасам эксплуатанта воздушных судов; службам уборки эксплуатанта воздушных судов и соответствующим бортприпасам и запасам; почте и материалам эксплуатанта воздушных судов; грузу и почте; авиации общего назначения; конструкциям и инфраструктуре аэропорта;
- f) специальные меры безопасности при повышении уровня угрозы и для рейсов повышенного риска;
- g) готовность к ответным действиям в связи с актами незаконного вмешательства;
- h) работа лиц, осуществляющих контроль в целях безопасности; и
- i) оборудование для обеспечения безопасности.

7.4.2 Типы мероприятий по контролю

7.4.2.1 Мероприятия по контролю систем безопасности гражданской авиации следует проводить в форме проверок состояния безопасности, инспекционных проверок (инспекций), испытаний (тестов) или обзоров состояния безопасности.

Проверка состояния безопасности

7.4.2.2 Проверка состояния безопасности представляет собой глубокое ознакомление со всеми аспектами выполнения требований НПБГА. Проверка должна быть максимально исчерпывающей, и ее следует проводить в течение продолжительного периода времени, от нескольких дней до одного месяца, с целью установить, организована ли система безопасности надлежащим образом и действительно ли требуемые меры и процедуры:

- a) осуществляются на постоянной основе (путем ознакомления с документами, например формулярами обучения персонала), и
- b) отвечают единым стандартам (путем наблюдений и беседы в различное время и в разных местах).

7.4.2.3 О проверках состояния безопасности следует всегда уведомлять заблаговременно, и они не должны включать гласных или негласных испытаний мер безопасности.

Инспекционная проверка системы безопасности

7.4.2.4 Инспекционная проверка системы безопасности представляет собой ознакомление с выполнением соответствующих положений НПБГА эксплуатантом воздушных судов, аэропортом или другой структурой, участвующей в обеспечении авиационной безопасности. Рамки инспекции уже, чем при проверке, и охватывают конкретный вид деятельности или участок работы эксплуатанта аэропорта или воздушных судов либо иной структуры, участвующей в осуществлении мер безопасности.

7.4.2.5 Инспекции безопасности могут проводиться без предварительного уведомления и включать гласные или негласные испытания мер безопасности.

7.4.2.6 Проверки и инспекции проводятся для того, чтобы:

- a) удостовериться в соблюдении требований НПБГА;
- b) оценить достигнутый уровень безопасности и эффективность мер обеспечения авиационной безопасности;
- c) выявить недостатки в осуществлении стандартов и процедур безопасности и убедиться в их устранении; и
- d) определить области, которые могут быть улучшены, и предложить пути решения этой задачи.

Испытание (тест) системы безопасности

7.4.2.7 Тест безопасности представляет собой имитацию попытки совершения незаконного акта, которая испытывает ту или иную меру авиационной безопасности. Испытание может быть гласным или негласным.

7.4.2.8 Тест безопасности должен лишь продемонстрировать, является ли данная мера безопасности или контроля эффективной в конкретном месте и в конкретное время.

7.4.2.9 Основное внимание в ходе теста безопасности следует уделять аспектам контролирования допуска в охраняемые зоны ограниченного доступа, охраны воздушных судов, осуществления досмотра (с помощью стандартных опытных образцов) и т. д.

Обзор состояния безопасности

7.4.2.10 Обзор состояния безопасности представляет собой оценку потребностей системы безопасности и предназначен как для выявления уязвимых мест, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, так и для подготовки рекомендаций по устранению недостатков. Такой обзор необходимо проводить каждый раз, когда наличие угрозы обуславливает необходимость повышения уровня безопасности для нейтрализации различных рисков, которым могут подвергаться конкретные эксплуатанты аэропортов или воздушных судов.

7.4.2.11 В случае обнаружения уязвимого места, несмотря на принятые меры и процедуры безопасности в соответствии с НПБГА, следует рекомендовать дополнительные меры защиты, соизмеримые с уровнем угрозы.

7.4.2.12 Масштабы обзоров состояния безопасности могут варьироваться от целевой оценки, которая сосредоточена на конкретном виде деятельности в аэропорту или на конкретном эксплуатанте воздушных судов, до общей оценки состояния мер безопасности.

7.4.2.13 Обзор может продолжаться от нескольких часов до нескольких недель и должен включать гласные или негласные тесты безопасности.

7.4.3 Методы

7.4.3.1 Проверки, инспекции, тесты и обзоры следует проводить по стандартной методике для обеспечения последовательности, а также возможности обобщения и сопоставления результатов и рекомендаций в целях последующего статистического анализа и рассмотрения НПБГА и ее изменений.

7.4.3.2 Следует разработать методику и инструктивные указания для того, чтобы лица, проводящие мероприятия по контролю, выполняли свою работу согласованно и единообразно.

7.4.3.3 Любые мероприятия по контролю должны включать следующие этапы:

- a) подготовка и ознакомление с документами;
- b) брифинги и беседы с соответствующими представителями, за исключением тестов;
- c) проведение самого мероприятия, т. е. наблюдения, ознакомление с документами и собеседования;
- d) подведение итогов; и
- e) подготовка отчета, включая рекомендации, если это требуется.

7.4.4 Планирование мероприятий по контролю

7.4.4.1 Для проведения мероприятий по контролю на регулярной основе органу по контролю качества следует подготавливать график будущих мероприятий по контролю с учетом имеющихся ресурсов и ограничений по времени. График на год следует составлять на основе приоритетов, определяемых соответствующим полномочным органом. При подготовке графика, который будет меняться по прошествии времени, следует учитывать, в частности, следующие факторы:

- a) оценка угрозы и управление риском;

- b) масштабы деятельности в аэропорту;
- c) частота и объем полетов воздушных судов;
- d) объем грузовых и почтовых операций или операций, связанных с бортпитанием;
- e) вероятность акта незаконного вмешательства или наличие эксплуатантов или рейсов повышенного риска;
- f) результаты предыдущих мероприятий по контролю, проведенных соответствующим полномочным органом, а также мероприятий региональных или международных организаций, например ИКАО;
- g) данные о соблюдении национальных требований эксплуатантом аэропорта или воздушных судов или любой другой контролируемой структурой (если выявлено несколько недостатков, мероприятия по контролю будут проводиться на регулярной основе);
- h) выводы по итогам внутренних мер контроля качества, если они требуются;
- i) новые и возникающие угрозы в области авиационной безопасности;
- j) отчеты о любых инцидентах в области безопасности за предыдущий год;
- k) информация о значительных изменениях в компоновке объектов или в деятельности аэропорта, полетах воздушных судов, оборудовании для обеспечения безопасности и т. д. за предыдущий год; и
- l) запрос от какой-либо структуры.

7.4.4.2 В графике необходимо оговорить ожидаемые сроки, типы мероприятий, таких, как инспекции и проверки, контролируемую область, например, регулирование доступа, зарегистрированный багаж или все аспекты НПБГА, и названия структур, которые предстоит контролировать.

7.4.4.3 График должен быть достаточно гибким и допускать включение незапланированных мероприятий.

7.4.5 Категории соблюдения

7.4.5.1 Уровень соблюдения следует устанавливать в соответствии с национальными требованиями. Классификация уровней соблюдения помогает проверяемой стороне приоритизировать корректирующие меры. Классификация должна проводиться на национальном уровне на основе критериев, установленных соответствующим полномочным органом.

7.4.5.2 Ниже приводятся примеры классификации по категориям соблюдения, используемым на национальном уровне:

- a) категория 1: отвечает требованиям;
- b) категория 2: не отвечает требованиям и имеет незначительные недостатки, требующие улучшения;
- c) категория 3: не отвечает требованиям и имеет серьезные недостатки, требующие улучшения;

- d) NA (неприменимо): мера или процедура не применяется или не используется в данном аэропорту, например, процедура регистрации за пределами аэропорта; и
- e) NC (не подтверждено): мера или процедура не проверялась или не наблюдалась из-за нехватки времени или по другим причинам.

7.4.6 Отчеты

7.4.6.1 После завершения проверки, инспекции, теста или обзора необходимо подготовить отчет, содержащий следующую информацию:

- a) даты проведения мероприятия и название контролируемого органа;
- b) фамилия лица или состав группы, которая провела мероприятие;
- c) список лиц, с которыми проведены беседы, и всех затронутых аспектов безопасности;
- d) выводы и результаты, а также уровень соблюдения;
- e) пояснительный комментарий, включая все наблюдения, собеседования и перечень рассмотренных документов; и
- f) рекомендуемые корректирующие действия, если выявлены недостатки.

7.4.6.2 Подготовку и рассылку отчета следует выполнять в заблаговременно установленные сроки.

7.4.7 Годовое заявление

7.4.7.1 Орган по контролю качества должен выпускать годовое заявление, содержащее информацию о количестве и типе мероприятий, проведенных за отчетный год, общей картине любых выявленных недостатков, включая недостатки, относящиеся к НПБГА, текущем статусе корректирующих действий, изменениях, внесенных в НПКК, если таковые имелись, и о состоянии финансовых и людских ресурсов НПКК.

7.4.7.2 Годовые заявления следует представлять в НКБГА или эквивалентный ему орган и использовать при планировании будущей деятельности в области контроля.

7.5 КОРРЕКТИРУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ И МЕРЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОГО ХАРАКТЕРА

7.5.1 Корректирующие действия

7.5.1.1 Недостатком считается выявленные в результате мер контроля случаи несоблюдения международных стандартов, национальных правил или положений НПБГА. Государствам следует установить порядок применения корректирующих и/или правоприменительных мер при наличии недостатков, а соответствующий полномочный орган должен иметь юридические полномочия для обеспечения устранения недостатков.

7.5.1.2 Любой выявленный недостаток, каким бы незначительным он ни был, может повлечь за собой принятие одного или более корректирующих действий со стороны соответствующей структуры.

7.5.1.3 Рекомендации по устранению недостатков следует разделять на приоритетные, требующие незамедлительных действий по устранению, и рассчитанные на более долгосрочные действия.

7.5.1.4 При обнаружении факта несоблюдения НПБГА в идеальном случае соответствующей структуре должно быть предложено незамедлительно устранить такой недостаток. Тем не менее, во многих случаях добиться немедленного устранения невозможно. В такой ситуации данной структуре следует предложить согласовать с соответствующим полномочным органом предлагаемый план мероприятий по устранению каждого выявленного недостатка и сроки выполнения этой работы. До тех пор, пока не будут утверждены и выполнены окончательные корректирующие действия, следует, по мере возможности, осуществлять альтернативные меры.

7.5.1.5 После согласования плана корректирующих мероприятий соответствующему полномочному органу следует контролировать его выполнение и наметить последующие действия с целью убедиться в эффективном устранении недостатков.

7.5.2 Меры правоприменительного характера

7.5.2.1 Соответствующему полномочному органу необходимо определить различные уровни правоприменительных действий в зависимости от обстоятельств, характера и уровня несоблюдения. Принятие различных мер правоприменительного характера должно быть оговорено в национальном законодательстве.

7.5.2.2 Различные категории и уровни мер правоприменительного характера должны включать административные меры (такие, как приостановление действия соглашений или разрешений на допуск в охраняемые зоны ограниченного доступа), судебные меры и штрафы, которые должны накладываться в соответствии с национальными правилами.

7.5.2.3 В работе по устранению недостатков с использованием мер правоприменительного характера необходимо придерживаться постепенного и пропорционального подхода, состоящего из следующих этапов:

- a) устное сообщение о незначительных недостатках, зафиксированное письменно в качестве официального подтверждения;
 - b) официальное письменное предупреждение, требующее предпринятия корректирующих действий с указанием желаемого результата таких действий, если простого сообщения и убеждения оказалось недостаточно или при наличии серьезного недостатка; и
 - c) уведомление о правоприменительных действиях, если серьезные недостатки не устранены после официального предупреждения или в случае очень серьезных недостатков.
-

Глава 8

НАБОР, ОТБОР И ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

8.1 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (НППБГА)

8.1.1 Принципы

8.1.1.1 Цель НППБГА заключается в установлении рамок для отбора и подготовки персонала, занимающегося обеспечением авиационной безопасности, путем определения различных функциональных областей для проведения этой чрезвычайно важной деятельности. В НППБГА также оговариваются связанные с подготовкой кадров обязанности всех организаций, занимающихся осуществлением или контролем мероприятий по обеспечению безопасности, описанных в НППБГА государства.

8.1.1.2 Необходимо определить различные типы программ подготовки в области безопасности и все категории персонала, который должен проходить соответствующую подготовку в области безопасности с учетом выполняемых обязанностей, а также цели и минимальную продолжительность, периодичность и содержание подготовки в области безопасности. Наконец, НППБГА должна определять средства, с помощью которых будет обеспечиваться эффективность этой программы, а также процедуры сертификации национальных аудиторов, инспекторов, инструкторов по безопасности и операторов досмотра.

8.1.1.3 Положения НППБГА должны распространяться на все организации, задействованные в ее реализации или отвечающие за любой аспект осуществления этой программы.

8.1.1.4 НППБГА должна распространяться как на сотрудников службы безопасности, так и на персонал, не относящийся к службе безопасности, и оговаривать требования к подготовке для персонала обеих категорий.

8.1.1.5 Соответствующий полномочный орган должен отвечать за разработку, осуществление и принятие НППБГА государства и по мере необходимости консультировать полномочные органы аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и другие организации, работающие в аэропорту, по вопросам подготовки в области авиационной безопасности.

8.1.1.6 Зафиксированные в НППБГА принципы подготовки в области авиационной безопасности должны четко оговаривать, что положения по подготовке и обучению касаются не только авиационного персонала и сотрудников службы безопасности аэропорта. Необходимо также четко перечислить все стороны, связанные с деятельностью гражданской авиации, на которые распространяется требование о прохождении подготовки в сфере авиационной безопасности. Предварительные консультации между заинтересованными сторонами помогут в установлении требований по подготовке в области авиационной безопасности.

8.1.1.7 Для обеспечения адекватной и стандартной подготовки на основе последовательных целей и задач в НППБГА следует включить четкие указания для исполнителей. Такие указания должны охватывать следующие моменты:

- а) целевая аудитория;

- b) финансовые ассигнования;
- c) специализированные курсы;
- d) концепции/подходы к обучению (например, формат обучения, такой, как аудиторное обучение, компьютеризированное обучение (КО) и т. д.);
- e) процедуры приобретения, обучения и разработки;
- f) источники и наличие учебных материалов;
- g) периодичность прохождения учебных курсов;
- h) принципы составления расписания занятий (например, структура и планирование);
- i) использование учебных пособий и оборудования;
- j) наличие и использование учебных средств;
- k) требования к кандидатам и система представления кандидатов на участие в курсах;
- l) правила приема кандидатов;
- m) требуемый уровень подготовки кандидата;
- n) проходной балл;
- o) проверка усвоения материала;
- p) система отчетности слушателей и по курсу;
- q) периодичность и порядок проведения обзорных мероприятий, т. е. семинаров;
- r) периодичность прохождения курсов повышения квалификации; и
- s) связь между обучением и продвижением по службе.

8.1.2 Правовая основа

8.1.2.1 Эффективные действия соответствующего полномочного органа по осуществлению и управлению программой подготовки возможны лишь при наличии надлежащей законодательной базы. Такая законодательная база должна включать все положения, необходимые для реализации НППБГА, и должна учитывать:

- a) Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 17;
- b) национальные нормативные положения; и
- c) региональные нормативные документы и рекомендации, если таковые имеются.

8.1.3 Определения

8.1.3.1 Для обеспечения ясного и единообразного толкования специальной терминологии, заявлений, выражений и общепринятых или специальных названий в НППБГА необходимо включить список терминов с определениями. Он должен содержать определения по крайней мере следующих понятий:

- a) соответствующий полномочный орган;
- b) проверка анкетных данных;
- c) сертификация;
- d) аспекты человеческого фактора;
- e) возможности человека;
- f) персонал службы авиационной безопасности; и
- g) персонал, не относящийся к службе безопасности.

8.1.4 Разработка программ подготовки

8.1.4.1 Для оказания государствам помощи в разработке собственных программ подготовки Секретариат ИКАО составил типовую структуру НППБГА, приводимую в добавлении 1. Ниже излагаются рекомендации относительно элементов для включения в такую структуру.

8.1.4.2 Разработкой программ подготовки должны заниматься только квалифицированные специалисты, имеющие соответствующее образование и достаточные знания в области разработки курсовых материалов по безопасности, а также деятельности гражданской авиации. Подготовку должны проводить только те преподаватели или инструкторы, которые отвечают критериям, определенным в НППБГА.

8.1.4.3 Для обеспечения последовательной подготовки в области безопасности и эффективной реализации НППБГА эксплуатанты аэропортов и воздушных судов и другие структуры, участвующие в деятельности гражданской авиации, должны иметь адекватную систему управления безопасностью. НППБГА должна оговаривать стандарты для руководителей, отвечающих за соблюдение требований авиационной безопасности в соответствующих организациях.

8.1.4.4 Подготовка и обучение в области авиационной безопасности не должны ограничиваться только специальными курсами по безопасности. По мере возможности и целесообразности ознакомление с аспектами авиационной безопасности следует предусматривать в программах других курсов, в частности для персонала эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, а также сотрудников правоохранительных учреждений.

8.1.4.5 Ответственность за разработку и выполнение национальной стратегии в области обучения и подготовки по вопросам безопасности, намеченной в НППБГА, должна быть возложена на секцию разработки и регулирования политики в области безопасности гражданской авиации, а назначенный старший руководитель должен представлять рекомендации, консультации и, по мере необходимости, оказывать непосредственную помощь всем участникам программы подготовки. Разработку НППБГА можно выполнить на основе внешнего подряда, но только при условии контроля и утверждения со стороны соответствующего полномочного органа.

8.1.4.6 Залогом успешного проведения подготовки в области авиационной безопасности является соблюдение шести основных критериев, а именно:

- a) четко определенные цели, результаты подготовки и содержание;
- b) достаточное количество квалифицированных инструкторов;
- c) эффективная система представления материала, связанная с местными образовательными стандартами и условиями;
- d) адекватное оборудование;
- e) установленные адекватные минимальные целевые стандарты, т. е. уровень знаний и навыков, которые должен получить каждый обучающийся; и
- f) четко определенный метод оценки системы подготовки.

8.1.4.7 Каждому государству следует установить диапазон проводимой подготовки в области авиационной безопасности. Речь идет о типе предоставляемой подготовки, категориях обучающегося персонала, количестве инструкторов и их квалификации, обычном месте проведения курсов каждого типа и продолжительности и количестве слушателей каждого курса.

8.1.5 Организация и обязанности

8.1.5.1 Соответствующий полномочный орган, отвечающий за разработку, осуществление и обновление НППБГА, должен:

- a) обеспечивать надлежащую разработку программы;
- b) обеспечивать надлежащий контроль и утверждение программы, если ее разработка передана на внешний подряд;
- c) обеспечивать соответствие программы национальному законодательству и положениям НППБГА;
- d) обеспечивать регулярный периодический пересмотр программы и, при необходимости, своевременное внесение изменений;
- e) обеспечивать доведение до сведения всех участвующих организаций положений об отборе и подготовке персонала;
- f) представлять рекомендации, консультации и, при необходимости, оказывать прямую помощь организациям по вопросам разработки собственных внутренних программ подготовки; и
- g) следить за соблюдением стандартов отбора и подготовки персонала путем оценки качества учебно-методической работы и технического содержания программы, а также анализа данных учета подготовки персонала.

8.1.5.2 Для надлежащего осуществления функции контроля соответствующий полномочный орган должен в любое время иметь доступ к конспектам лекций и другим учебным средствам, например кинофильмам, видеоматериалам, макетам оружия и взрывчатых веществ, для оценки качества учебных материалов, предоставляемых различными организациями – участниками подготовки в области авиационной безопасности.

8.1.5.3 В НППБГА необходимо определить обязанности других государственных полномочных органов и сторон, участвующих или ответственных за осуществление мер авиационной безопасности, например

эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, правоохранительных учреждений, служб безопасности, агентств по обработке грузов, компаний бортипитания и уборки, курьерских служб, агентов по обслуживанию, поставщиков обслуживания воздушного движения и учебных заведений. Их обязанности должны включать:

- a) разработку, обновление и осуществление отвечающей требованиям НППБГА программы отбора и подготовки их собственного персонала, занятого в сфере обеспечения авиационной безопасности; и
- b) обеспечение того, чтобы их персонал и сотрудники других организаций, работающие от их имени, отбирались и подготавливались в соответствии со стандартами, установленными в НППБГА.

8.1.5.4 Программа набора и подготовки кадров организаций, участвующих в обеспечении авиационной безопасности, должна содержать критерии отбора персонала, включающие описание основных квалификационных требований для выполнения различных задач, данные о начальной подготовке и переподготовке, перечень требуемых учебных материалов и пособий и образцы экзаменационных работ. Программа отбора и подготовки кадров должна представляться соответствующему полномочному органу на рассмотрение и/или утверждение с последующим контролем ее осуществления.

8.1.5.5 В НППБГА должны быть оговорены критерии начальной подготовки для всех сотрудников службы безопасности, включая содержание применимых учебных программ, которую они должны пройти до начала выполнения своих обязанностей. Кроме того, следует оговорить, что все сотрудники, не относящиеся к службе безопасности, должны пройти начальную ознакомительную подготовку в течение месяца с момента назначения.

8.1.5.6 В НППБГА необходимо установить критерии для повышения квалификации всех сотрудников с целью ознакомления их с новыми методами, навыками и концепциями в области готовности. Принимая во внимание аспекты оценки риска, программа должна устанавливать периодичность переподготовки для конкретных целевых групп. Переподготовку сотрудников службы безопасности необходимо проводить по крайней мере раз в год, а подготовка персонала, не относящегося к службе безопасности, должна проводиться раз в три года или чаще, если этого требуют результаты оценки риска, за исключением, например, членов кабинного и летного экипажа, которые должны проходить подготовку в области авиационной безопасности ежегодно.

8.1.5.7 Все требования к подготовке, установленные в НППБГА, должны касаться всего персонала – как временного, так и постоянного.

8.1.5.8 НППБГА должна требовать от государственных полномочных органов и других организаций использовать надлежащие методы для проверки усвоения персоналом преподаваемого материала. Для сотрудников службы безопасности в НППБГА должна устанавливаться оценка в процентах, по получении которой обучающийся считается компетентным для выполнения своих обязанностей. Кроме того, полномочные органы и другие организации государств должны предусматривать соответствующие процедуры, т. е. дополнительную подготовку на случай, если слушатель не достигнет требуемого уровня. В НППБГА необходимо определить особый порядок дополнительной сертификации для аудиторов, инспекторов, руководителей низшего и среднего звена и операторов досмотра в национальной системе авиационной безопасности.

8.1.5.9 НППБГА должна требовать от полномочных органов и других организаций государств вести постоянно обновляемую систему учета подготовки для всех категорий персонала, к которым относится НППБГА. Формуляры подготовки должны сохраняться по крайней мере в течение срока службы каждого сотрудника или дольше, если этого требует соответствующий полномочный орган. Кроме того, регистрируемые данные должны быть полными и своевременно обновляться и представляться по просьбе соответствующего полномочного органа и национальных аудиторов или инспекторов. Такие документы должны содержать по крайней мере следующую информацию:

- a) фамилия и должность сотрудника;
- b) место работы в настоящее время;
- c) дата начала работы;
- d) функции в сфере безопасности и дата начала их выполнения;
- e) информация о пройденной подготовке, включая даты и продолжительность в часах;
- f) фамилия инструктора и подписи инструктора и обучающегося с указанием даты;
- g) проделанная работа и результаты проверок; и
- h) процентный уровень или минимальные оценки, полученные во время сертификации.

8.1.5.10 Полученные оценки и результаты проверок следует рассматривать как конфиденциальную информацию.

8.1.5.11 Соответствующий полномочный орган, ответственный за разработку и осуществление НППБГА, должен следить за тем, чтобы система подготовки в области авиационной безопасности была актуальной и учитывала современные потребности, а также возможное повышение уровней угрозы. Если разработка отдельных частей НППБГА выполняется на основе внешнего подряда, то соответствующий полномочный орган должен сохранить за собой функции контроля качества и содержания. В конечном итоге цель НППБГА заключается в том, чтобы персонал получил требуемые установки, знания, навыки и опыт для выполнения своей работы. Поэтому программа подготовки должна регулярно пересматриваться на предмет соответствия не только существующим, но и будущим потребностям, особенно в части подготовленности ресурсов и оборудования. Не менее важным элементом является подготовка после завершения периода начального обучения. Систему повышения квалификации необходимо периодически пересматривать, а руководители низшего и среднего звена должны проходить своевременную переподготовку для получения последней информации по вопросам обеспечения авиационной безопасности.

8.1.5.12 Эффективное осуществление НППБГА государства возможно лишь при условии поддержания стандартов подготовки и обучения на максимальном практически достижимом уровне. Недостаточно высокие стандарты подготовки приводят к снижению показателей работы, что прямо сказывается на качестве превентивных мер как в национальной системе обеспечения безопасности, так и на региональном и международном уровнях. Поэтому соответствующему полномочному органу в каждом государстве следует разработать и использовать двухуровневую систему контроля за учебной работой. При такой системе контроля деятельность учебного заведения будет оцениваться:

- a) со стороны соответствующего полномочного органа для проверки:
 - i) качества учебно-методической работы; и
 - ii) актуальности и точности технического содержания курсовых материалов по авиационной безопасности;
- b) за рамками соответствующего полномочного органа, т. е. министерством образования или любым другим признаваемым государством ведомством с целью:
 - i) получения технических консультаций о методах специализированной практики; и
 - ii) получения поддержки и признания роли данного заведения и его целей.

8.1.5.13 В ходе запланированных полугодичных или выборочных посещений учебного заведения могут быть получены конструктивные письменные отзывы с указанием требуемых усовершенствований или изменений в учебно-методической области с учетом современных международных тенденций.

8.2 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

8.2.1 Общие принципы

8.2.1.1 В рамках системы обеспечения безопасности гражданской авиации наиболее важным элементом являются операторы, которые принимают критически важные для авиационной безопасности решения.

8.2.1.2 Человеческий фактор играет важную роль в повышении эффективности и действенности системы авиационной безопасности, и его следует учитывать во всех аспектах мер авиационной безопасности, особенно в тех случаях, когда применение все более сложных технологий ужесточило требования, предъявляемые к операторам.

8.2.1.3 В целях достижения высоких стандартов безопасности в гражданской авиации учет аспектов человеческого фактора в системе безопасности гражданской авиации следует осуществлять в рамках совместных и согласованных усилий. Одним из механизмов обеспечения международного консенсуса и сотрудничества является Международная техническая консультативная группа (InterTAG) по вопросам человеческого фактора в сфере авиационной безопасности, которая координирует обмен информацией в области научных исследований и разработок, касающихся рекомендуемой практики в отношении человеческого фактора (ЧФ).

8.2.1.4 Государствам необходимо содействовать проведению научно-исследовательских программ по человеческому фактору, которые следует осуществлять при разработке новых технологий и оборудования в области авиационной безопасности, и включать в свои программы НПБГА составляющую человеческого фактора в целях разработки и ввода в действие рекомендаций, технических требований и критериев сертификации для различных уровней эффективности систем применяемых для обеспечения безопасности гражданской авиации. Государствам следует также разработать и внедрить усовершенствованные процессы найма, отбора, подготовки и оценки для своего персонала, отвечающего за безопасность гражданской авиации.

8.2.1.5 Первая задача аспектов человеческого фактора при осуществлении мер по обеспечению безопасности гражданской авиации должна заключаться в том, чтобы сделать систему безопасности гражданской авиации устойчивой к последствиям ошибки человека. Человеческий фактор должен помочь в достижении этой цели путем эффективного использования возможностей и ограничений человека для повышения общих характеристик системы. Такого повышения следует добиться за счет согласования ограничений и возможностей операторов с процессами, процедурами, технологиями и оборудованием, поддерживающими меры по обеспечению безопасности гражданской авиации.

8.2.1.6 Вторая задача должна состоять в повышении эффективности и действенности общей системы безопасности гражданской авиации. Эффективность системы можно определить несколькими методами, например, проанализировав сколько сотрудников службы авиационной безопасности требуется для досмотра всего багажа, сколько времени требуется для проведения досмотра заданного числа пассажиров и каким образом следует оценивать показатели эффективности обнаружения угрозы и соблюдения требований. Эти цели могут быть достигнуты за счет знания человеческого фактора, который, при должном его применении, может оказать помощь в:

- a) определении нормативных положений по авиационной безопасности;
- b) применении этих знаний в процессе разработки и сертификации оборудования;
- c) разработке и определении процедур предназначенных для повышения устойчивости системы к ошибкам; и
- d) выработке рекомендаций для отбора, подготовки, оценки и контроля за эффективностью работы персонала службы безопасности.

8.2.1.7 Государствам следует ввести программы по человеческому фактору в области авиационной безопасности в целях разработки рекомендаций, технических требований и критериев сертификации для различных уровней систем в рамках осуществления мер авиационной безопасности.

8.2.1.8 Знание человеческого фактора вносит существенный вклад в создание эффективной, действенной и устойчивой системы, в которой интеграция операторов досмотра службы авиационной безопасности с используемой ими технологией, а также с методами и процедурами, которые они должны соблюдать, обеспечивает гибко реагирующую систему, соизмеримую с существующей угрозой.

8.2.1.9 Излагаемые ниже разделы включают в том числе следующие области:

- a) интеграция человеческого фактора;
- b) организационные структуры и культура безопасности; и
- c) аспекты условий труда.

8.2.1.10 Данная информация предназначена для оказания содействия в выполнении содержащихся в Приложении 17 Стандартов и Рекомендуемой практики, касающихся аспектов человеческого фактора при осуществлении мер авиационной безопасности.

8.2.2 Основные требования человеческого фактора, призванные содействовать мерам по обеспечению безопасности гражданской авиации

8.2.2.1 Эффективность мер безопасности следует определять по показателям эффективности действий сотрудников службы безопасности, а также по организационной практике и условиям, в которых они работают. Сотрудники службы безопасности, особенно в пунктах досмотра, и те, которые занимаются досмотром багажа, перевозимого в грузовом отсеке, работают в рамках одной команды, и условия труда, созданные в этой группе, могут оказывать существенное влияние на показатели работы. Рабочая практика, такая, как круг функциональных обязанностей, структура управления, сеть информационного взаимодействия, системы оценки операторов досмотра и внешние и внутренние механизмы поощрения не только влияют на то, как сотрудники службы безопасности воспринимают свою работу, и на их приверженность работе, но также предопределяют эффективность выполнения ими своей задачи. От этого может зависеть качество взаимодействия операторов досмотра службы безопасности друг с другом и с пассажирами, что может повлиять на их способность последовательно и эффективно выполнять свои функции.

8.2.2.2 Неэффективная рабочая практика, связанная с промахами, упущениями и ошибками, может иметь драматические и далеко идущие последствия, которые могут привести к неэффективным процессам досмотра, неэффективному оперативному управлению и утере доверия пассажиров к системе безопасности.

8.2.2.3 Оценка результатов, управление действиями команды, информационное взаимодействие в команде, а также отбор, подготовка и оценка операторов досмотра и руководителей низшего звена службы безопасности и круг функциональных обязанностей являются теми областями, где следует оптимизировать методы управления и процессы и процедуры организационной системы.

8.2.2.4 Кроме того, следует развивать и внедрять в рамках систем досмотра в целях авиационной безопасности такую культуру, которая поощряет рабочее взаимодействие через показатели эффективности действий персонала, сотрудничество через поощрения и конструктивную обратную связь, а не путем принуждения и угрозы применения карательных мер.

8.2.2.5 В нижеследующих разделах приводятся обзор аспектов человеческого фактора, которые могут способствовать созданию устойчивой системы досмотра в целях безопасности, обеспечивающей самые высокие уровни соблюдения мер безопасности эффективным и действенным образом с должным учетом потребностей как операторов досмотра службы безопасности, так и пассажиров и персонала, проходящих через данный аэропорт.

8.2.3 Подготовка персонала и технология

8.2.3.1 Одна из ключевых задач подготовки персонала должна заключаться в достижении надлежащего уровня квалификации наиболее экономичным образом. В рамках научных исследований в области подготовки персонала следует определить необходимые характеристики, например, компьютеризированного обучения (КО) для целей оценки рентгеновских изображений и рассмотреть вопрос об интеграции и использовании других учебных средств в данных эксплуатационных условиях. Оценка изображений, которая лежит в основе задачи сотрудника службы безопасности, должна предусматривать не только простое распознавание образа, но и гибкость мышления, что является ключевым требованием авиационной безопасности. В конечном итоге, это является тем фактором, который должен позволить отрасли оставаться на шаг впереди злоумышленников. Указанное требование должно быть подкреплено эффективной подготовкой кадров.

8.2.3.2 КО помогает развивать навыки оператора досмотра службы безопасности, и разработке КО следует уделять особое внимание. Использование КО должно обуславливаться потребностями подготовки, а не какой-либо технической системой, чтобы такая подготовка обладала всеми качествами, требуемыми для достижения цели подготовки. Для обеспечения активного обучения операторов досмотра следует оптимизировать интерактивный и наглядный характер средств КО; менее интерактивные системы могут снизить преимущества такой подготовки. Умело разработанное КО может оказаться очень эффективным и обеспечить действенную, интерактивную подготовку с самостоятельно задаваемым темпом подготовки. КО может научить не только тому, как выглядят предметы в рентгеновском изображении, но также тому, почему они имеют такой вид, что расширит возможности оператора досмотра обобщать увиденное и таким образом распознавать различные варианты. Использование КО должно быть лишь частью общего режима подготовки.

8.2.3.3 Наконец, подготовка на рабочем месте должна закрепить навыки и знания операторов досмотра службы безопасности на раннем этапе работы в эксплуатационных условиях.

8.2.4 Интеграция человеческого фактора

8.2.4.1 Навыки, способности человека и техника играют важнейшую роль в обеспечении безопасности полетов пассажиров посредством эффективной и экономичной системы. Однако в сфере авиационной безопасности, где вопросам возможностей и ограничений человека уделяется мало внимания, человеческая составляющая зачастую недооценивается.

8.2.4.2 Изменения в условиях функционирования системы авиационной безопасности преимущественно определяются следующими факторами:

- a) возникающая террористическая угроза, которая оказывает сильное влияние на тип и количество ответных изменений в нормативных положениях и процессах обеспечения авиационной безопасности;
- b) меры по повышению коммерческой эффективности, такие, как требование об увеличении пропускной способности пунктов специального контроля, или меры по снижению затрат; и
- c) требование об обеспечении определенного стандарта обслуживания пассажиров, проходящих через систему авиационной безопасности.

8.2.4.3 Все вышеперечисленные факторы могут привести к принятию регламентирующим органом и/или авиационной отраслью одной или нескольких мер, следующего характера:

- a) внедрение новых процессов обеспечения безопасности;
- b) внесение изменений в стандартные эксплуатационные правила для процессов обеспечения безопасности;
- c) внесение изменений в произвольные схемы досмотра;
- d) внедрение новых технологий досмотра в целях безопасности; и
- e) введение дополнительных требований к подготовке в области авиационной безопасности.

8.2.4.4 Такие изменения оказывают влияние на показатели работы операторов досмотра службы безопасности. Хотя технические достижения способны значительно усилить безопасность аэропорта, это произойдет только в том случае, если новые системы пригодны для использования операторами досмотра и разработаны таким образом, чтобы они могли успешно функционировать в условиях аэропорта. Системы следует создавать с должным учетом возможностей человека.

8.2.4.5 При выработке технических решений разработчики систем могут проигнорировать соображения ограничений человека, таких, как усталость или упадок сил, и пределы досягаемости рук, а также связанные с условиями труда факторы (освещение, отопление, шум, отвлекающие факторы и источники стресса), которые играют важную роль в обеспечении возможности использовать эти системы.

8.2.4.6 В аэропортах квалификация персонала, его подготовка и текучесть кадров являются теми проблемами, которые требуют особого внимания, поскольку они чреваты последствиями в плане освоения систем и возможности их использования. Трудные для освоения системы увеличивают эксплуатационные расходы в тех случаях, когда текучесть кадров высока, а трудные в применении системы имеют долгосрочные последствия для показателей работы (например, обнаружение запрещенных предметов) и соответствующих затрат (например, время обработки каждого лица или багажа).

8.2.4.7 Легко вносить изменения в тот или иной процесс без полного понимания более широких последствий. Например, изменения в пропускной способности окажут непосредственное влияние на издержки, если не выполняются соглашения об уровнях обслуживания, и существует вероятность долгосрочных издержек, которые не сразу очевидны, таких, как влияние на уровни стресса персонала и его моральное состояние, текучесть кадров и набор персонала, а также расходы на обучение. Учет аспектов человеческого фактора может способствовать решению многих проблем и повышению эффективности всей системы.

8.2.4.8 Как показано в таблице 8-1, учет человеческого фактора на этапах составления концепции, разработки, установки и приема в эксплуатацию того или иного оборудования системы безопасности гарантирует, что проблемы конечных пользователей, равно как и эксплуатационные условия рассмотрены и приняты во внимание.

8.2.4.9 Преимущества интеграции человеческого фактора на раннем этапе процесса разработки изменений в системе авиационной безопасности включают:

- a) гарантии того, что связанные с человеком проблемы решаются правильным образом;
- b) гарантии того, что разработанная система соответствует физическим и психическим качествам круга пользователей;
- c) сокращение эксплуатационных издержек за счет инвестирования на раннем этапе в мероприятия по учету человеческого фактора путем:
 - i) оптимизации эффективности;
 - ii) снижения риска ошибки человека;
 - iii) сокращения текучести персонала и связанных с этим расходов на переподготовку; и
 - iv) повышения уровня безопасности полетов;
- d) гарантии того, что связанные с человеком элементы разработанной системы являются правильными изначально, что позволяет избежать дорогостоящей повторной разработки;
- e) участие представителей пользователей и технических специалистов в процессе разработки; и
- f) содействие информационному взаимодействию и сотрудничеству между различными организациями и дисциплинами.

Таблица 8-1. Аспекты человеческого фактора

<i>Пользователи</i>	Пользователи системы и их характеристики, например, сотрудники службы безопасности, руководители низшего звена, дежурные менеджеры, пассажиры и т. д.
<i>Задачи</i>	Текущие задачи пользователей и специалистов по техническому обслуживанию, которые они выполняют, и каким образом. Будущие задачи пользователей и специалистов по техническому обслуживанию, которые они должны будут выполнять, и каким образом.
<i>Результаты</i>	Последствия внедрения новой системы для пользователей и любых других участвующих сторон; может ли это увеличить рабочую нагрузку сотрудников службы безопасности?
<i>Риск</i>	Угрозы и риски, создаваемые производственной средой, и как это повлияет на требования.
<i>Ресурсы</i>	Навыки и способности, необходимые персоналу для эксплуатации оборудования.
<i>Требования</i>	Любые, ориентированные на человеческий фактор требования, которые будут создавать препятствия при разработке, например: все ли сотрудники службы безопасности полностью понимают характер изменений, внесенных в процедуры обеспечения безопасности? Является ли достаточным уровень подготовки персонала, организуемой изготовителем оборудования для целей безопасности?

8.2.4.10 Интеграция человеческого фактора является системным процессом для выявления, отслеживания и решения связанных с человеком проблем. Его цель заключается в придании структуры таким элементам проектов и решений и в формализации управления ими, которые как правило откладываются на более поздние сроки или забываются. Такая интеграция поощряет налаживание связей, сотрудничество и обмен информацией.

8.2.4.11 Внедрение в систему безопасности или производственную среду новых технологий, процессов или систем связано со многими рисками, некоторые из которых относятся к человеческому фактору. Например, новая установка может:

- a) не привести к повышению показателей по обнаружению угроз и даже привести к снижению результатов;
- b) иметь негативные последствия для пропускной способности;
- c) привести к увеличению количества сотрудников службы безопасности, необходимых для эксплуатации системы;
- d) привести к росту текучести персонала или
- e) негативно сказаться на чувстве удовлетворенности пассажиров.

8.2.4.12 Формальное применение процесса интеграции человеческого фактора позволит выявлять, устранять эти и другие факторы риска или смягчать их последствия. Принятие такого процесса будет способствовать повышению эффективности во всех пунктах системы безопасности, где операторы досмотра службы безопасности работают с пассажирами и техникой.

8.2.4.13 Интеграционная составляющая системы человеческого фактора имеет критически важное значение, поскольку для обеспечения эффективности необходимо, чтобы связанные с человеческим фактором мероприятия были интегрированы в план управления проектом и, в соответствующих случаях, в более широкие процессы проектирования систем. Кроме того, такую интеграцию следует осуществлять на раннем этапе. Интеграция человеческого фактора обеспечивает поток информации по всем мероприятиям и позволяет использовать результаты связанных с человеческим фактором мероприятий для информационного обеспечения и своевременного оказания влияния на проектирование систем. В целях получения максимальных выгод связанные с человеческим фактором мероприятия должны поставлять исходную информацию на протяжении всего процесса проектирования на всех ключевых этапах разработки и внедрения.

8.2.5 Мероприятия и интеграционные стандарты, связанные с человеческим фактором

8.2.5.1 Связанные с человеческим фактором мероприятия и интеграционные стандарты предназначены для обеспечения охвата всех связанных с человеком аспектов разработки системы. Стандарт интеграции человеческого фактора должен определять набор требований, которые с точки зрения человеческого фактора следует предъявлять к аэропортам, изготовителям оборудования и поставщикам обслуживания. Существуют также требования о том, чтобы регламентирующие органы поддерживали применение процесса интеграции человеческого фактора, и, в соответствующих случаях, требования, которые должны выполняться интеграторами систем или третьими сторонами, осуществляющими управление разработкой и установкой новой системы.

8.2.5.2 Подобные требования, связанные с человеческим фактором, отражают ожидания того, что отрасль будет осуществлять мероприятия по учету человеческого фактора. Стандарт интеграции человеческого фактора также обеспечивает практические рекомендации с подробным описанием мероприятий и процессов, которые

следует рассмотреть и осуществить в ходе разработки и внедрения оборудования и обслуживания. Общеизвестно, что не для всех проектов потребуется тот же уровень вклада человеческого фактора, поэтому в стандарте содержатся рекомендации, поддерживающие принятие решений, которые обеспечат, чтобы проводимые мероприятия, связанные человеческим фактором, были соизмеримы с масштабом, характером и степенью сложности проекта.

Людские ресурсы

8.2.5.3 При определении проблем, связанных с людскими ресурсами, следует рассмотреть следующие аспекты:

- a) уровни укомплектования штатов, которые потребуются для обеспечения функционирования системы по всему диапазону операций;
- b) типы сотрудников, необходимых для обеспечения функционирования системы на различных этапах её срока службы, например, персонал с разбивкой по категориям и/или персонал обслуживания;
- c) каким образом будут выполняться требования в отношении уровней укомплектования штатов и рабочих смен с точки зрения рабочей нагрузки; и
- d) будет ли данная система зависеть от наличия определенного круга дефицитных навыков.

Персонал

8.2.5.4 При определении проблем, связанных с персоналом, следует рассмотреть следующие аспекты:

- a) когнитивные и физические качества, которые потребуются персоналу для выполнения операций с использованием данной системы;
- b) уровни навыков и образования, необходимые для оптимальной эффективности;
- c) придется ли персоналу работать в режиме различных временных графиков или в режиме удлиненных периодов;
- d) потребуются ли от персонала существенно отличающиеся специальные знания и опыт для эксплуатации новой системы по сравнению с оборудованием, используемым в настоящее время;
- e) какие виды предыдущей подготовки и квалификации были бы полезны; и
- f) какое влияние новая система может оказать на чувство удовлетворенности персонала своей работой и мотивацию.

Подготовка персонала

8.2.5.5 При определении проблем, связанных с подготовкой персонала, следует рассмотреть следующие аспекты:

- a) потребности подготовки, например, средства обучения и оборудование, помещения и службы, а также рентабельность;
- b) потребуются ли иные типы подготовки для персонала, использующего иные системы или выполняющего иные задачи;
- c) пробелы в навыках, связанные с методами работы в предлагаемой системе;
- d) существует ли риск снижения уровня навыков из-за автоматизации, и как этот вопрос будет решаться;
- e) действия, которые необходимо предпринять, чтобы обеспечить эффективное использование знаний, полученных от прежней подготовки;
- f) потребуются ли дополнительное планирование и специальные знания для реализации новых программ подготовки и учебных мероприятий;
- g) соответствует ли подготовка каким-либо внешним стандартам;
- h) влияние на графики подготовки для нового и существующего персонала; и
- i) какие потребуются виды подготовки с участием инструкторов.

Технические аспекты человеческого фактора

8.2.5.6 При определении проблем, связанных с техническими аспектами человеческого фактора, следует рассмотреть следующие вопросы:

- a) каким образом будут спроектированы интерфейсы, информационные системы и функции управления пользователей, чтобы обеспечить их соответствие когнитивным способностям операторов и специалистов по техническому обслуживанию;
- b) каким образом будут спроектированы рабочие помещения и оборудование, чтобы обеспечить соответствие физическим характеристикам операторов и специалистов по техническому обслуживанию;
- c) как будут приниматься решения относительно того, какие задачи следует автоматизировать, а какие следует выполнять вручную;
- d) влияние новой техники на ситуационную осведомленность команды и отдельных лиц, на принятие решений и информационное взаимодействие;
- e) как структура системы может повлиять на потребности в подготовке персонала;
- f) потребуются ли изменения в управлении информацией, например, путем сведения воедино информации, поступающей из различных источников;
- g) возникнет ли необходимость совместного размещения персонала для более эффективного информационного взаимодействия;
- h) изменятся ли существенным образом условия труда и отдыха, например, пространство, комфорт, освещение, отопление и влажность; и
- i) требования к задачам по техническому обслуживанию и мерам по обеспечению срока службы.

Безопасность системы

8.2.5.7 При определении проблем, связанных с безопасностью системы, следует рассмотреть следующие аспекты:

- a) каким образом будут выявляться, анализироваться и устраняться источники ошибок;
- b) в какой степени непреднамеренные ошибки могут повлиять на безопасность системы;
- c) существует ли конкретное законодательство по авиационной безопасности, которое следует применять;
- d) потребуется ли применение обратных режимов в случае отказа системы; и
- e) потребуются ли для системы значительно более высокие уровни устойчивости к ошибкам и надежности человека.

Угрозы для здоровья

8.2.5.8 При определении проблем, связанных с угрозой здоровью, следует рассмотреть следующие аспекты:

- a) каким образом будут определяться обязанности;
- b) какие стандарты гигиены и безопасности должны соблюдаться;
- c) оказывают ли влияние такие проблемы окружающей среды, как температура и уровни шума на результаты работы человека;
- d) каким образом будет сводиться к минимуму риск попадания персонала под воздействие электромагнитного излучения, лазеров и источников ядерных, биологических, химических или токсических материалов;
- e) будет ли существовать риск получения телесных повреждений при использовании или техническом обслуживании оборудования;
- f) потребуются ли от персонала выполнение повторяющихся движений либо поднятие или переноска тяжелых грузов;
- g) как будет регулироваться понимание риска, связанного с потенциальной угрозой здоровью; и
- h) критерии, которые будут использоваться для достижения баланса компромиссов между здоровьем и эффективностью работы.

Общество и организация

8.2.5.9 При определении проблем социального и организационного характера, следует рассмотреть следующие аспекты:

- a) приведет ли предлагаемая система к появлению новых задач или изменений в эксплуатационных правилах;

- b) как работа с другими группами или ведомствами повлияет на структуру организации;
- c) окажут ли влияние новая система или соответствующие методы работы на существующие культурные, этические или духовные нормы;
- d) каким образом будут учитываться гендерные различия и возникающие социальные ожидания; и
- e) действующие меры по обеспечению применения единой доктрины.

8.2.6 Организация работы

8.2.6.1 Хотя, несомненно, представляется удобным разрабатывать и использовать технические решения, результаты труда персонала досмотра службы безопасности должны также определяться принятой в организации рабочей практикой, такой, как распределение должностных функций, структура управления, сети информационного взаимодействия и система оценки персонала. Такая рабочая практика не только сказывается на характере восприятия операторами досмотра своей работы, но также определяет эффективность выполнения задач и влияет на качество взаимодействия служащих. Неадекватная рабочая практика может иметь драматические и далеко идущие последствия, что может включать незамеченные угрозы, неправильную эксплуатационную практику и нарушения в системе общения.

8.2.6.2 Созданные в команде условия могут оказывать существенное влияние на результаты работы. Альтернативным методом широко используемому режиму внешнего надзора, который порождает отношение типа "они и мы", является участие руководителя команды по ручному досмотру. Таким образом, руководитель команды действительно является частью группы.

8.2.6.3 К другим организационным новшествам относятся выгоды от эффективной методики мониторинга персонала и оценки результатов работы, призванной способствовать поддержанию стандарта эффективности при досмотре пассажиров. Государствам следует выработать в системах досмотра пассажиров такую культуру, которая повышала бы результаты работы операторов досмотра службы безопасности через сотрудничество, поощрения и конструктивную обратную связь.

8.2.6.4 Поскольку выгоды зачастую видны только в долгосрочной перспективе, таким организационным проблемам обычно уделяется мало внимания и это может в конечном итоге привести к более высокому уровню текучести кадров, что вызывает необходимость в дополнительных расходах на набор и подготовку персонала.

8.2.7 Надзор и проводящие досмотр группы

8.2.7.1 Хотя название этой роли может меняться в зависимости от государства, лица, занятые осуществлением контроля и надзора за персоналом службы безопасности, именуемые далее руководителями низшего звена, играют ключевую роль в контрольных пунктах досмотра. Руководители низшего звена влияют на операции непосредственным образом путем управления своими командами и косвенно через установленные ими отношения со своими операторами досмотра, тем самым оказывая воздействие на рабочую культуру. Руководители низшего звена являются типичными представителями первой линии менеджмента, видимыми персоналу "переднего края", и поэтому они имеют значительное влияние на мотивацию и качество взаимоотношений между управленческим и эксплуатационным персоналом.

8.2.7.2 Регламентирующим организациям, таким, как соответствующий полномочный орган, следует стремиться получать исходную информацию от представителей аэропортов и экспертов по организационным структурам, с тем чтобы точно выяснить или определить роль руководителей низшего звена и затем передать эту информацию более широкому авиационному сообществу.

8.2.7.3 Непоследовательность в подходе, используемом руководителями низшего звена, может привести к возникновению лазеек в системе безопасности и нанести вред важным взаимоотношениям между операторами досмотра службы безопасности и руководителями низшего звена. Рекомендуемым механизмом для обеспечения последовательности является принятие стандартных эксплуатационных правил, которых следует придерживаться при возникновении определенных условий. Например, могут быть разработаны стандартные эксплуатационные правила, описывающие каким образом и когда подозрительные или опасные предметы передаются для анализа руководителю низшего звена.

8.2.7.4 Разработку стандартных эксплуатационных правил должны осуществлять руководители служб безопасности аэропортов, поскольку у них есть глубокое понимание характера операций и мероприятий, проводимых в их конкретном аэропорту. Соответствующему полномочному органу следует оценить аэропортовые стандартные эксплуатационные правила для обеспечения их соответствия нормативным положениям и возможной выдачи рекомендаций относительно передового опыта, принятого в других аэропортах.

8.2.7.5 Одной из областей операций, которые получают наибольшую выгоду от общения между командами, являются отношения между операторами досмотра и сотрудниками по ручному досмотру багажа. Операторов досмотра следует, как посредством нормативных положений, так и надзора и управления, поощрять к тому, чтобы они сообщали о причинах, побудивших их запросить ручной досмотр багажа. Это сконцентрирует внимание сотрудника по ручному досмотру багажа на области, вызывающей обеспокоенность и повысит эффективность процесса. Сотрудников по ручному досмотру багажа следует также поощрять к тому, чтобы они информировали операторов досмотра о результатах своих обысков для развития у операторов досмотра определенного набора знаний. Это требование может быть подкреплено разработкой стандартных эксплуатационных правил, предусматривающих информирование операторов досмотра службы безопасности о данном процессе, и может обеспечить последовательность применения.

8.2.7.6 Диапазон обязанностей, которые должен выполнять руководитель низшего звена, значительно варьируется в зависимости от государства и аэропорта. Для того, чтобы такой персонал как операторы досмотра службы безопасности, руководители низшего звена и менеджмент работали в сотрудничестве, каждому следует ясно понимать свою роль и обязанности и характер их взаимосвязи с группами по досмотру. Существует большая вероятность того, что без четких стандартов они будут вести себя в соответствии со своим собственным пониманием надлежащего поведения, что может идти вразрез с передовой практикой.

8.2.7.7 Поэтому каждый отдельный аэропорт должен отвечать за разработку должностных обязанностей руководителя низшего звена с подробным описанием круга функций, которые он должен выполнять, и с использованием конкретных формулировок типа "проверить аэропортный детектор металла перед началом смены, контролировать пассажирский поток через 30-минутные интервалы" и т. д., а не в виде общих заявлений, таких, как "поддерживать уровень эффективности персонала". Эти должностные обязанности следует довести до сведения всего персонала службы досмотра, и они должны быть открыты для оценки независимым органом. Такая оценка подтвердит два условия: 1) соответствует ли круг задач, подробно изложенный в формальном перечне должностных обязанностей, эксплуатационной практике; и 2) является ли круг должностных обязанностей реалистичным в требованиях, которые он предъявляет к руководителю низшего звена.

8.2.7.8 Всем новым руководителям низшего звена следует предоставлять соответствующую подготовку, включающую как технические, так и межличностные аспекты их роли. Последним аспектам следует посвятить не менее 50% курса, и они должны быть конкретными и охватывать реальные проблемы досмотра, а не общие навыки управления персоналом. Такая подготовка должна выработать способность:

- a) давать конструктивные отзывы о результатах работы;
- b) выявлять и удовлетворять потребности в подготовке персонала;
- c) решать конфликты сотрудников дипломатическим путем;

- d) управлять персоналом в руководящем стиле, вызывающем уважение;
- e) создавать в группах досмотра атмосферу коллективного сотрудничества; и
- f) противодействовать личной предвзятости и давать справедливые и объективные оценки результатам работы.

8.2.8 Системы посменной работы и ротация задач

8.2.8.1 Тщательное управление системами посменной работы сотрудников по досмотру и планирование графиков работы и отдыха должны обеспечить эффективные результаты деятельности операторов досмотра, оказывая помощь в поддержании бдительности персонала. Следует проводить регулярный анализ графиков работы и отдыха операторов досмотра службы безопасности, чтобы обеспечить адекватность и своевременность перерывов на отдых и чтобы ротация смен оказывала поддержку персоналу. Существуют многочисленные основания предполагать, что усталости сотрудников по досмотру способствуют следующие факторы:

- a) сон нарушается ночными сменами и, в меньшей степени, ранними подъемами;
- b) продолжительность сна резко ограничивается при режимах работы, предусматривающих периоды отдыха между сменами менее 10 ч;
- c) периоды работы свыше 8 ч считаются очень утомительными; и
- d) развитие усталости связано с накоплением рабочей нагрузки, при этом последствия становятся очевидными при досмотре с помощью рентгеновского оборудования в пределах 4–6 ч с начала смены.

8.2.8.2 Режим посменной работы оказывает значительное влияние на выполнение задачи и является ключевым фактором, определяющим уровень бдительности. Двумя наиболее важными факторами, которые, как известно, влияют на бдительность человека, являются время суток и время, прошедшее с момента окончания последнего основного периода сна. К ним можно добавить рабочую нагрузку, время, затрачиваемое на выполнение задачи, особенно при высоких уровнях рабочей нагрузки, и время начала смены. В сочетании эти факторы приводят к различным уровням бдительности в течение суток.

Ротация смен

8.2.8.3 Большинство смен предусматривают систему обратной ротации, т. е. переход от ночной смены к послеобеденной и от вечерней смены к смене, начинающейся ранним утром. Короткие периоды отдыха продолжительностью от 7 до 10 ч между последовательными сменами известны как "быстрое возвращение на работу" и связаны со значительным сокращением продолжительности сна. Влияние накапливающейся усталости можно, по крайней мере, частично регулировать с помощью надлежащего планирования. Если быстрых возвращений на работу избежать невозможно, то они не должны сопровождаться длительными периодами работы.

8.2.8.4 Системы ротации вперед являются более предпочтительными, поскольку они позволяют избежать быстрых возвращений на работу. Если применяются системы обратной ротации, они не должны включать быстрых возвращений на работу.

8.2.8.5 Скорость ротации смен может значительно варьироваться: вплоть до 12 последовательных ранних смен и до 5 последовательных ночных смен. Как правило, дополнительный сон в виде короткого сна перед выходом на работу недостаточен для преодоления накапливающегося дефицита сна. Аналогичным образом, раннее начало смены связано с сокращением периода сна, и его продолжительность в среднем на 3 ч короче, чем в дни отдыха. Предпочтительными являются быстрые темпы ротации, поскольку они уменьшают количество последовательных дней, когда нарушается сон, как при последовательных ночных сменах, так и, в меньшей степени, при последовательных ранних сменах. В качестве альтернативы может оказаться возможным отобрать группы операторов досмотра, которые предпочитают ранние смены.

8.2.8.6 При посменной системе ротация должна быть быстрой, чтобы количество последовательных ночных смен не превышало двух.

8.2.8.7 Если раннее начало смен является характерной чертой графика, то количество последовательных ранних смен следует ограничить и необходимо принять во внимание насколько ранним может быть начало работы. В качестве рекомендации, количество последовательных ранних смен, начинающихся до 07:00, следует ограничить четырьмя сменами, а тех, которые начинаются до 06:00, – двумя сменами.

8.2.8.8 При использовании системы быстрой ротации смен следует избегать длинных последовательностей ранних смен. Если эксплуатационные потребности исключают это, то можно составить график таким образом, чтобы смены начинались позднее, что позволяет частично компенсировать недостаток сна в последовательности ранних смен. В качестве альтернативы, время начала работы можно медленно сдвигать, например, с 08:00 до 07:00 и затем до 06:00, чтобы отдельные лица могли адаптироваться.

8.2.8.9 Субъективная усталость операторов досмотра службы безопасности увеличивается по мере пребывания на работе; продолжительность работы, превышающая 8 ч, считается очень утомительной. Периоды работы свыше 12 ч могут повлечь за собой серьезное ухудшение результатов труда. Однако научные исследования свидетельствуют о том, что могут быть созданы условия, ограничивающие такое ухудшение показателей, например, путем регулирования времени начала смены, предоставления адекватных перерывов и обеспечения помещений для отдыха.

8.2.8.10 Продолжительность смены следует ограничить 8 ч, особенно когда существуют другие факторы, которые могут увеличить уровень усталости, например, большая рабочая нагрузка, раннее время начала смены и ночные дежурства. Это ограничение может быть снижено, если выполняются определенные условия, такие, как время суток, перерывы в работе и наличие помещений для отдыха.

8.2.8.11 Развитие усталости во время работы связано с высокими уровнями рабочей нагрузки, а когда рабочая нагрузка высока, эффективность выполнения задач, требующих непрерывного внимания, может особенно пострадать. При досмотре в целях безопасности высокие уровни усталости в процессе досмотра с помощью рентгеновского оборудования возникают в пределах 4–6 ч после начала работы. Таким образом, смены, охватывающие периоды высокой нагрузки, должны быть короче, чтобы максимально уменьшить испытываемую усталость. Следует тщательно контролировать количество времени, затрачиваемого на досмотр с помощью рентгеновского оборудования в течение периода работы.

8.2.8.12 Графики посменной работы должны учитывать периоды высокой рабочей нагрузки и, при необходимости, ограничивать как продолжительность работы, так и количество времени, затрачиваемого на выполнение задач, связанных с высоким уровнем психического напряжения.

8.2.8.13 Эффективность работы оператора досмотра по истечении времени в значительной степени зависит от таких факторов, как время суток, время в пределах смены, уровень суммарного дефицита сна, количество и вид смен, отработанных ранее, тип задачи и рабочая нагрузка. Досмотр ручной клади с помощью рентгеновского оборудования должен осуществляться не более 20 мин в течение часа. Для операторов, досматривающих багаж,

перевозимый в грузовом отсеке, допускается увеличение продолжительности до 45 мин при использовании автоматизированной системы досмотра багажа в дневную смену после того, как научные исследования показали, что такие пределы допустимы. В определенных условиях можно увеличить продолжительность, однако прежде чем могут быть выработаны конкретные рекомендации по внесению изменений, необходимо провести подробное изучение аспектов точности и скорости выполнения работы в зависимости от количества непрерывного времени, затрачиваемого на осуществление задач по досмотру.

8.2.8.14 Для поддержания бдительности часто используется ротация задач в период работы, однако для выработки рекомендаций по оптимальной ротации имеется недостаточно объективных данных, или таковые отсутствуют. Хотя некоторые задачи связаны с высоким уровнем физической и психической нагрузки, определить влияние на степень усталости в последующий период после проведения досмотра с помощью рентгеновского оборудования не представляется возможным. Аналогичным образом, какие-либо объективные данные, указывающие на то, что высокий уровень физической нагрузки приводит к более высокому уровню психической усталости позднее в этот же день, отсутствуют.

8.2.8.15 Для обеспечения того, чтобы накопление усталости из-за высоких уровней рабочей нагрузки в период, предшествующий проведению досмотра с помощью рентгеновского оборудования, было минимальным, необходимо поддерживать ротацию задач. Чтобы иметь время на принятие пищи и напитков, всем операторам следует предоставлять по крайней мере один перерыв в течение 8-часовой смены. Дополнительные требования к перерывам зависят от характера задачи, однако в сменах, включающих периоды проведения досмотра с помощью рентгеновского оборудования, особенно в центральной зоне досмотра, следует предусматривать дополнительные перерывы на отдых продолжительностью свыше 10 мин. Возле рабочих мест сотрудников следует обеспечивать помещения для отдыха, включая комфортабельные кресла и оборудование для приготовления горячих напитков.

8.2.8.16 Руководителей низшего звена следует обучать с использованием реалистических эксплуатационных сценариев, которые могут отрабатываться в режиме онлайн, и результаты подготовки слушателей следует оценивать по объективной и стандартизированной схеме. Необходимо ежегодно проводить курсы повышения квалификации.

8.2.9 Контроль эффективности

8.2.9.1 Эффективность работы контрольного пункта досмотра может рассматриваться с точки зрения:

- a) соблюдения положений по авиационной безопасности;
- b) пропускной способности пассажиров; и
- c) обслуживания пассажиров.

8.2.9.2 Система контроля эффективности может предоставить необходимые данные для проведения анализа того, где требуется усовершенствование, и оценки успеха любого вмешательства и может применяться на многих различных уровнях, например, система в целом, отдельные аэропорты или аэровокзалы, проводящие досмотр команды или отдельные сотрудники.

8.2.9.3 Комплексная система контроля эффективности, включающая составные элементы мер должна способствовать получению правильного представления о ситуации на различных уровнях по каждому фактору. Поведение отдельных лиц и команды может существенно зависеть от метода оценки эффективности системы и от поставленных целей. Например, если цели и финансовые санкции направлены на максимальное увеличение пропускной способности в том или ином контрольном пункте досмотра, а не в зоне досмотра транзитных пассажиров, то ресурсы службы безопасности могут быть непропорционально сконцентрированы в центральной

зоне досмотра в ущерб пропускной способности в зоне досмотра транзитных пассажиров. Поэтому необходимо тщательно сбалансировать меры по всем операциям службы безопасности аэропорта и применять взвешенный подход к использованию их в сочетании.

Режим контроля эффективности

8.2.9.4 Системы контроля эффективности являются наиболее успешными, когда они поддержаны режимом, обеспечивающим, чтобы сбор данных осуществлялся в достаточном объеме и часто и чтобы внимание уделялось качеству и последовательности собранных данных, особенно если это связано с субъективными оценками.

8.2.9.5 Службы безопасности аэропорта должны отвечать за контроль своих собственных результатов по обеспечению безопасности, однако этот процесс должен быть усилен сотрудниками надзора, которые собирают данные независимым образом.

8.2.9.6 Существует несколько различных подходов к контролю. Например, контроль может быть специальной задачей, выполняемой тем или иным руководителем низшего звена, который тратит определенное время, например 15 мин, наблюдая за каждым коридором контрольного пункта досмотра и собирая данные и сразу же после этого сообщая обратную информацию персоналу службы безопасности. Как альтернативный вариант, задача контроля может быть одной из нескольких задач, которые выполняет руководитель низшего звена, отвечающий за небольшое число коридоров. При обоих этих подходах недостатки в эффективности и области, где для исправления ситуации требуется дополнительная подготовка сотрудников, выявляются персоналом оперативного надзора, который должен, при необходимости, направить операторов досмотра службы безопасности для прохождения подготовки.

8.2.9.7 В некоторых аэропортах проводится контроль за соблюдением требований безопасности в качестве независимой функции, осуществляемой группой по подготовке кадров, которая контролирует эффективность на рабочем месте и выявляет персонал, требующий дополнительной подготовки. Если результаты оценки предоставляют диагностические данные о показателях работы, может быть организована корректирующая подготовка таким образом, чтобы она была соизмерима с характером упущений и поэтому была бы более рентабельной.

Обратная информация об эффективности

8.2.9.8 Если в своей работе операторы досмотра службы безопасности и авиационный персонал ориентируются на конкретные достижимые цели, они стабильно показывают более высокие результаты, чем в тех случаях, когда их просто призывают прилагать максимальные усилия. При правильном представлении обратная информация оказывает непосредственное влияние на эффективность работы путем обеспечения мотивации тем, кто работает качественно, и внесения корректив в поведение и методику тех, у кого стандарты ниже требований. Система обратной информации об эффективности должна основываться на надежных объективных данных о показателях работы, однако с учетом того, что система безопасности никогда не бывает действенной на 100 %, система обратной информации должна также оказывать помощь и быть пропорциональной, а не открыто карательной, если допускаются недосмотры, упущения и ошибки.

8.2.9.9 Обратная связь повышает показатели работы не только за счет оказания помощи служащим в исправлении своих ошибок, но также путем поддержки в виде подготовки. Для получения максимального эффекта необходимо, чтобы обратная связь была тесно привязана к фактическому событию. Эффективная система обратной связи должна сочетаться с политикой поощрения хороших результатов. Обратная связь должна быть сконцентрирована на недостатках в показателях работы, однако позитивная обратная связь, будь то денежного или неденежного характера, является важной частью усиления стандартов поведения и подходов, необходимых для выполнения функции обеспечения безопасности аэропорта.

Соответствие требованиям безопасности

8.2.9.10 Соответствие требованиям безопасности следует оценивать на высоком уровне, используя негласные испытания, при которых отдельное лицо изображает обычного пассажира и пытается незаметно пронести представляющий угрозу предмет через контрольный пункт досмотра, спрятав его у себя или в ручной клади.

8.2.9.11 Негласные испытания должны основываться на оценке результатов, а не на оценке процесса, и если их проводить в разумном режиме и в достаточном количестве, то они должны обеспечить надежный показатель эффективности системы. Результат негласного испытания должен оцениваться в двоичной системе (т. е. либо зачет, либо незачет), при этом система безопасности является внутренне изменчивой, и для получения надежных и представительных результатов требуется провести большое количество испытаний. Проверка каждого оператора досмотра службы безопасности по каждому случаю досмотра с использованием негласных испытаний является практически неосуществимой. Поэтому необходимы альтернативные подходы.

8.2.9.12 В случае досмотра с помощью рентгеновского оборудования широко применяемым инструментом оценки полученной подготовки и эффективности работы, который позволяет получать оценку результатов и может использоваться на уровне отдельных лиц, команды или аэропорта, является проецирование изображения опасных предметов (ПИОП). Для других задач безопасности, таких, как досмотр багажа, более практичной является оценка процесса, а не результата.

8.2.9.13 Необходимо оценивать соответствие требованиям безопасности, используя контрольный перечень, содержащий многие критерии и стандарты внешнего поведения. Случаи несоответствия требованиям должны регистрироваться с указанием степени их серьезности и соотноситься с уровнем квалификации отдельного оператора досмотра службы безопасности.

8.2.10 Будущие проблемы

8.2.10.1 Обеспечение того, чтобы у операторов досмотра были такие организационные условия, структура работы и удобная техника для целей безопасности, которые повышают уровень профессионализма и квалификации и могут их соответствующим образом поощрять, с тем чтобы добиться высоких показателей обнаружения и предотвращения враждебных актов, представляет собой значительную проблему.

8.2.10.2 Единого решения проблемы повышения эффективности системы безопасности гражданской авиации, способствующего обеспечению того, чтобы система была надежной, устойчивой и показывала стабильно эффективные результаты, как такового не существует. Сочетание и понимание факторов, которые оказывают влияние на весь диапазон функций, задач и требований, должны способствовать достижению наивысших эксплуатационных стандартов в системе безопасности гражданской авиации, обеспечивая поддержку эффективной и действенной системе безопасности с надлежащими уровнями пропускной способности пассажиров и упрощения формальностей.

8.3 ПЕРСОНАЛ СЛУЖБЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

8.3.1 Общие положения

8.3.1.1 Надлежащие меры набора, отбора, подготовки и сертификации персонала службы безопасности являются критическими элементами в создании адекватной и эффективной системы обеспечения безопасности.

8.3.1.2 Положения и требования в отношении профессиональной подготовки для персонала службы авиационной безопасности должны быть оговорены в НППБГА. Персоналом службы авиационной безопасности считаются лица, отвечающие за осуществление перечисленных ниже мер обеспечения безопасности:

- a) контролирование доступа;
- b) наблюдение и патрулирование;
- c) охрана воздушных судов;
- d) обеспечение безопасности в полете (например, летным и кабинным экипажем);
- e) досмотр пассажиров и ручной клади;
- f) досмотр зарегистрированного (перевозимого в грузовом отсеке) багажа, груза и почты;
- g) досмотр транспортных средств;
- h) применение процедур для проверки бортового питания и различных запасов эксплуатантов воздушных судов и аэропорта;
- i) проведение профессиональной подготовки в области авиационной безопасности;
- j) осуществление мер контроля качества; и
- k) управление авиационной безопасностью.

8.3.2 Набор

8.3.2.1 Применение перечисленных ниже процедур позволяет определить, обладает ли сотрудник или возможный кандидат требуемыми качествами и достаточной добросовестностью для выполнения функций, связанных с обеспечением авиационной безопасности.

8.3.2.2 На практике эффективный отбор и набор означают определение ролей, навыков и способностей сотрудников досмотра службы безопасности и обеспечения такого набора и отбора, которые являются справедливыми, действенными и в конечном итоге предсказывают показатели эффективности на рабочем месте. В свою очередь набор надлежащего персонала должен уменьшить текучесть сотрудников, сделать подготовку более эффективной и повысить уровень удовлетворенности отдельных лиц своей работой.

8.3.2.3 Другой фактор, играющий важную роль при оценке квалификации, состоит в том, чтобы процедуры анализа служебных обязанностей регулярно пересматривались и обновлялись, особенно в тех случаях, когда происходят изменения в требованиях к работе. Изменения в нормативных положениях, вносимые в ответ на различные угрозы безопасности со временем могут значительно изменить требования к оператору досмотра службы безопасности. Такое изменение может касаться различных видов поставленных задач или методов досмотра.

8.3.2.4 Набор наиболее подходящего и способного персонала для выполнения операций по обеспечению безопасности гражданской авиации справедливым и эффективным образом следует обеспечивать путем использования надлежащей и обоснованной методики. Лицам, отбирающим операторов досмотра службы безопасности, следует применять методику, призванную оценивать квалификацию, требуемую для выполнения служебных функций по обеспечению безопасности в данном конкретном месте. Например, в некоторых

аэропортах от сотрудников службы безопасности может потребоваться осуществление всех задач в контрольном пункте досмотра, а также оказание помощи в досмотре багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и охране периметра в пунктах контроля. В других местах служебные функции могут быть более выборочными. Отбор надлежащего персонала призван повысить показатели работы на местах, оптимизировать эффективность подготовки, поднять уровень удовлетворенности работой и снизить текучесть кадров.

8.3.2.5 Высокий уровень текучести кадров способствует высоким расходам на набор и подготовку. Кроме того, уровень отсева кандидатов в процессе подготовки и на начальном этапе подготовки на местах достаточно высок. К этому следует добавить расходы, связанные с проверкой анкетных данных, тестированием на наркотики и проверкой отпечатков пальцев кандидатов, что увеличивает эксплуатационные расходы организаций по вопросам безопасности. Таким образом, процесс набора должен включать применение методики, призванной снизить текучесть кадров. За счет реалистического предварительного показа характера работы ее эффективная реклама должна привлечь к процессу отбора подходящих людей. Реалистический предварительный показ способен побудить людей к самоотбору на раннем этапе, что должно уменьшить бремя нагрузки на процесс отбора, а также снизить уровень текучести. Информацию, полученную с помощью процесса анализа служебных функций следует использовать для разработки эффективных процессов набора, так как это обеспечит, чтобы квалификация того или иного лица и должностные обязанности отражали ту работу, которую успешные кандидаты будут выполнять. Квалификационные требования должны описывать навыки и отношение, которыми сотрудник должен обладать для выполнения данной работы. Например, это могут быть навыки общения или уверенность в себе. Круг должностных обязанностей должен включать описание задач, которые тому или иному лицу придется выполнять на работе. Указанный анализ служебных функций затем должен использоваться как основа для оценки процесса отбора, особенно при наличии требований юридического характера и в ходе проверок.

Формы заявлений

8.3.2.6 Все кандидаты должны заполнить форму заявления, в котором указывают (за период времени, устанавливаемый соответствующим полномочным органом) подробные сведения о нижеследующем:

- a) личные данные (с приложением недавней заверенной фотографии);
- b) образование;
- c) профессиональная подготовка;
- d) послужной список; и
- e) прочая имеющая отношение к найму информация, рассматриваемая соответствующим государством как необходимая для упрощения проверки анкетных данных с целью подтверждения личности и послужного списка лица, включая любые случаи привлечения к уголовной ответственности.

8.3.2.7 Указанная форма должна также включать:

- a) заявление о том, что приведенная информация является полной и точной;
- b) подтверждение результатов проверки анкетных данных;
- c) заявление кандидата о согласии с тем, что любое искажение фактов является основанием для отказа в приеме на работу, дисциплинарных взысканий или привлечения к уголовной ответственности;

- d) согласие кандидата на обращение к прежним работодателям, учебным заведениям, государственным учреждениям, характеризующим его лицам в целях проверки представленных личных и профессиональных сведений; и
- e) подпись кандидата.

8.3.2.8 Компания должна сохранять заполненную кандидатом форму заявления до тех пор, пока он работает в данной компании, и представлять ее по требованию для проверки соответствующему полномочному органу.

Собеседования

8.3.2.9 Каждый кандидат должен пройти собеседование с ответственным сотрудником, обладающим необходимыми навыками осуществления процедур найма, который должен удостовериться в том, что кандидат понимает важность и все последствия сделанных им при заполнении формы заявлений.

8.3.2.10 В ходе собеседования проводящий его сотрудник должен:

- a) уточнить причины ухода с предыдущего места работы;
- b) убедиться в отсутствии в послужном списке периодов времени, за которые кандидат не может отчитаться;
- c) запросить дополнительную необходимую информацию, требуемую соответствующим полномочным органом.

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

- a) сведения о лицах, которые могут охарактеризовать кандидата; и
- b) другие независимые подтверждающие документы, например, свидетельство о браке, форму социального страхования или иммиграционные документы.

8.3.2.12 Если кандидат назвал характеризующих его лиц, например для проверки пробелов в данных послужного списка, необходимо подтвердить сведения о них, прежде чем запрашивать информацию.

8.3.2.13 Могут использоваться любые другие средства проверки представленной кандидатом информации. Если это нельзя сделать в ходе контактов с интересующими лицами или путем анализа документов, следует просить кандидата назвать дополнительных характеризующих лиц или представить дополнительную подтверждающую документацию для проверки.

8.3.2.14 Решение о возможности принятия кандидата на работу должно приниматься на уровне исполнительного руководства с полным учетом информации, полученной на этапе проверки, включая любые периоды, получить подтверждение по которым не представилось возможным. Соответствующему полномочному органу следует решить, необходимо ли согласовать с ним вопросы приема кандидатов на отдельные важные участки.

Документация о найме

8.3.2.15 По каждому кандидату должна храниться достаточно полная документация, содержащая следующие сведения:

- a) подробные данные о собеседовании с кандидатом;
- b) подтверждение надлежащего процесса проверки, включая требуемую проверку анкетных данных;
- c) подтверждение того, что оценка физического состояния кандидата выявила отсутствие ограничений для выполнения требуемых функций;
- d) результаты проверки, включая сделанные выводы относительно любых периодов, проверка которых оказалась невозможной; и
- e) фамилия и должность руководителя, принявшего решение о пригодности кандидата.

8.3.2.16 Лица, отбираемые на должности руководителей низшего и среднего звена, должны продемонстрировать наличие или возможность получения необходимых навыков руководства в дополнение к надлежащему опыту и квалификации в области безопасности. В частности, они должны обладать способностью осуществлять эффективный контроль за работой персонала службы безопасности. Кроме того, они должны быть осведомлены о важном значении качества в обеспечении соответствия процедур безопасности требуемым стандартам.

8.3.3 Процесс отбора

8.3.3.1 Эффективный процесс отбора позволяет выявить кандидатов, наиболее подходящих для выполнения различных функций. Надлежащий отбор способствует повышению эффективности профессиональной подготовки, достижению высоких производственных показателей, повышению удовлетворенности работой и сокращению текучести кадров.

8.3.3.2 Важно, чтобы процедуры отбора основывались на подробном описании должностных требований. В нем должны быть зафиксированы все относящиеся к делу элементы, например, выполняемые задачи и функции, личная квалификация и организационная среда, в которой эти функции будут выполняться. Описание должностных обязанностей можно использовать для оценки процесса отбора, особенно при наличии требований юридического характера и в ходе проверок.

8.3.3.3 В отношении всех сотрудников или потенциальных сотрудников любой организации, связанной с осуществлением мер авиационной безопасности, особенно досмотра в целях безопасности, должны проводиться проверки анкетных данных и по мере необходимости периодические проверки. При проверке анкетных данных следует обращать внимание на возможное участие или поддержку групп, подозреваемых в террористической деятельности, а также подтверждение личных данных и послужного списка кандидата, включая случаи привлечения к уголовной ответственности. Периодические проверки должны проводиться каждый раз, когда сотрудникам требуется продлить срок действия пропусков на территорию аэропорта для предъявления службе безопасности.

8.3.3.4 Рекомендации по проведению проверок анкетных данных с примерами требуемой информации содержатся в главе 11.

8.3.3.5 Все решения относительно приемлемости кандидата для выполнения функций досмотра в целях авиационной безопасности должны основываться на применении надежных, достоверных и стандартных процедур.

8.3.4 Требования к профессиональной подготовке

8.3.4.1 Для всех категорий персонала службы безопасности, включая сотрудников охраны, операторов досмотра, инструкторов, инспекторов, проверяющих и руководителей, необходимо в дополнение к ознакомительной подготовке в области безопасности проводить специализированную подготовку с учетом выполняемых функций.

8.3.4.2 Первоначальное аудиторное обучение и переподготовка должны включать цели, учебные и поведенческие задачи, описывающие поведение, которые должен продемонстрировать слушатель для эффективного выполнения задачи. Такие задачи должны предоставить исходную информацию для разработки учебной программы и мер по обеспечению эффективности, по которым следует оценивать программу. Указанные задачи должны включать внешнее поведение по завершении подготовки, условия, в которых проявляется такое поведение, и критерии приемлемого уровня эффективности. Внешнее поведение состоит из действий, которые, как ожидается, слушатель должен выполнять по завершении обучения. Следует использовать такие действия, как выявление, демонстрация, классифицирование или выполнение, поскольку они отражают внешнее поведение, которое можно проверить. Для достижения этих целей подготовка должна быть построена на надежной методологии обучения и оценке пройденных материалов.

Системный подход к оценке подготовки

8.3.4.3 Оценка подготовки представляет собой процесс, посредством которого оценивается учебная программа для определения степени достижения целей. Оценка подготовки следует проводить для того, чтобы усовершенствовать все аспекты подготовки, включая её содержание, условия обучения и метод представления материалов. Проведение оценки следует использовать для обеспечения того, чтобы учебные программы давали ожидаемую отдачу от инвестиций и чтобы практика подготовки постоянно контролировалась, обновлялась и совершенствовалась для гарантии сохранения высоких уровней эксплуатационной эффективности. Всем организациям, отвечающим за подготовку и развитие персонала службы безопасности аэропорта, следует проводить тот или иной вид оценки подготовки.

8.3.4.4 Подготовку следует рассматривать не как разовое мероприятие, а как часть процесса непрерывного совершенствования деятельности. Процесс подготовки и ее оценки, используемый для улучшения анализа потребностей в подготовке, а также разработка и осуществление подготовки показаны на рис. 8-1.



Рис. 8-1. Системный подход к оценке подготовки

8.3.4.5 При разработке учебных программ руководителям служб безопасности следует использовать такой подход, который является повторяющимся по характеру и призван постоянно повышать качество предоставляемой подготовки. Предлагаемый подход включает четыре основных этапа:

- 1) анализ потребностей персонала в подготовке;
- 2) составление концепции и разработка учебно-методических комплектов;
- 3) представление комплектов учебно-методических материалов подготовки, включая возможности для обучения, практики и оценки приобретенных знаний и навыков; и
- 4) оценка подготовки.

8.3.4.6 Как видно из рис. 8-1, оценка подготовки должна иметь обратную связь как с составлением концепции и разработкой проводимой подготовки, так и с процессом выявления потребностей персонала в подготовке.

Рекомендуемый подход к оценке подготовки

8.3.4.7 Оценка подготовки должна представлять собой нечто большее, чем простая оценка впечатлений слушателей и мнений о курсе, который они прошли. Хотя оценка мнения слушателей действительно содержит полезную обратную информацию о содержании и форме изложения учебного курса, она не дает полной оценки качества подготовки и не содержит рекомендаций по совершенствованию процесса подготовки. Например, слушателю может в равной степени нравиться или не нравиться тот или иной курс, и он может почерпнуть или не почерпнуть из него знаний. Аналогичным образом слушатель может многое узнать из данного курса, но может не использовать приобретенные знания для эффективного выполнения работы.



8.3.4.8 Эффективная оценка подготовки должна охватывать целый ряд областей, требующих внимания. Широко распространенная модель оценки подготовки (Kirkpatrick, 1996; Kirkpatrick and Kirkpatrick, 2006) включает следующие четыре этапа:

- Этап 1. Оценка реакции слушателей на содержание курса и форму его изложения.
- Этап 2. Проверка приобретения слушателями знаний, навыков, умения и стандартов поведения, предусмотренных целями обучения.
- Этап 3. Оценка использования слушателями результатов обучения при выполнении служебных функций после возвращения слушателей на работу.
- Этап 4. Оценка влияния подготовки на уровень эффективности деятельности организации в целом.

8.3.4.9 Все этапы оценки в равной степени важны, их необходимо повторять, чтобы получить сравнительные результаты по общим выгодам, полученным от подготовки (Kirkpatrick). Указанные различные этапы связаны с вероятностным процессом, т. е. мотивированные слушатели с большей вероятностью будут учиться лучше; слушатели, которые лучше учатся, с большей вероятностью будут применять свои новые знания на работе; а слушатели, которые применяют свои новые знания на работе, с большей вероятностью будут влиять на результаты организации благоприятным образом. Однако эти связи нельзя рассматривать как нечто само собой разумеющееся, и тщательная оценка подготовки должна всегда обращать внимание на другие организационные факторы, которые могут влиять на результаты оценки, например изменения в размере заработной платы и рабочем времени.

8.3.4.10 В ходе оценки подготовки следует оценивать все четыре этапа, как это показано в таблице 8-2, поскольку они дают дополняющую друг друга информацию, с тем чтобы получить единую картину. Если проведение оценки подготовки по всем четырем этапам в том или ином аэропорту не представляется возможным, то следует оценивать по крайней мере те этапы, которые легче поддаются оценке.

Таблица 8-2. Уровни оценки

Этап оценки	Значение для организации	Тип оценки	Простота оценки
1. Реакция слушателей на содержание подготовки и форму представления материала (понравилась ли слушателям подготовка?)	 <p>Низкое</p>	<p>Вопросники, обзоры и собеседования.</p> <p>Отраслевой пример: вопросник по окончании подготовки.</p>	 <p>Высокая</p>
2. Проверка знаний, полученных в период подготовки (обучились ли слушатели тому, что предполагалось?)		<p>Дискуссионные группы с участием координатора, ситуационные анализы, тесты для проверки квалификации и заключительные экзамены.</p> <p>Отраслевой пример: национальные тесты для проверки квалификации, количественные объективные данные о результатах, такие, как результаты КО.</p>	
3. Демонстрирование надлежащего производственного поведения в рабочих условиях после подготовки (используются ли приобретенные знания на работе?)		<p>Оценки коллег и руководства, общие показатели работы, эксплуатационные показатели работы.</p> <p>Отраслевой пример: данные ПИОП, результаты негласных испытаний, соблюдение стандартных эксплуатационных правил.</p>	
4. Общий уровень эффективности организации, например, с точки зрения прибыли и производительности		<p>Ключевые показатели эффективности в плане прибыли и производительности, уменьшение числа нежелательных происшествий, таких, как несчастные случаи и угроза происшествий, показатели эффективности выполнения задач, результаты работы организации.</p> <p>Отраслевой пример: повышение пропускной способности пассажиров в аэропорту, снижение числа прогулов.</p>	
	Высокое		

8.3.4.11 Более поздние этапы оценки подготовки достаточно точно отображают процессы контроля эффективности, при этом отличие состоит в том, что эти показатели используются для оценки самой подготовки, а не отдельных сотрудников штата. Итоговые показатели эффективности, такие, как результаты негласных испытаний, пропускная способность пассажиров и результаты обзоров уровня удовлетворенности клиентов, должны обеспечить более глубокое понимание влияния, которое могло быть оказано благодаря подготовке в каждой из этих сфер. Однако эти показатели зачастую не отражают вклада, внесенного небольшой группой отдельных лиц. Поэтому ориентированные на процесс показатели, сконцентрированные на кандидатах, которые

прошли подготовку, должны дать более точную картину эффективности подготовки. Обзоры аспектов культуры также должны предоставить важные данные о степени, в которой подготовка, полученная группой отдельных лиц, оказала влияние на организацию по вопросам безопасности.

8.3.4.12 Оценку подготовки следует проводить на регулярной основе для поддержания непрерывного улучшения учебной программы и гарантии того, чтобы она продолжала эффективным образом выдавать результаты, предусмотренные её целями, для каждого нового контингента слушателей и чтобы обеспечивала отдачу для организации.

Сертификация

8.3.4.13 Сертификация и оценка квалификации играют важнейшую роль в сфере авиационной безопасности. Оценка квалификации лежит в основе процесса сертификации, главная цель которого должна состоять в обеспечении последовательного и надежного достижения стандартов авиационной безопасности. Будучи частью системы контроля качества, процесс сертификации предоставляет важную информацию о сильных и слабых сторонах процедур авиационной безопасности в целом и тех, которые применяет отдельный оператор досмотра. Он также является важной основой для установления уровня квалификации персонала, оценки эффективности подготовки, усовершенствования процедур подготовки и повышения мотивации.

8.3.4.14 Сертификация представляет собой официальную оценку и подтверждение соответствующим полномочным органом наличия у конкретного лица необходимой квалификации для выполнения порученных функций на приемлемом уровне, который установлен соответствующим полномочным органом. Поэтому соответствующий полномочный орган должен требовать проведения процесса сертификации для объективной оценки работы операторов досмотра в целях безопасности. Такой процесс должен быть справедливым, своевременным, надежным, действенным и стандартизированным.

8.3.4.15 В процессе сертификации могут использоваться как теоретические, так и практические экзамены. В ходе теоретических экзаменов основное внимание следует уделять критериям, установленным в НППБГА, а также любым относящимся к делу программам или стандартным эксплуатационным процедурам. Следует предусмотреть вопросы об эксплуатационных, технических и общих аспектах обеспечения безопасности гражданской авиации, согласующиеся с преподаваемыми в ходе подготовки дисциплинами.

Подтверждение сертификации

8.3.4.16 Для того чтобы убедиться в том, что персонал службы безопасности может надлежащим образом выполнять свои задачи, необходимо разработать процедуры подтверждения должностной сертификации, учитывающие результаты периодических аттестаций, проверок и мнение непосредственных руководителей. Кроме того, такие процедуры должны оговаривать допустимую продолжительность периодов отсутствия на рабочем месте и условия такого отсутствия.

Повторная сертификация

8.3.4.17 Повторная сертификация является важным показателем соответствия обладателя сертификата должностным требованиям и стандартам. Процесс повторной сертификации позволяет также удостовериться в том, что сотрудники службы безопасности и операторы рентгеновских установок (операторы досмотра) достаточно здоровы и могут на должном уровне выполнять свои обязанности по обеспечению безопасности. Государство должно установить срок действия и условия сохранения действительности сертификата. Сотрудники службы безопасности должны пройти полный или специально разработанный курс повышения квалификации, прежде чем им будет дана возможность повторной сертификации.

8.3.4.18 Повторная сертификация должна проводиться соответствующим полномочным органом или от его имени, желательно ежегодно, и при необходимости включать элементы первоначальной сертификации.

Сертификационная комиссия

8.3.4.19 Для обеспечения объективного, беспристрастного, справедливого, транспарентного и качественного процесса государство может назначить сертификационную комиссию для проведения сертификации, т. е. итогового устного экзамена для операторов досмотра и практического экзамена и/или презентации для инструкторов. Полномочия такой комиссии должны определяться соответствующим полномочным органом, а в ее состав должны входить по крайней мере два компетентных представителя полномочного органа и государственных ведомств, участвующих в проведении проверок в целях безопасности, под председательством лица, назначенного соответствующим полномочным органом.

8.3.5 Категории персонала службы безопасности

8.3.5.1 К обеспечению авиационной безопасности причастен широкий круг сотрудников. В настоящем документе рассматриваются главным образом те категории персонала, которые наиболее важны для обеспечения авиационной безопасности в аэропортах, а именно, сотрудники, занимающиеся досмотром пассажиров и ручной клади, и обучающие их инструкторы, руководители операций по обеспечению безопасности, а также инспекторы и аудиторы, осуществляющие надзор и контроль качества при проведении этой работы. В нижеследующих разделах приводится краткий обзор каждой из этих категорий с точки зрения должностной квалификации и процесса сертификации.

8.3.6 Операторы досмотра

8.3.6.1 Все лица, кандидатуры которых рассматриваются для приема на работу в службу авиационной безопасности и в качестве оператора досмотра в аэропорту, должны иметь хорошее физическое и психическое здоровье, позволяющее выполнять свои обязанности на должном уровне. Медицинское освидетельствование, если оно требуется, должно проводиться только лицом, практикующим в соответствующей области и имеющим разрешение на его проведение в государстве, где имеет место освидетельствование.

Набор

8.3.6.2 Практика набора и отбора персонала должна быть структурирована таким образом, чтобы обеспечивать оценку конкретных способностей выполнять задачи по интерпретации рентгеновских изображений, а не общую оценку пригодности к работе в качестве оператора досмотра. Эти оценки имеют тенденцию полагаться главным образом на имеющиеся в продаже готовые тесты, собеседования, рекомендации и задачи по осуществлению наблюдения. Отсутствие мер отбора, конкретно предназначенных для отбора операторов досмотра, может означать, что наиболее подходящие люди для этой части работы могут оказаться незамеченными.

8.3.6.3 Одна из проблем состоит в том, чтобы либо определить тесты из уже имеющихся для оценки конкретных качеств, которые способствуют эффективному выполнению работы и могут быть оценены при отборе, используя, например, комбинацию тестов, либо разработать специальные тесты. Поскольку на сегодняшний день не существует единого стандартизированного и адаптированного тестирования отбора, предсказывающего квалификацию сотрудника досмотра при осуществлении всего диапазона задач, которые ему или ей придется выполнять в своей должности, государствам следует рассмотреть возможные тесты отбора, способные оказать помощь в выявлении склонностей, требуемых для эффективного осуществления задач сотрудника досмотра.

8.3.6.4 Работодателям операторов досмотра следует использовать комбинацию тестов по проверке личности и склонностей, часто именуемых психотехническими тестами, которые призваны оценивать широкий диапазон навыков, отражающих разнообразный характер типичной роли сотрудника досмотра службы безопасности, включая обслуживание клиентов, выполнение досмотра с помощью рентгеновского оборудования и способность сохранять бдительность. Расходы на процессы отбора и время, требуемое для проведения процесса отбора, следует сократить за счет эффективных кампаний по набору, предназначенных для привлечения кандидатов, которые осознают требования, предъявляемые к данной работе, и кто с большей долей вероятности обладает навыками, необходимыми для успешного кандидата.

8.3.6.5 Определение диапазона задач, осуществляемых сотрудниками досмотра службы безопасности, помимо элементов, основанных на использовании рентгеновского оборудования, должно обеспечить дополнительную информацию о знаниях, навыках и способностях, которые можно приобрести за счет подготовки, и тех, которые требуют отбора. Например, в ходе подготовки следует тщательно отработать задачи, которые выполняются довольно часто и являются критически важными для безопасности. Некоторые менее сложные задачи должны отрабатываться при подготовке легко и с небольшими затратами, и поэтому необходимость в отборе операторов досмотра, основываясь на требованиях к пригодности для этой задачи, отсутствует. Может оказаться невозможным эффективно подготовить персонал по другим аспектам задачи, например, повысить уровень добросовестности, и эти факторы должны стать важным критерием, по которому необходимо отбирать операторов досмотра.

8.3.6.6 Системный подход в определении уровня квалификации, необходимой для того, чтобы стать профессиональным оператором досмотра службы безопасности, должен предусматривать анализ должностных обязанностей. Указанный анализ должен включать все элементы должностной задачи, а не только сосредоточиваться на одном элементе, таком, как обслуживание клиентов или досмотр с помощью рентгеновского оборудования. Государствам следует особенно сознавать, что некоторые навыки, связанные с фактическим контактированием с клиентами, например, проявление экстровертности или, в случае обыска, успокаивание прикосновениями, противоречат таким навыкам, связанным с эффективным выполнением задачи, как сосредоточенность на самом себе. Формальный научно-системный анализ должностных обязанностей должен определить полный перечень соответствующих требований к пригодности или характеристик служебных функций. Результаты указанного анализа следует затем использовать в качестве основы для обеспечения обоснованности процесса отбора, особенно в отношении юридических требований и требований проверок. Как правило, он должен охватывать:

- a) требования в рамках задачи, т. е. применяемые процедуры;
- b) выполняемые функции;
- c) уровень личной квалификации, т. е. знания, навыки и способности;
- d) организационные условия, в которых должны выполняться данные функции.

Квалификационные требования

8.3.6.7 Соответствующему полномочному органу следует устанавливать подробные требования, соответствие которым должны продемонстрировать операторы досмотра на этапе отбора и/или сертификации. В частности, сотрудники должны иметь:

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

- b) световосприятие, достаточное для работы с цветным рентгеновским оборудованием и проверки пропусков с цветовым кодированием;
- c) способность распознавать объекты, изображение которых проецируется рентгеновской аппаратурой;
- d) хорошие навыки письменной и устной речи и отсутствие дефектов речи;
- e) хорошие навыки межличностного общения, позволяющие адекватно поддерживать контакты с клиентами в ходе эффективного осуществления функций безопасности;
- f) здоровый образ жизни и отсутствие зависимости от алкоголя или находящихся в незаконном обороте веществ. Случаи использования предписанных врачами медикаментов следует рассматривать в индивидуальном порядке, чтобы убедиться в отсутствии негативного воздействия на выполнение обязанностей; и
- g) достаточная физическая сила и подвижность, включая способность многократно поднимать и переносить багаж, нагибаться, дотягиваться, наклоняться, сидеть на корточках, стоять в течение продолжительных периодов времени.

8.3.6.8 Необходимо детально оговорить уровень образования или сочетание образования и опыта, достаточное для выполнения лицом требуемых функций. Кроме того, в качестве плюса следует рассматривать способность общаться на втором языке.

Требования к подготовке

8.3.6.9 Единого стандарта продолжительности, который можно рекомендовать для подготовки в области задач по досмотру, не существует. Поэтому руководящим принципом для установления продолжительности подготовки должно быть освоение необходимых навыков, а не минимальные целевые сроки. Таким образом, продолжительность подготовки может меняться в зависимости от слушателей, а также изучаемых тем. Для определения потребностей в подготовке установление требуемых стандартов эффективности должно быть частью процесса анализа должностных обязанностей.

8.3.6.10 Сотрудники службы безопасности и персонал, участвующий в процедурах досмотра, должны проходить подготовку с учетом выполняемых функций. Такая подготовка должна охватывать, в частности, следующие области обеспечения безопасности:

- a) технические средства и методы досмотра;
- b) работа пунктов досмотра;
- c) методы проверки ручной клади и зарегистрированного багажа;
- d) системы обеспечения безопасности и контролирование доступа;
- e) досмотр перед посадкой на борт;
- f) безопасность багажа и груза;
- g) охрана и осмотр воздушных судов;

- h) оружие и ограниченные к перевозке предметы;
- i) обзорная лекция по терроризму;
- j) международные, региональные и национальные юридические требования в сфере авиационной безопасности; и
- k) прочие области и меры для повышения информированности по вопросам безопасности, включая ознакомительную подготовку в области опасных грузов и их влияния на безопасность полетов и безопасность на борту воздушных судов.

8.3.6.11 Подготовка должен проводить соответствующий полномочный орган или утвержденная третья сторона. До получения разрешения на выполнение функций, связанных с обеспечением безопасности, слушатели должны получить сертификат, подтверждающий наличие соответствующих знаний. Подробные типовые программы подготовки для персонала службы безопасности приводятся в дополнениях А – D к добавлению 8.

8.3.6.12 В программу подготовки должно включаться "обучение на рабочем месте" под контролем опытных руководителей низшего звена в системе безопасности. Кроме того, соответствующий полномочный орган должен осуществлять надзор за подготовкой с целью обеспечить соблюдение национальных требований. Как начальную подготовку, так и обучение на рабочем месте должны проводить дипломированные инструкторы.

8.3.6.13 Эффективность подготовки может обеспечиваться с помощью различных методов, включая аудиторные занятия с инструктором, дистанционное обучение и компьютеризированное обучение, определяемое в настоящем руководстве как любая подготовка, проводимая с помощью компьютера, включая автономные компьютеры, подготовку через Интернет и электронное обучение.

8.3.6.14 Руководители низшего звена в системе безопасности, работающие на контрольных пунктах досмотра, должны обладать необходимыми сертификатами, знаниями и опытом, включающими, по крайней мере:

- a) знакомство с международными, региональными и национальными нормами в области авиационной безопасности;
- b) глубокие знания и опыт работы в сфере авиационной безопасности;
- c) опыт работы в других областях, связанных с безопасностью, например в правоохранительных или военных, или других органах; и
- d) знания в следующих областях:
 - i) системы обеспечения безопасности и контролирование доступа;
 - ii) безопасность на земле и охрана воздушного судна;
 - iii) предметы, ограниченные к перевозке, включая базовые знания и осведомленность об опасных грузах; и
 - iv) общее представление о терроризме.

8.3.6.15 Если аэропорт обслуживает большое количество международных рейсов, рекомендуется, чтобы руководители низшего звена в службе безопасности владели на рабочем уровне вторым языком для облегчения контактов с пассажирами в контрольных пунктах досмотра пассажиров.

Ознакомительная подготовка в области опасных грузов

8.3.6.16 Международные перевозки опасных грузов по воздуху регламентируются положениями Приложения 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" к Конвенции о международной гражданской авиации. Общие положения этого Приложения дополняются подробными техническими требованиями, содержащимися в документе "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284), именуемом также Техническими инструкциями.

8.3.6.17 Для операторов досмотра багажа пассажиров, груза и почты в НППБГА государств следует включить программу ознакомительной подготовки в области опасных грузов. В Технических инструкциях содержится требование к подготовке всего персонала, занятого в перевозке опасных грузов по воздуху, в том числе операторов досмотра багажа пассажиров, груза и почты. Таковые включают перечень тем, относящихся к перевозке опасных грузов, с которыми следует ознакомить различные категории сотрудников (таблица 1-4 Технических инструкций). Цели обучения включают следующее:

- a) Получение представления об общей концепции опасных грузов и основных соображениях, подлежащих учету при перевозке опасных грузов по воздуху. В Технических инструкциях перечислено более 3000 наименований опасных грузов, и, за исключением небольшого числа разрешенных предметов, опасные грузы не подлежат перевозке пассажирами или членами экипажа при себе или в их ручной клади или зарегистрированном багаже.
- b) Знание источника действующих нормативных положений и применение законодательных требований к практике работы с опасными грузами. Программы ознакомительной подготовки в области опасных грузов должны также охватывать соответствующие национальные нормативные положения по перевозке опасных грузов по воздуху.
- c) Распознавание различных классов и категорий опасных грузов. Операторы досмотра должны быть осведомлены о различных классах опасных грузов, а также о типах и количестве определенных опасных грузов, разрешенных к перевозке пассажирами и членами экипажа (например, алкогольные напитки, туалетные принадлежности, батареи для кресел-каталок и сухой лед). Дополнительная информация по классификации опасных грузов приводится в добавлении 12.
- d) Распознавание опасных грузов с серьезными потенциальными последствиями, т. е. опасных грузов, которые могут быть недолжным образом использованы в террористическом акте и могут привести к таким серьезным последствиям, как массовая гибель людей или массовые разрушения. Операторам досмотра также следует знать основные различия между опасными грузами с серьезными потенциальными последствиями и грузом с высокой степенью риска. Дополнительная информация о грузе с высокой степенью риска приводится в главе 13.
- e) Получение представления о различных знаках и маркировке, которые могут указывать на присутствие опасных грузов как на законных основаниях, так и в сокрытом виде. Операторам досмотра следует знать, что такие признаки, как пятна на багаже или на грузовых местах и запахи могут свидетельствовать о присутствии опасных грузов. Информация о маркировочных знаках и классах опасных грузов приводится в дополнении В к добавлению 12.
- f) Понимание и применение положений, содержащихся в таблице 8-1 главы 1 части 8 Технических инструкций (положения, касающиеся опасных грузов, перевозимых пассажирами или членами экипажа).
- g) Использование надлежащих процедур, применяемых в нештатной обстановке в отношении различных классов опасных грузов. Такие процедуры могут варьироваться от информирования

пассажира, члена экипажа или эксплуатанта о том, что тот или иной конкретный предмет, представленный для досмотра, запрещен к перевозке на борту воздушного судна, до официального уведомления соответствующего национального авиационного полномочного органа об обнаружении запрещенного предмета и до обращения к соответствующим аварийным полномочным органам с просьбой о дальнейшем рассмотрении данного вопроса, проинформировав их при этом о характере и местонахождении такого предмета.

Компьютеризированное обучение

8.3.6.18 Компьютеризированное обучение предусматривает использование компьютерной технологии для получения учебных материалов и обратной информации о результатах. Одна из целей такой подготовки состоит в оказании поддержки учебным мероприятиям посредством использования компьютерной технологии. Компьютеризированное обучение должно представлять собой следующую комбинацию компьютеризированного курса обучения и моделирования:

- a) компьютеризированный курс обучения состоит из учебных материалов содержащих информацию по конкретной тематике с вопросами и примерами прикладного характера, распределенными по всей учебной сессии. Это позволяет слушателям проверить правильность понимания и получать знания в режиме диалога в течение всего занятия. Главная цель компьютеризированного курса обучения заключается в развитии знаний; и
- b) моделирование обучает слушателей практическим навыкам работы с рентгеновской системой и интерпретации рентгеновских изображений путем точной имитации их производственных задач.

8.3.6.19 Компьютеризированное обучение предоставляет много возможностей дополнить и усилить программы подготовки экономичным и действенным образом. Однако использование такого вида обучения не гарантирует повышения отдачи от подготовки. Степень, в которой принципы концепции подготовки и технологии обучения применялись в ходе разработки технологии, и то, как компьютеризированное обучение затем использовалось и согласовывалось в рамках всей учебной программы, остаются критически важными факторами для эффективной компьютеризированной программы подготовки.

8.3.6.20 Для целей досмотра багажа компьютеризированное обучение должно:

- a) обеспечить, посредством моделирования, работу операторов досмотра с изображениями опасных предметов в безопасных условиях, где они могут потренироваться и проверить свои практические навыки;
- b) дать возможность обучаться в саморегулируемом темпе и адаптировать подготовку к индивидуальным потребностям слушателя в обучении путем регулирования уровней трудности и сосредоточивания внимания на конкретных областях, требующих развития;
- c) повысить мотивацию в выполнении задачи по досмотру багажа;
- d) обеспечить средство для стандартизации обучения и оценки; и
- e) обеспечить подробную информацию для инструкторов, касающуюся учебных блоков, изучаемых слушателями, а также их знаний и уровней достигнутых результатов.

8.3.6.21 Помимо учебного компонента, компьютеризированное обучение, как правило, включает тесты, используемые для оценки знаний, приобретенных слушателями. Поскольку на значительную часть тестов можно ответить, имея общие знания, тестирующим следует сознавать, что в случае выбора вопросов с несколькими

вариантами ответов, ответы не должны допускать легкого определения ответа. Такие вопросы способствуют преувеличению оценки итогового теста и уменьшают различие между слушателями, показывающими хорошие и плохие результаты, что затрудняет оценку учебного компонента при работе на местах. При проведении оценки учебного компонента следует применять надлежащие процедуры построения теста и продемонстрировать обоснованность, надежность и беспристрастность теста.

8.3.6.22 Как и в случае любой другой технологии подготовки, компьютеризированное обучение должно основываться на тщательном анализе задачи, а также на знании эксплуатационных условий и стандартов эффективности, которые должны соблюдаться. Компьютеризированный курс обучения должен включать хорошо составленное программное обеспечение с меню, модулями и блоками. Поток информации должен передавать и развивать знания в логическом порядке, включая адекватное повторение материала и определение ключевых фактов. Содержание урока должно показывать слушателю четкие связи между теорией и эксплуатационной практикой. Например, описание конкретной детали рентгеновского изображения должно сопровождаться соответствующей графической иллюстрацией. Доступная слушателям библиотека изображений, включающая опасные и неопасные предметы, является полезным средством при компьютеризированном обучении. Моделирование задачи по досмотру с использованием рентгеновского оборудования предоставляет возможности для практики, которые охватывают все аспекты задачи, связанные с эксплуатацией, и генерируют полный диапазон объективной сложности изображений.

Подготовка персонала — организационные проблемы

8.3.6.23 Наряду с техническими аспектами, прежде чем использовать компьютеризированное обучение, необходимо рассмотреть следующие организационные проблемы:

- a) управление подготовкой персонала;
- b) материально-техническое обеспечение такой подготовки;
- c) разработка первоначальной подготовки и переподготовки;
- d) согласование и интеграция такой подготовки с использованием иных учебных средств; и
- e) пригодность такого обучения для общей программы подготовки персонала.

8.3.6.24 В целях определения содержания компьютеризированного обучения, требующегося для первоначальной подготовки, следует провести оценку знаний, навыков и способностей с помощью анализа должностных обязанностей. Кроме того, для обоснования компьютеризированного обучения на курсах повышения квалификации следует провести оценку тех знаний, навыков и способностей, которые предрасположены к ухудшению. В некоторых системах компьютеризированного обучения имеются изображения, характерные для одного изготовителя рентгеновских систем, в то время как в других имеются изображения для целого ряда различных систем. Ожидается, что слушатели должны будут работать с несколькими различными типами рентгеновских систем. Поэтому в ходе обучения им следует приобрести опыт и понимание различий между установками, с тем чтобы они могли лучше справиться с такими различиями, которые встречаются в эксплуатационных условиях. Однако наличие аналогичных элементов в технических системах может привести к позитивному переносу полученных при обучении знаний, в то время как наличие несхожих элементов приводит к отрицательному переносу полученного опыта.

8.3.6.25 Для различных комплектов компьютеризированного обучения следует разработать стандартизованную и единообразную систему компьютеризированной оценки. Такая оценка должна охватывать три элемента:

- a) пригодность систем компьютеризированного обучения при рассмотрении факторов программного обеспечения, взаимодействия "человек – компьютер" и оборудования, а также процедурных факторов, все из которых способствуют эффективности обучения;
- b) основные принципы оценки учебного содержания компьютеризированной подготовки; и
- c) критерии, используемые при определении надлежащих средств обучения для приобретения конкретных знаний, навыков и способностей.

8.3.6.26 Система обучения всегда должна быть приемлемой с точки зрения её пригодности с учетом аспектов человеческого фактора.

8.3.6.27 Хотя компьютеризированное обучение должно играть важную роль в предоставлении операторам досмотра возможностей приобретения навыков и знаний для выполнения досмотра багажа, следует использовать также и другие средства подготовки. К ним относятся в том числе аудиторные занятия, демонстрация реального оборудования, индивидуальные упражнения, групповые обсуждения, групповые или парные упражнения и эксплуатационная подготовка.

8.3.6.28 Аудиторные занятия и компьютеризированное обучение должны сопровождаться различными периодами подготовки на рабочем месте, которую следует осуществлять для освоения следующего:

- a) ручного детектора металла;
- b) портативного детектора металла;
- c) личного досмотра и обыска багажа;
- d) досмотра с использованием рентгеновского оборудования; и
- e) контроля за коридором движения при выходе.

8.3.6.29 Надлежащему полномочному органу следует установить стандарты подготовки на рабочем месте, которые должны определить тематику, подлежащую охвату, количество времени, отводимое для каждого предмета и процесс оценки результатов подготовки.

8.3.6.30 Обучение с использованием компьютера для операторов досмотра в аэропорту включает учебные материалы по конкретной тематике с вопросами и соответствующими примерами, позволяющими слушателям проверить правильность понимания и получать знания в режиме диалога в течение всего занятия. Может также применяться моделирование для отработки практических навыков, обучения работе с рентгеновскими системами и интерпретации рентгеновских изображений путем точной имитации задач, которые им впоследствии придется решать в реальных производственных условиях.

8.3.6.31 Операторы досмотра должны знать, какие предметы запрещены к перевозке и как они выглядят физически на экране рентгеновской системы при просвечивании багажа пассажиров. Компьютеризированное обучение обеспечивает минимальный уровень навыков обнаружения и значительно улучшает работу операторов рентгеновских систем.

8.3.6.32 Программа компьютеризированного обучения должна включать значительную библиотеку изображений, включая репрезентативную выборку предметов, представляющих угрозу – не менее 100 опасных предметов, каждый из которых может проецироваться по крайней мере в 24 различных изображениях. Для досмотра ручной клади они должны включать пистолеты, ножи, самодельные взрывные устройства (СВУ) и/или

их компоненты, а также другие представляющие угрозу предметы. Для зарегистрированного багажа, а также рентгеновского досмотра груза необходимо ориентироваться в первую очередь на СВУ.

8.3.6.33 Желательно, чтобы программу компьютеризированного обучения можно было адаптировать в индивидуальном порядке, т. е. спланировать каждое занятие для оператора с учетом ранее просмотренных изображений.

Потребности в подготовке

8.3.6.34 Для понимания тематики, которую должно охватывать обучение, типа необходимой подготовки и уровня квалификации и профессионализма, требуемого для выполнения каждой из задач, необходимо проводить системный анализ должностных обязанностей. Такая информация обычно выражается в виде знаний, навыков и способностей, которые слушателям требуется приобрести.

8.3.6.35 Аудиторное обучение является важным элементом подготовки и должно включать следующие тематики:

- a) законодательная основа;
- b) обеспечение безопасности аэропорта;
- c) управление финансовыми и людскими ресурсами;
- d) набор, отбор, подготовка и эксплуатационные правила;
- e) обзоры, инспектирование и испытание систем;
- f) планирование на случай непредвиденных обстоятельств; и
- g) управление ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства.

8.3.6.36 Первоначальная подготовка сотрудников службы безопасности аэропорта должна охватывать такую тематику, как цели системы авиационной безопасности, законодательство и структуры, национальная программа авиационной безопасности, цели и методы обеспечения безопасности аэропорта и знание автоматизированного оборудования на рабочем уровне, включая детекторы металла, рентгеновские системы и систему для обнаружения взрывчатых веществ (СОВВ). Аудиторные занятия следует дополнять компьютеризированным обучением или обучением с использованием Интернета.

Валидация тестов

8.3.6.37 Валидация тестов должна обеспечить оценку эффективности на рабочем месте в эксплуатационных условиях. Результат такого процесса валидации должен дать возможность выработать соответствующие рекомендации и принципы использования психометрических и личностных тестов для целей отбора персонала службы безопасности. Введение надежных и достоверных профессиональных тестов должно привести к более эффективному выполнению должностных обязанностей и в конечном итоге к повышению общего уровня обнаружения опасных предметов.

8.3.6.38 При разработке и использовании тестов ключевыми элементами должны быть технические качества. Два главных технических требования к тестам должны заключаться в их надежности и их достоверности. Надежность можно рассматривать как стабильность результатов. Например, при прохождении теста конкретным лицом в двух различных случаях получается один и тот же результат. Что касается достоверности, то её наиболее важным видом является прогностическая валидность, которая касается

способности теста предсказать эффективность на рабочем месте. Без прогностической валидности тест по отбору приносит мало пользы. Чтобы тесты считались полезными и рентабельными, они должны демонстрировать взаимосвязь между результатом теста в рамках отбора с показателями эффективности на рабочем месте. Большая часть информации о надежности и достоверности теста должна содержаться в руководстве по тестированию, предоставляемом издателями теста. В отношении имеющихся в продаже тестов пользователи тестов должны определить пригодность данного теста для конкретной ситуации.

8.3.6.39 К дополнительным соответствующим качествам относятся анализ по каждому пункту теста и справедливость. Первый элемент должен определять, какие факторы влияют на уровень ошибок, различие между пунктами теста и качество. Последний элемент должен определять, оказывает ли тест какое-либо негативное влияние на конкретные группы, такие, как этнические меньшинства или женщины, проходящие тесты, и если оказывает, то какие методы следует применять для оценки предвзятости и сведения к минимуму отрицательных последствий таких пунктов теста.

Сертификация

8.3.6.40 Каждая организация, пользующаяся услугами операторов досмотра в целях безопасности, отвечает за то, чтобы они были должным образом сертифицированы в соответствии с положениями НППБГА.

8.3.6.41 В рамках осуществления контрольных функций соответствующий полномочный орган должен рассматривать процесс сертификации для операторов досмотра и требовать наличия документа о сертификации, такого, как свидетельство, у каждого оператора досмотра.

8.3.6.42 Программы учебных курсов, предшествующих сертификации, должны охватывать все аспекты досмотра, и сотрудников необходимо обучать по каждой конкретной функции, такой, как досмотр и обыск лиц, товаров и транспортных средств, досмотр ручной клади, досмотр зарегистрированного багажа и досмотр груза.

8.3.6.43 Целью обучения на рабочем месте, предшествующего сертификации, когда сотрудники занимаются под наблюдением опытного и компетентного лица, является преобразование полученных в классе знаний в практические знания. В течение этого периода сотрудникам не следует принимать решений по каждому случаю сигнализации.

Тестирование при сертификации

8.3.6.44 По завершении курса базовой подготовки (первоначальная сертификация) и после этого не реже одного раза в год (периодическая сертификация) каждый оператор досмотра должен проходить проверку.

8.3.6.45 Операторов досмотра необходимо аттестовать по всем аспектам полученной подготовки. Квалификацию операторов досмотра можно оценивать с помощью:

- a) письменного экзамена; или
- b) теста на интерпретацию рентгеновского изображения, где это применимо, учитывая, что программа сертификации относится как к операторам рентгеновского оборудования, так и к сотрудникам, занимающимся досмотром других лиц. Содержание теста следует увязывать с функциями операторов досмотра, т. е. сотрудники, выполняющие только досмотр людей, не должны проверяться на навыки интерпретации рентгеновских изображений (т. е. компьютеризированное обучение или экзамен по Интернету); и/или
- c) устного экзамена.

8.3.6.46 Для оценки навыков следует использовать соответствующие компьютерные или практические проверки. Тестирование должно проводиться соответствующим полномочным органом или от его имени.

8.3.6.47 Вышеперечисленные критерии должны также использоваться для оценки навыков операторов по использованию оборудования и методов досмотра на рабочем месте.

8.3.6.48 Процесс сертификации должен проводиться под надзором соответствующего полномочного органа и уполномоченными лицами. Минимальный проходной балл должен устанавливаться соответствующим полномочным органом.

8.3.6.49 Экзаменационная оценка должна основываться на количестве правильных ответов, причем баллы за неправильные ответы или вопросы, оставшиеся без ответа, не начисляются. Оценка за каждый экзамен должна определяться в виде "приведенного" значения к минимальному проходному баллу, установленному государством, например 75 %.

8.3.6.50 Для получения сертификата кандидат должен получить проходной балл по каждому элементу. Если не удалось получить удовлетворительный результат по одному или более элементам сертификации, кандидату следует разрешить пересдать соответствующий(ие) экзамен(ы).

8.3.6.51 Прохождение начальной сертификации является обязательным условием при найме на работу в качестве оператора досмотра. После успешного прохождения сертификации оператор должен получить официальное свидетельство, подтверждающее его квалификацию.

8.3.6.52 Если оператор не выдержал проверки по любому элементу программы периодической сертификации, необходимо пересмотреть вопрос о возможности использования его для выполнения различных обязанностей в области обеспечения безопасности.

Теоретические экзамены

8.3.6.53 В основу теоретических экзаменов для операторов досмотра можно положить содержание типовой учебно-методической разработки ИКАО 123/Basic. Необходимо иметь достаточное количество экзаменационных вопросов для обеспечения надежной, достоверной и стандартизированной сертификации.

8.3.6.54 Для периодической сертификации операторов досмотра в программу теоретического экзамена можно добавить конкретные вопросы, относящиеся к специальным функциям.

Практические экзамены

8.3.6.55 В ходе практических экзаменов следует проверять подготовку в следующих областях:

- a) способность операторов досмотра работать с установленным оборудованием для обеспечения безопасности и знание соответствующих требований техники безопасности;
- b) особенности эксплуатируемых рентгеновских систем и значения используемых цветных кодов, если применимо;
- c) досмотр и ручной обыск лиц и багажа и знание правильных процедур; и
- d) правила поведения при работе с пассажирами и в критических ситуациях.

Экзамены по интерпретации рентгеновских изображений

8.3.6.56 Операторы досмотра должны уметь распознавать запрещенные и ограниченные к перевозке предметы на рентгеновском изображении при проверке багажа пассажиров и сотрудников. Для оценки этого умения следует проводить экзамен по интерпретации рентгеновских изображений с использованием ряда предметов и изображений "чистого" багажа. Дополнительные рекомендации по оценке умения операторов досмотра службы авиационной безопасности интерпретировать рентгеновские изображения приводятся в добавлении 9.

8.3.6.57 Период времени, отводимый для интерпретации изображения, должен быть сопоставимым с продолжительностью проверки в реальных условиях. По каждому рентгеновскому изображению кандидаты должны указать, является ли багаж "чистым" или его следует досмотреть вручную. Кроме того, кандидатов необходимо попросить опознать ограниченные и запрещенные к перевозке предметы.

8.3.6.58 Экзаменационные оценки должны основываться на количестве "точных попаданий", а также случаев ложной тревоги. Кроме того или в качестве альтернативы, в основу экзаменационных оценок можно положить количество обнаруженных ограниченных и запрещенных к перевозке предметов.

8.3.6.59 При подготовке к экзаменам необходимо учитывать, что вероятность обнаружения зависит от способности распознавать ограниченные и запрещенные к перевозке предметы не только визуально, но и в зависимости от их положения и перемещения в багаже, а также от сложности багажа и от того, насколько ограниченный или запрещенный к перевозке предмет закрыт другими предметами. Следует подготовить и использовать "отдельные" экзаменационные работы с учетом этих аспектов, основанные на различных уровнях сложности изображения.

Оценка умения интерпретировать рентгеновские изображения

8.3.6.60 Для оценки умения интерпретировать рентгеновские изображения применяется несколько методов, которые включают негласные испытания (тестирование на проникновение), ПИОП и тесты с использованием компьютеризированных изображений. Применение негласного тестирования в качестве единственной основы для оценки умения интерпретировать рентгеновские изображения должно быть приемлемым только при условии выполнения требований надежности, достоверности и стандартизации. В случае негласного тестирования для достижения этих требований необходимо подвергнуть одного и того же оператора досмотра значительному числу тестов, чтобы оценить уровень его квалификации.

8.3.6.61 Для оценки уровня квалификации оператора досмотра можно использовать данные ПИОП. Однако использование лишь чистых данных ПИОП не дает надежной картины показателей эффективности обнаружения, демонстрируемых отдельным оператором досмотра. Например, чтобы получить достаточно большую выборку, по которой можно провести полноценный анализ, необходимо собрать данные за определенный период. В целях получения надежных, достоверных и стандартизированных оценок следует учесть при анализе данных ПИОП несколько других аспектов. Одним из требований должно быть использование надлежащей библиотеки ПИОП, содержащей большое число опасных предметов и представляющей запрещенные предметы, которые необходимо обнаружить. Следует также учитывать такие факторы, как общий уровень трудности опасных предметов, трудность точки просмотра, наложение других предметов и сложность содержимого багажа. Указанную библиотеку ПИОП следует достаточно часто обновлять, чтобы не допустить привыкания операторов досмотра к этим изображениям.

8.3.6.62 Компьютеризированные тесты обеспечивают полезный способ получения стандартизированной оценки умения интерпретировать рентгеновское изображение. Указанные тесты должны включать рентгеновские снимки багажа пассажиров, содержащего различные запрещенные к перевозке предметы. Категории опасных предметов должны отражать перечень запрещенных к перевозке предметов и требования соответствующего полномочного органа; и необходимо обеспечить соответствие содержания теста современным требованиям.

Тесты должны также содержать четкое изображение багажа. На каждом изображении операторы досмотра должны указать, присутствует ли опасный предмет. Кроме того, операторам досмотра необходимо определить запрещенный(ые) к перевозке предмет(ы). Изображения должны сохраняться на экране в течение времени, сравнимого с эксплуатационными условиями.

8.3.6.63 Условия теста должны быть стандартизированными и сравнимыми для всех операторов досмотра. Например, яркость и контрастность монитора должны быть отрегулированы и аналогичными для всех операторов досмотра. Это также касается установки других параметров монитора, которые могут оказать влияние на эффективность обнаружения, таких, как частота обновления. В целях получения достоверной оценки эффективности обнаружения следует учитывать коэффициент успеха и частоту сигнала ложной тревоги. В качестве дополнительной или альтернативной меры тестовая оценка должна основываться на количестве правильно идентифицированных запрещенных предметов, и в этом случае кандидаты должны показать, где на экране расположен опасный предмет.

8.3.6.64 Тест должен быть надежным, достоверным и стандартизированным. Надежность следует документировать с использованием научно приемлемых расчетов надежности. По возможности, следует принимать меры по валидации. Индивидуальные оценки следует сравнивать с той или иной нормой, основанной на большой и репрезентативной выборке операторов досмотра. Вероятность обнаружения зависит от знаний оператора досмотра и общей сложности опасного предмета. Кроме того, на эффективность обнаружения существенно влияют такие связанные с изображением факторы, как перемещение запрещенного предмета внутри багажа (трудность обзора), степень, в которой тот или иной предмет закрыт другими предметами (наложение), а также количество и тип других предметов, находящихся в багаже (сложность содержимого багажа). При проведении тестов эти эффекты следует принимать во внимание.

8.3.6.65 Одним из навыков, которые приобретают опытные операторы досмотра, является способность отличать опасные предметы от неопасных и сохранять репрезентативные снимки того, как выглядят неопасные предметы в рентгеновском изображении. Хотя главной задачей должно быть обнаружение опасных предметов, альтернативный вариант должен включать неопасные предметы и требование к проходящим тестирование кандидатам распознавать их.

Пересдача экзаменов

8.3.6.66 Государство должно ввести процесс пересдачи сертификационных экзаменов при определенных условиях, которые необходимо четко определить и зафиксировать в сертификационной документации.

Повышение квалификации

8.3.6.67 Квалификация и навыки проведения досмотра могут со временем ослабевать, и поэтому необходимо иметь эффективную программу переподготовки. Все операторы досмотра должны на регулярной основе проходить переподготовку в целях поддержания или повышения своей квалификации. Кроме того, по итогам регулярно проводимых оценок работы по выполнению специфических функций могут разрабатываться программы переподготовки, ориентированные на потребности конкретных операторов. Переподготовка должна представлять собой сочетание компьютерного обучения или подготовки в Интернете с обучением практическим навыкам, включая получение информации о новых угрозах, местных особенностях и изменениях процедур и оборудования.

8.3.6.68 Не менее 20 ч в год необходимо отводить на переподготовку с использованием компьютеров по аспектам интерпретации рентгеновских изображений. Продолжительность занятий не должна превышать одного часа в день. Рекомендуется проводить по два 20-минутных учебных занятия в неделю, причем операторы

досмотра должны иметь возможность проходить дополнительную подготовку в периоды малой нагрузки и в свободное время.

8.3.7 Инструкторы по авиационной безопасности

Квалификационные требования

8.3.7.1 Лица, разрабатывающие программы и/или проводящие подготовку по авиационной безопасности, должны обладать необходимыми свидетельствами, знаниями и опытом. Они должны включать, по крайней мере, следующее:

- a) сертификат инструктора, выданный образовательным, учебным заведением или международной организацией, признаваемый соответствующим полномочным органом;
- b) глубокие знания и большой опыт работы в области авиационной безопасности; и
- c) знания по одной или нескольким из следующих областей:
 - i) международные, региональные и национальные нормативы в области авиационной безопасности;
 - ii) система обеспечения безопасности и контролирование доступа;
 - iii) обеспечение безопасности на земле и в полете;
 - iv) досмотр перед посадкой на борт;
 - v) безопасность багажа и груза;
 - vi) охрана и осмотр воздушных судов;
 - vii) ограниченные и запрещенные к перевозке предметы;
 - viii) аварийные процедуры;
 - ix) общие аспекты терроризма; и
 - x) прочие области и меры для повышения информированности в области безопасности.

Требования к подготовке

8.3.7.2 Каждое государство должно следить за тем, чтобы персонал, используемый в качестве преподавателей, прошел необходимую подготовку. Подробная типовая программа подготовки инструкторов по авиационной безопасности приводится в дополнении G к добавлению 8.

8.3.7.3 Инструкторы должны быть подготовлены соответствующим полномочным органом или утвержденной третьей стороной. Прежде чем получить разрешение на работу в качестве преподавателя, они должны получить сертификат, подтверждающий наличие требуемых знаний.

8.3.7.4 От инструкторов должно требоваться наличие опыта преподавательской работы в области авиационной безопасности в соответствии с должностными критериями.

8.3.7.5 Подготовка инструкторов также может включать обучение на рабочем месте под наблюдением опытных инструкторов, назначенных соответствующим полномочным органом. Кандидат может также выступать в качестве помощника инструктора, чтобы продемонстрировать способность выполнять функции инструктора.

8.3.7.6 Инструкторы по авиационной безопасности должны по крайней мере раз в два года проходить переподготовку по авиационной безопасности для ознакомления с последними тенденциями в области безопасности. Переподготовка должна проводиться утвержденным заведением.

Сертификация

8.3.7.7 Государствам следует разработать и внедрить систему сертификации инструкторов в соответствии с НППАБ.

8.3.7.8 Основная цель сертификации заключается в обеспечении последовательного и стабильного соблюдения требуемых стандартов. Сертификационные экзамены должны быть объективными, достоверными, действенными и стандартизированными. Успешная сдача требуемых сертификационных экзаменов является обязательным условием при приеме на работу в качестве инструктора по авиационной безопасности.

8.3.7.9 Сертификация может включать следующие элементы:

- a) заполнение вопросника по методу многовариантного выбора или любая иная форма проверки, утвержденная соответствующим полномочным органом (письменный или устный экзамен); и
- b) практический экзамен, т. е. презентация учебной программы.

8.3.7.10 При проведении письменного экзамена основное внимание будет уделяться знанию и пониманию кандидатом вопросов авиационной безопасности, международных, региональных и национальных норм, а также содержания национальных программ.

8.3.7.11 В ходе практического экзамена будет оцениваться способность кандидатов к преподаванию, для чего им будет предложено выступить в роли инструктора и представить конкретную учебную программу.

8.3.7.12 Сертификационные экзамены должны проводиться под надзором соответствующего полномочного органа и от его имени. Проходной балл должен устанавливаться соответствующим полномочным органом.

8.3.7.13 Для получения сертификата кандидат должен успешно сдать каждый экзамен. В случае несдачи одного или нескольких элементов сертификации кандидат может пересдать соответствующие экзамены.

8.3.7.14 После успешного завершения процесса сертификации кандидату следует выдать официальное свидетельство с подтверждением его квалификации.

8.3.8 Национальные инспекторы и аудиторы

Квалификационные требования

8.3.8.1 Мероприятия по контролю качества, определенные в НПКК, должны проводиться надлежащим образом подготовленными и квалифицированными специалистами, выбранными на основе установленных

критериев. Государство должно установить требование о наличии по крайней мере двухлетнего опыта работы в области авиационной безопасности или в других смежных областях.

8.3.8.2 Специалисты по контролю качества должны наниматься на работу соответствующим полномочным органом. Тем не менее при необходимости государство может привлечь для этого другую структуру, участвующую или отвечающую за регулирование мер в сфере безопасности, например эксплуатантов аэропортов или воздушных судов, отраслевые или государственные структуры.

8.3.8.3 Специалисты по контролю качества должны иметь юридические полномочия на выполнение своих обязанностей и строго соблюдать конфиденциальность в отношении результатов своего мониторинга.

8.3.8.4 Персонал, участвующий в осуществлении мер контроля качества, должен:

- a) отвечать критериям отбора;
- b) пройти специальную подготовку;
- c) успешно выдержать экзамен по методам контроля качества в области авиационной безопасности; и
- d) пройти специальную подготовку на рабочем месте в течение установленного периода времени.

8.3.8.5 Критерии отбора кандидатов на должности инспекторов и аудиторов должны включать следующее:

- a) соответствующий уровень образования и наличие достаточного опыта работы;
- b) хорошее знание международных правил, содержащихся в Приложении 17, региональных правил, если применимо, и доскональное знание НПБГА и ее требований;
- c) глубокие знания в области воздушного транспорта;
- d) хорошее рабочее знание практики и процедур осуществления мер авиационной безопасности;
- e) отсутствие судимостей;
- f) допуск к секретной информации;
- g) нормальное физическое состояние (зрение, слух и т. д.);
- h) достаточные навыки письменной и устной речи; и
- i) навыки межличностного общения, включая добросовестность, дипломатичность, сдержанность и, при необходимости, гибкость.

8.3.8.6 Рассмотрение критериев отбора и отбор персонала должны проводиться соответствующим полномочным органом, а более конкретно, органом, назначенным для управления НПКК.

Требования к подготовке

8.3.8.7 Весь персонал, участвующий в проведении мониторинга, должен пройти подготовку, организованную соответствующим полномочным органом или утвержденной третьей стороной, причем для

получения разрешения на проведение мониторинга необходимо наличие документа, подтверждающего требуемый уровень знаний.

8.3.8.8 Преподавание должны проводить специалисты, обладающие соответствующим опытом преподавательской работы в области авиационной безопасности и достаточным опытом работы в сфере контроля качества на международном, национальном или региональном уровне.

8.3.8.9 Целью таких учебных курсов должны быть:

- a) поиск единообразного толкования методов оценки хода осуществления НПБГА;
- b) стандартизация практических методов для достижения целей НПКК;
- c) предоставление слушателям информации и документов, необходимых для выполнения ими своих обязанностей; и
- d) помощь слушателям в совершенствовании навыков по контролю качества, включая принципы, процедуры и методы сбора информации, наблюдения, ознакомления с документами и подготовки отчетов.

8.3.8.10 Для подготовки национальных инспекторов, аудиторов и контролеров государствам следует использовать комплекты УКАБ, разработанные ИКАО. Подробная типовая программа подготовки национальных инспекторов и аудиторов приведена в дополнении F к добавлению 8.

8.3.8.11 Программа подготовки также должна предусматривать обучение на рабочем месте под наблюдением опытных аудиторов или инспекторов в роли инструкторов, которые должны назначаться соответствующим полномочным органом. В ходе занятий слушатели могут участвовать в одном или более мероприятиях по мониторингу с целью продемонстрировать способность выполнять соответствующие задачи. Все мероприятия по мониторингу, проводимые слушателями, будут на постоянной основе рассматриваться национальным аудитором, выступающим в качестве инструктора.

Сертификация

8.3.8.12 Каждое государство должно ввести требование о том, что по окончании учебного курса слушатели должны успешно сдать экзамен. Он может включать письменные и/или устные тесты с вопросами по авиационной безопасности и методам контроля качества, упражнения по подготовке отчетов и/или устные ответы на вопросы по проведению совещания или собеседования.

8.3.8.13 Каждое государство отвечает за определение содержания и типа тестов, установление проходного балла и назначение сертификационной комиссии, если это требуется.

8.3.9 Руководители среднего звена в области безопасности

Квалификационные требования

8.3.9.1 Руководители среднего звена в области авиационной безопасности, отвечающие за осуществление мер безопасности в отношении эксплуатации воздушных судов или аэропортов, должны обладать необходимыми знаниями, опытом и квалификацией, включая:

- a) знание международных, региональных и национальных норм по авиационной безопасности;
- b) знания и опыт работы в области авиационной безопасности; или
- c) опыт работы в других связанных с безопасностью областях, например в правоохранительных или военных органах;
- d) сертификат или аналогичный подтверждающий документ от соответствующего полномочного органа; и
- e) знания в следующих конкретных областях:
 - i) системы обеспечения безопасности и контролирование доступа;
 - ii) обеспечение безопасности на земле и в полете;
 - iii) ограниченные и запрещенные к перевозке предметы;
 - iv) общие аспекты терроризма; и
 - v) знание на рабочем уровне соответствующего второго языка.

Требования к подготовке

8.3.9.2 Руководители среднего звена в сфере безопасности должны пройти подготовку для получения информации о принципах обеспечения авиационной безопасности, международных, региональных и национальных нормах и контроле соблюдения. В ходе подготовки слушатели должны ознакомиться со всеми аспектами руководства системой обеспечения авиационной безопасности. Подробная типовая программа подготовки руководителей среднего звена по авиационной безопасности приведена в дополнении Е к добавлению 8.

Сертификация

8.3.9.3 Основная цель сертификации заключается в обеспечении последовательного и стабильного соблюдения требуемых стандартов. Каждое государство должно решить, требуется ли сертификация руководителей среднего звена в области безопасности, и если да, то кандидат на должность руководителя в системе авиационной безопасности должен сдать требуемые экзамены. Сертификационные экзамены должны быть объективными, достоверными, действенными и стандартизированными.

8.3.9.4 Сертификация может состоять из письменного экзамена, содержащего следующие элементы:

- a) заполнение вопросника по методу множественного выбора;
- b) изложение по конкретному случаю; или
- c) любой другой элемент, утвержденный соответствующим полномочным органом.

8.3.9.5 В ходе экзамена основное внимание следует уделять знанию и пониманию кандидатом аспектов авиационной безопасности, международных, региональных и национальных норм и содержания национальных программ.

8.3.9.6 Сертификационные экзамены должны проводиться под надзором соответствующего полномочного органа. Проходной балл должен устанавливаться соответствующим полномочным органом.

8.3.9.7 Для получения сертификата кандидат должен успешно сдать каждый экзамен. В случае несдачи одного или более элементов сертификации кандидат может пересдать соответствующие экзамены.

8.3.9.8 После успешного завершения процесса сертификации кандидату следует выдать официальное свидетельство с подтверждением его квалификации.

8.3.9.9 При подготовке руководителей среднего звена в области авиационной безопасности полезными пособиями могут быть материалы курсов электронной подготовки профессионалов по авиационной безопасности, одобренные ИКАО, *Руководство по авиационной безопасности* и другие учебные комплекты ИКАО.

8.3.10 Продвижение по службе

8.3.10.1 Важную роль в продвижении по службе играют как индивидуальная, так и групповая мотивация. Эффективность источника мотивации зависит от того, насколько личные цели и ценности сотрудников совпадают с целями организации. Мотивация – сложный предмет, она различна для каждого конкретного человека; восприимчивость к мотивации и способность мотивировать меняются в зависимости от времени и ситуации.

8.3.10.2 При работе по мотивации персонала могут учитываться следующие факторы:

- a) гарантия занятости и удовлетворенность работой;
- b) перспективы продвижения по службе;
- c) наличие вызовов и разнообразие в работе;
- d) заработная плата;
- e) полномочия на принятие решений;
- f) рабочее время;
- g) уровень стресса;
- h) признание хорошей работы;
- i) наказание за плохую работу;
- j) определение роли и обязанностей; и
- k) повышение профессиональной квалификации.

8.3.10.3 Нельзя недооценивать важность планов продвижения по службе. Не следует рассчитывать на то, что уровень зарплаты является определяющим фактором добросовестного выполнения работы и приверженности целям организации. Добиться максимальных и последовательных усилий от персонала обычно

помогают перспективы роста по службе и четко определенные цели работы. Сотрудникам необходимо знать, чего от них ожидают, как оценивается их работа и каким образом они могут добиться служебного роста.

8.3.10.4 Эффективные планы продвижения по службе должны четко определять возможности служебного роста и критерии перехода на более высокий должностной уровень. Планы продвижения по службе в рамках НППБГА должны фиксировать имеющиеся в наличии возможности профессиональной подготовки в следующей последовательности:

- a) подготовка для кандидатов;
- b) краткосрочные программы;
- c) повышение квалификации;
- d) подготовка продвинутого типа;
- e) подготовка для руководителей низшего звена;
- f) специализированная подготовка; и
- g) подготовка для руководителей среднего звена.

8.3.10.5 Если эти аспекты представлены в логической последовательности с указанием установленных критериев отбора и сроков, то сотрудник легко может оценить возможности и перспективы роста. При разработке плана продвижения по службе организации следует:

- a) постоянно анализировать квалификационные требования к кандидатам;
- b) на периодической основе пересматривать методику обучения и анализировать учебные планы;
- c) добиваться максимального использования людских ресурсов и средств;
- d) повышать эффективность контроля и управления; и
- e) обеспечивать мотивацию и стимулирование в производственной деятельности.

8.3.10.6 При наличии такого уровня организационной поддержки инструкторы могут надлежащим образом информировать сотрудников об имеющихся возможностях и добиваться повышения их отдачи. Такие действия повысят качество обслуживания, предоставляемого организацией.

8.4 ПЕРСОНАЛ, НЕ ОТНОСЯЩИЙСЯ К СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Общие положения

8.4.1 Понятие "персонал, не относящийся к службе безопасности" можно определить следующим образом:

- a) любые сотрудники, имеющие допуск в охраняемую зону ограниченного доступа; и
- b) любые сотрудники (т. е. наземный персонал) одного из объектов аэропорта, эксплуатанта воздушных судов, агента по обслуживанию, грузового агента, почтового ведомства или

поставщика обслуживания воздушного движения, выполняющие функции, связанные с деятельностью гражданской авиации, которые могут в этом качестве участвовать в осуществлении мер обеспечения безопасности.

8.4.2 Положения и требования к подготовке для персонала, не относящегося к службе безопасности, должны быть определены в НППБГА.

Отбор

8.4.3 Все организации, задействованные в функционировании национальной системы безопасности гражданской авиации, при отборе кандидатов в дополнение к таким критериям, как добросовестность, репутация и способности должны руководствоваться процедурами, установленными в НППБГА. Персонал, нанимаемый на работу такими организациями, особенно на должности, требующие доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, должен проходить проверку анкетных данных на начальном этапе процесса отбора и впоследствии через регулярные интервалы, как это предусмотрено национальными правилами и НППБГА.

Подготовка

8.4.4 НППБГА должна требовать от всех сотрудников, не относящихся к службе авиационной безопасности, прохождения начальной подготовки и переподготовки по авиационной безопасности с основным упором на информирование о существующих рисках в сфере авиационной безопасности. От сотрудников, не относящихся к службе безопасности, необходимо требовать представления донесений компетентным полномочным органам о любом инциденте, создающем угрозу авиационной безопасности. Подробные типовые программы обучения на этапе начальной подготовки с акцентом на информирование об аспектах безопасности и действия при получении угрозы взрыва по телефону приводятся в дополнениях А и В к добавлению 10.

8.4.5 Сотрудники, не относящиеся к службе безопасности, должны проходить подготовку согласно положениям для соответствующих целевых групп, содержащимся в НППБГА. Соответствующие учебные программы для каждой целевой группы также должны быть определены в НППБГА.

8.4.6 Информационно-ознакомительная подготовка по авиационной безопасности может быть чрезвычайно сложной дисциплиной, и поэтому при разработке программы обучения необходимо должным образом ознакомиться со сферой компетенции каждой целевой группы. Необходимо рассмотреть возможность разработки программ информационной подготовки для следующих профессиональных групп:

- a) полиция аэропорта;
- b) иммиграционные или пограничные службы;
- c) руководство и персонал аэропорта;
- d) персонал наземных служб эксплуатанта воздушных судов;
- e) летный и кабинный экипаж эксплуатанта воздушных судов;
- f) грузовые агенты и грузоотправители;
- g) почтовые служащие;

- h) персонал авиации общего назначения (АОН) и авиационных спецработ (АС);
- i) руководители низшего и среднего звена топливозаправочной компании;
- j) сотрудники служб протокола и других агентств по работе с высокопоставленными лицами (VIP);
- к) сотрудники таможенной службы и карантинной службы (например, сельскохозяйственной); и
- l) обладатели концессий и арендаторы аэропорта.

8.4.7 Следует рассмотреть возможность проведения информационно-ознакомительной кампании по вопросам авиационной безопасности для пассажиров, которая может оказаться эффективным инструментом.

8.4.8 Ознакомительная подготовка по авиационной безопасности должна проводиться на двух уровнях: начальный уровень для ознакомления кандидатов на получение индивидуальных пропусков для целей безопасности с правилами аэропорта, касающимися системы контролирования доступа. На втором уровне следует знакомить с процедурами обеспечения авиационной безопасности, подчеркивая важность создания безопасной аэропортовой среды. Начальная подготовка и переподготовка должны предусматривать аудиторные занятия (т. е. компьютеризированное обучение) и, по возможности, занятия в реальных условиях. Для повышения эффективности информационной работы можно проводить проверку усвоения слушателями информации о таких процедурах.

8.4.9 Все сотрудники, не относящиеся к службе безопасности, но участвующие в реализации мер обеспечения безопасности в рамках своих функциональных обязанностей, должны в дополнение к ознакомительной подготовке по авиационной безопасности пройти начальную подготовку и специализированную переподготовку для надлежащего выполнения ими таких функций. Программы подготовки должны корректироваться с учетом специфических потребностей и отражать политику, практику и процедуры организации. Подробные типовые программы подготовки для сотрудников, не относящихся к службе безопасности, но участвующих в реализации мер обеспечения безопасности, приводятся в добавлении 11.

8.5 УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ

Принципы разработки

8.5.1 Подготовку в области авиационной безопасности должны проходить не только сотрудники службы авиационной безопасности или персонал, обеспечивающий безопасность аэропорта, но и служащие всех организаций, связанных с деятельностью гражданской авиации или участвующих в ней.

8.5.2 При разработке программы подготовки по авиационной безопасности чрезвычайно важно обеспечить, чтобы:

- a) соблюдались установленные принципы учебной работы;
- b) существующие внутренние программы подготовки, включая начальную подготовку и переподготовку, дополняли курсы формальной подготовки и гарантировали поддержание профессионального уровня сотрудниками;

- c) ознакомительная подготовка по безопасности охватывала всех сотрудников на всех уровнях, способствуя повышению индивидуальной ответственности за обеспечение безопасности, постоянную бдительность и сотрудничество с другими сотрудниками, особенно на ответственных должностях;
- d) критерии отбора кандидатов на должности в службу авиационной безопасности и службу безопасности аэропорта отражали ожидаемые производственные показатели; и
- e) персонал получал надлежащие указания и подготовку по применению современных средств и оборудования для обеспечения безопасности.

8.5.3 В программу подготовки по авиационной безопасности следует включить краткие указания по ее осуществлению.

8.5.4 Включение государством в свою НППБГА разработанного ИКАО комплекта УКАБ будет способствовать последовательному и единообразному подходу к преподаванию дисциплин в сфере авиационной безопасности. Типовые программы подготовки, которые могут использоваться для этих целей, приводятся в добавлениях 8, 10 и 11.

Планы занятий

8.5.5 План занятия определяет содержание и цель единицы учебной работы и устанавливает методические средства. Хороший план занятия – это не просто обзор того, что должен выучить слушатель: в нем показано, каким образом необходимо преподавать факты, принципы, концепции и навыки.

8.5.6 Для реализации целей подготовки преподаватели должны представлять планы занятий по следующей схеме:

- a) название, дисциплина и тематика;
- b) цели единицы учебной работы;
- c) справочный материал;
- d) введение;
- e) тематический материал;
- f) стратегия обучения;
- g) учебные пособия;
- h) резюме;
- i) тесты;
- j) повторение и закрепление;
- k) учебные задания, если предусмотрены; и
- l) расписание.

8.5.7 Подготовка НППБГА, в которой четко намечены политика, направление и процедуры подготовки, будет способствовать разработке учебных планов координаторами, которые определяют:

- a) требуемые типы курса и учебных занятий;
- b) количество слушателей, требующих подготовки конкретного типа;
- c) расписание подготовки;
- d) распределение инструкторов;
- e) место проведения подготовки;
- f) ход осуществления программы подготовки; и
- g) проведение инспекций.

8.5.8 Копии планов подготовки должны передаваться лицу, отвечающему за осуществление НППБГА.

8.5.9 При желании в НППБГА в качестве добавлений можно включить следующие элементы:

- a) программы подготовки по дням;
- b) образец программы подготовки;
- c) план продвижения по службе;
- d) образец плана занятия;
- e) перечень аудиовизуальных и других учебных средств; и
- f) образец плана подготовки.

Тематические материалы для раздачи слушателям

8.5.10 Тематические материалы для раздачи слушателям, обычно именуемые раздаточными материалами, являются эффективным средством обучения. В программу подготовки следует включить рекомендации по их разработке.

8.5.11 Раздаточные материалы могут способствовать учебному процессу, обеспечивая в дополнение к представляемой в аудитории информации:

- a) диаграммы или рисунки;
- b) изложение основных моментов занятия;
- c) сокращенное и точное изложение данных;
- d) возможность конспектирования;
- e) сбалансированное и последовательное изложение материала;

- f) помощь при самостоятельной подготовке в виде обязательного пособия; и
- g) постоянный источник информации для справок и изучения в будущем.

8.5.12 Если иное не установлено в программе, раздаточные материалы всегда должны использоваться в качестве дополнения, а не замены получаемому в аудитории материалу. Их можно раздавать до начала занятия или в ходе работы для оказания помощи слушателям, либо после окончания занятия, чтобы не отвлекать их. В любом случае, раздаточные материалы должны содержать полную и понятную информацию, чтобы в будущем их можно было использовать для справок. В зависимости от содержания распространение раздаточных материалов может быть ограничено.

Использование и охрана учебных средств

8.5.13 Инструкторы обязаны использовать наиболее эффективные учебные средства. Инструкторы должны быть знакомы с различными типами учебных средств, предоставляемыми собственной организацией или из других источников. Поэтому в программах подготовки координаторы должны представлять регулярно обновляемые полные списки учебных средств.

8.5.14 Учитывая, что меры и процедуры авиационной безопасности носят закрытый характер, от инструкторов необходимо требовать осуществления строгого контроля за учебными материалами, которые могут быть использованы для причинения вреда. Координаторам следует обеспечивать хранение и контроль за распространением оборудования и материалов, используемых в учебной работе по авиационной безопасности.

Справочные материалы

8.5.15 Весьма желательно, чтобы при разработке НППБГА была создана полная подборка справочных материалов по авиационной безопасности для использования в национальной системе подготовки. НППБГА должна предписывать координаторам обучений принимать участие в составлении такой подборки. Система свободного обмена всеми учебными материалами позволит избежать дополнительных затрат на их размножение и будет способствовать или даже гарантировать последовательность в его представлении.

8.5.16 Следует предусмотреть процедуры, обеспечивающие ознакомление координатора обучения с новой информацией и специализированными изданиями, поступающими в технические библиотеки полномочного органа гражданской авиации. Затраты на такие меры обуславливают необходимость их использования с максимальной эффективностью.

Глава 9

УПРАВЛЕНИЕ ФАКТОРАМИ УГРОЗЫ И РИСКА

9.1 ОЦЕНКА УГРОЗЫ И РИСКА

9.1.1 Общие положения

9.1.1.1 Для гарантированного определения надлежащих превентивных мер безопасности необходимо на постоянной основе пересматривать уровень угрозы и проводить оценку риска с учетом международной, национальной и региональной обстановки и условий.

9.1.1.2 Меры и процедуры безопасности должны быть гибкими и соответствовать оцениваемой степени риска, которая может варьироваться в зависимости от различных меняющихся факторов. В этой связи в НПБГА следует предусмотреть систему управления риском, которая конкретизирует механизмы получения достоверной информации об угрозе и проведения оценки риска. Такая система должна быть своевременно и эффективно внедрена для обеспечения того, чтобы получаемая в результате оценка риска была всегда актуальной, точной и полной.

9.1.1.3 Достоверные оценки риска и анализ степени угрозы наилучшим образом могут обеспечиваться за счет систематического и непрерывного процесса, включающего сбор разведывательной информации и оценку соответствующих данных. Как правило, это осуществляется соответствующим национальным полномочным органом и требует координации деятельности всех ответственных органов на национальном уровне, а также тесного сотрудничества с международными и региональными разведывательными ведомствами. Инструктивный материал по методологии оценки угрозы и риска приводится в добавлении 37.

9.1.1.4 При наличии конкретной угрозы следует применять выборочные и заранее установленные превентивные меры безопасности, пропорциональные результатам оценки риска, а также характеру и степени серьезности угрозы. Соответствующий полномочный орган государства, обычно используя свой отдел по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации, должен управлять фактором риска путем анализа уязвимых мест в авиационной системе, основываясь на результатах оценки угрозы, и инициировать соответствующую корректировку НПБГА и разработку дополнительных мер безопасности, которые необходимо принимать в соответствии с результатами оценки риска. В зависимости от результатов оценки риска государства могут также принимать решение о заблаговременном определении ряда мер, подлежащих принятию в качестве незамедлительных ответных действий на повышение уровня угрозы. Необходимо пересматривать результаты оценки риска, чтобы убедиться в пропорциональности заранее установленных мер остаточному риску, связанному с данной угрозой.

Роль государств-членов в оценке риска на национальном и местном уровнях

9.1.1.5 Оценка национальных и местных факторов угрозы позволяет получать важную и полезную информацию в отношении потенциальных террористических методов или способов террористических актов и их целей. В то время как Глобальное заявление ИКАО о контексте риска (RCS) ставит своей целью предоставление глобального высокоуровневого обзора риска, связанного с террористическими угрозами, в нем не делается попыток детального изучения рисков на отдельно взятом национальном или местном уровнях или выдвижения

предположения о том, что в каком-то государстве существует более высокий уровень риска, связанного с конкретным видом угрозы, чем в другом государстве. Таким образом, государство должно провести собственный анализ рисков, относящихся к его территории и объектам, и определить меры по минимизации таких рисков с учетом высокоуровневого обзора, изложенного в Глобальном RCS.

9.1.1.6 Государства и соответствующие полномочные органы должны документально оформлять и обновлять свои оценки риска на периодической основе или по мере возникновения значимых изменений, с тем чтобы постоянно иметь точную и соответствующую моменту картину имеющихся рисков.

Оценка угрозы риска в аэропорту

9.1.1.7 В процессе учета аспектов безопасности для целей проектирования аэропорта и его эксплуатации необходимо провести оценку угрозы и риска в аэропорту. Такую оценку угрозы и риска следует проводить совместно с соответствующим полномочным органом, с тем чтобы проект аэропорта был достаточно гибким для его адаптации к будущим требованиям в отношении безопасности без радикальной и дорогостоящей реконструкции. Для процесса принятия решений чрезвычайно важно знать уже на этапе проектирования сильные и слабые стороны аэропорта в случае возможных актов незаконного вмешательства.

9.1.2 Обмен информацией об угрозах

Виды информации

9.1.2.1 При проведении оценки рисков государствам следует собрать информацию об угрозе, особенно о вероятных целях и способе действий. Такая информация может быть получена из ряда источников, которые включают:

- a) реально произошедшие инциденты, включая успешные или неудачные нападения на авиационные объекты, которые позволяют получить информацию о целях и методах осуществления террористических атак (государства – члены ИКАО могут найти соответствующую информацию об актах незаконного вмешательства и других инцидентах, затрагивающих безопасность, в базе данных ИКАО об актах незаконного вмешательства);
- b) закрытые источники, в первую очередь результаты контртеррористической разведки и оценки, полученные или подготовленные разведывательными, правоохранными органами или другими государственными структурами; и
- c) открытые источники, которые могут включать общедоступную информацию о необычных или подозрительных происшествиях, а также наличие предметов, которые могут быть использованы в террористических целях, и любая другая информация, которая может быть полезной для формирования представления о существующей угрозе.

Двусторонний, многосторонний и глобальный обмен информацией

9.1.2.2 Существующие каналы связи между должностными лицами в сфере авиационной безопасности в разных государствах, как официальные, так и неофициальные, должны способствовать быстрому обмену информацией, включая любые изменения в степени угрозы или в ее характере. Государствам также следует обмениваться информацией о методах, используемых для попыток взломать систему безопасности, опытом использования оборудования для обеспечения безопасности и информацией о практике оперативной работы.

9.1.2.3 Дополнительные сведения об обмене информацией приводятся в главе 4.

9.1.3 Составление картины угрозы

Террористическая угроза

9.1.3.1 Террористы могут использовать в своих целях существующие или предполагаемые уязвимые места системы международной гражданской авиации. Несмотря на улучшения, вносимые в систему безопасности, террористы продолжают изобретать новые методы и средства в надежде обойти применяемые меры безопасности. В общем и целом считается, что при выборе объекта для нападения террористы, скорее всего, будут преследовать следующие цели:

- a) вызвать массовую гибель людей;
- b) причинить экономический ущерб;
- c) сделать символическое заявление; и
- d) спровоцировать тревожное настроение в обществе.

9.1.3.2 Постановка указанных целей может вести к многообразию видов терактов против системы авиации. Террористы уже доказали свою изобретательность и могут предпринять усилия по поиску новых методов и новых целей для нападения, вдохновляемые наличием таких целей и их уязвимостью, а также возможностью успешного достижения своих целей в контексте вышесказанного. Вероятность или угрозу теракта следует оценивать с точки зрения мотивации и намерения террористов совершить такой теракт и их способности осуществить это (навыки, ресурсы и т. д.).

Глобальная угроза

9.1.3.3 Поскольку национальные системы гражданской авиации связаны с международными авиационными сетями, то такая же ситуация характерна для угрозы гражданской авиации. Хотя эта угроза носит глобальный характер, тем не менее степень угрозы может отличаться в зависимости от конкретного района во всем мире. Поэтому региональные, национальные и даже местные вариации представляют собой критически важные переменные факторы, которые государствам следует принимать во внимание при оценке угроз.

9.1.3.4 Государства должны знать об уязвимостях и возможных последствиях, опасных с точки зрения подобных угроз для гражданской авиации. Известно, что террористы непрерывно стремятся определить предполагаемые пределы возможностей и мер авиационной безопасности и использовать остаточные уязвимости глобальной системы. Угрозы зачастую выбирают наиболее удобный путь распространения в авиационной системе: либо этот путь удобен из-за местоположения, его связи с другими частями системы, либо из-за наличия известных слабых мест в этой части глобальной системы. Таким образом, государствам и авиационным организациям следует тщательно следить за угрозами для авиации, даже если они считают, что к ним или их гражданам конкретная угроза не имеет непосредственного отношения.

Глобальные последствия

9.1.3.5 Исходя из глобального характера террористической угрозы для международной гражданской авиации, террористические акты против авиационной системы могут иметь глобальные последствия. Вызываемые терактами тревога общественности и экономический ущерб могут проявиться далеко за границами государств, в которых были совершены теракты. Поэтому при оценке последствий любого теракта в рамках разумно обоснованного наихудшего сценария следует учитывать глобальные последствия террористических актов, направленных против авиационной системы.

Потенциальные носители террористической угрозы

9.1.3.6 Потенциальные действующие террористы могут иметь различное культурное воспитание и социальное происхождение, жить в разных социальных условиях и в своих действиях по исполнению или планированию терактов исходить из целого ряда самых различных экстремальных мотиваций и побуждений. Они могут действовать, исходя из политических, религиозных, социальных, общественных и/или личных (например, экономических) причин. Типы террористов могут быть следующими:

- a) члены устоявшихся и организованных международных террористических группировок;
- b) члены региональных отделений и союзники таких группировок; или
- c) "террористы-одиночки", не имеющие никаких или имеющие крайне ограниченные связи с такими группировками.

9.1.3.7 Террористы могут действовать по своей собственной инициативе (т.е. одиночки и самоорганизованные группы – так называемые доморожденные террористы) либо в составе более широких групп и поддерживающих структур. В обоих случаях они могут попасть в число служащих авиационной отрасли.

Терроризм и преступность

9.1.3.8 Обнаружение существования преступной деятельности в сфере авиации и транспорта может выявить уязвимости в практике обеспечения безопасности и высветить слабые места в политике безопасности. Если эти слабые места используются в преступных целях, то существует также возможность использовать их в террористических целях.

9.1.3.9 Преступники и террористы используют все виды транспорта, включая коммерческую авиацию, для передвижения по территории государства и через международные границы в целях совершения задуманных ими актов. Преступления могут совершаться в целях материальной поддержки и/или финансирования террористических групп и террористической деятельности. В связи с тем, что государства продолжают конфискацию материальных и финансовых активов террористов по всему миру, террористические группы все чаще прибегают к преступной деятельности для финансирования своих действий. К осуществлению материальной поддержки или финансирования террористических групп и террористической деятельности могут иногда иметь отношение следующие преступные действия:

- a) незаконное перемещение людей, наркотиков, наличных средств и/или контрабанда;
- b) незаконный оборот наркотиков;
- c) похищение людей; и
- d) использование поддельных документов или удостоверений личности.

9.1.3.10 Преступная деятельность может также использоваться террористами в стремлении проверить, как действуют конкретные меры обеспечения безопасности, и научиться их преодолевать. В дополнение, террористы в любой обстановке могут прибегать к организации скрытного или открытого наблюдения за системами и процессами обеспечения безопасности или повседневной деятельностью.

9.2 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

9.2.1 Структура

Принципы

9.2.1.1 Система управления авиационной безопасностью (СУАБ) позволяет организации применять упорядоченный подход к управлению безопасностью как неотъемлемым компонентом ее деятельности в целом. СУАБ служит средством для систематической интеграции управления риском для авиационной безопасности в повседневную деятельность организации в тесном взаимодействии с другими системами управления риском.

9.2.1.2 Реализация СУАБ должна способствовать разработке проактивной практики обеспечения безопасности вместо более традиционных реагирующих процедур. СУАБ должна разрабатываться на основе существующих процедур и практики, с тем чтобы принять к использованию стандарты "передовой практики". Вследствие этого СУАБ должна:

- a) повышать уровень культуры безопасности;
- b) содействовать применению к управлению безопасностью подхода, основанного на оценке угрозы;
- c) делать акцент на эффективность деятельности, результаты и последствия; и
- d) содействовать эффективному внутреннему и внешнему партнерству, взаимодействию и сотрудничеству.

9.2.1.3 При разработке и реализации СУАБ следует также руководствоваться принципами оперативного взаимодействия с другими системами управления риском, т. е. гибкости и способности к адаптации. Экономическая эффективность и адекватность также представляют собой важные факторы, которые должны учитываться.

Определение

9.2.1.4 В целях оптимальной эффективности организация на каждом уровне и на постоянной основе должна тщательно рассматривать аспекты безопасности, связанные с повседневной деятельностью, оперативными решениями и планированием. Аспекты СУАБ должны быть интегрированы в структуру организации в плане координированной деятельности, ответственности, практики, процедур, процессов и ресурсов. В то же время должна быть создана развитая культура безопасности.

9.2.1.5 СУАБ должна, в силу своего предназначения, быть интегрирована или объединена с другими структурными системами управления, такими как система управления безопасностью полетов (СУБП) и система управления качеством, и в то же время включать соответствующие компоненты любых неофициальных систем управления. Другие системы управления служат основой СУАБ, тем самым сводя к минимуму дублирование и расходы и способствуя развитию деловых способностей организации и укреплению доверия к ней.

9.2.1.6 СУАБ должна обусловить применение подхода, основанного на оценке угрозы и управлении риском, с помощью которого организация может оценить и наилучшим образом контролировать присущие ей факторы риска для безопасности, угрозы и последствия. Она служит базовой структурой, содержащей принципы, которыми руководствуются на всех уровнях организации при принятии решений, основанных на оценке риска. Когда логическое обоснование принятия таких решений оформляется документально, это повышает корпоративную подотчетность и демонстрирует надлежащую добросовестность.

9.2.1.7 С учетом вышеизложенного СУАБ можно определить как официальный, основанный на оценке риска метод интеграции безопасности в повседневные деловые операции организации и в ее системы управления. Она используется для реализации политики организации в области безопасности и для соблюдения любых нормативных требований, обеспечивая при этом оптимальное управление факторами риска для безопасности, угрозами и последствиями в контексте общей корпоративной структуры управления риском.

Важные элементы СУАБ

9.2.1.8 Любая система управления включает реализующие элементы, которые имеют важнейшее значение для успешного функционирования всей системы и функциональные элементы, которые являются частью общепринятой для систем модели "планируй – делай – проверяй – действуй".

9.2.1.9 К реализующим элементам относятся: обязательства старшего руководства в отношении обеспечения безопасности, существование эффективной политики в области безопасности; участие сотрудников в разработке и реализации СУАБ и взаимодействие с внешними партнерами. Ниже приведено краткое описание каждого из этих реализующих элементов:

- a) обязательства старшего руководства в отношении обеспечения безопасности предусматривают:
 - i) занимающие высокие должности лица должны обеспечить руководство деятельностью СУАБ и взять на себя общую ответственность за эффективную реализацию системы;
 - ii) четкое определение и документирование ответственности руководства за реализацию политики в области СУАБ; и
 - iii) назначение ответственного сотрудника, такого, как руководитель службы безопасности, который будет отвечать и отчитываться от имени организации за соблюдение требований СУАБ. Данный ответственный работник должен обладать эффективным контролем над финансовыми и людскими ресурсами, необходимыми для эффективной реализации СУАБ;
- b) политика в области обеспечения безопасности должна:
 - i) согласовываться с политикой организации;
 - ii) должным образом учитывать угрозы и факторы риска в контексте деятельности, условий, риска и потенциальных последствий инцидента, связанного с безопасностью;
 - iii) включать обязательства соблюдать правила соответствующих полномочных органов, законодательства, нормативные положения, стандарты и другие требования;
 - iv) создать рамки для постановки и пересмотра целей и задач в области безопасности и СУАБ;
 - v) регулировать и постоянно совершенствовать существующие программы безопасности и их возможности;
 - vi) включать обязательства по постоянному совершенствованию деятельности и предотвращению возникновения риска и угрозы, уменьшению последствий, ответным действиям и восстановительным работам;

- vii) быть оформлена документально, реализована, должна пересматриваться, осуществляться и совершенствоваться при участии сотрудников или их представителей, при этом степень участия должна способствовать получению обратной информации; и
 - viii) быть утверждена ответственным руководителем и доведена до сведения всех сотрудников и заинтересованных сторон, а также широкой общественности;
- c) в целях поощрения сотрудников участвовать в разработке, реализации и совершенствовании СУАБ организация:
- i) и регулирующие органы должны обеспечить наличие справедливой культуры, которая способствует представлению данных о связанных с безопасностью инцидентах, за исключением халатности или преступной деятельности; и
 - ii) должна выделить сотрудникам и их представителям время и соответствующие ресурсы для эффективного участия в разработке, реализации и совершенствовании СУАБ, масштаб которых должен быть адекватным для данной организации;
- d) взаимодействие с внешними партнерами включает:
- i) соглашение о сотрудничестве с участвующими в обеспечении безопасности сторонами, правительственными организациями, отраслью, местным бизнесом и органами, которые первыми реагируют на события;
 - ii) четкое описание роли и обязанностей при взаимодействии по горизонтали;
 - iii) совместное планирование и учения, включающие оценку угрозы, защиту и предотвращение, ответные действия, управление последствиями, восстановительные работы, анализ и контроль;
 - iv) соглашения о взаимопомощи; и
 - v) совместное пользование ресурсами, включая технические средства, подготовку кадров и специальные знания.

9.2.1.10 Ниже приводится краткое описание функциональных элементов, которые являются для систем составной частью модели "планируй – делай – проверь – действуй":

- a) "Планируй" (первый компонент модели) устанавливает:
- i) цели, задачи, программы и инициативы в области безопасности, которые согласуются с политикой в области безопасности;
 - ii) организационную структуру, роль и обязанности, людские и финансовые ресурсы, оборудование и инфраструктуру; и
 - iii) подход к управлению, основанному на оценке риска.
- b) "Делай" (второй компонент модели) касается регулярного обмена связанной с безопасностью информацией, а также оперативного контроля и управления информацией.

- c) "Проверяй" (третий компонент модели) предусматривает соблюдение правовых, нормативных и других положений и расследование связанных с безопасностью сбоев, инцидентов и случаев несоблюдения требований, а также количественную оценку и анализ эффективности деятельности.
- d) "Действуй" (последний компонент модели) касается управления осуществлением изменений и постоянного совершенствования. Данный этап включает периодическое рассмотрение СУАБ, анализ тенденций и оценку новых технических средств.

9.2.2 Управление риском и определение приоритетов

Подход, основанный на оценке риска

9.2.2.1 Основные принципы в подходе, основанном на оценке риска, состоят в том, что риск не равняется нулю и никогда не может равняться нулю и что политика в области риска должна быть:

- a) транспарентной, предсказуемой и контролируемой;
- b) сконцентрирована на самом большом риске; и
- c) справедливой.

9.2.2.2 Полностью устранить риск невозможно. Для регулирования риска на такой основе требуется знание масштаба риска и того, в каких пределах и в какой степени риск является приемлемым. При разработке критериев определения приемлемого риска важно не применять слишком жесткий подход. Наоборот, необходимо, чтобы любой набор критериев позволял проводить взвешенный и обдуманный анализ. Таким образом, можно считать, что риск имеет место на трех уровнях, а именно, уровень риска:

- a) настолько высок, что его приходится считать неприемлемым независимо от преимуществ, которые можно получить, если пойти на такой риск;
- b) таков, что считается необходимым его уменьшить, даже если он не считается таким высоким и может быть допустимым; и
- c) настолько низок, что он всегда может быть приемлем.

9.2.2.3 Основанная на оценке риска СУАБ должна выявить следующие элементы и представить о них информацию:

- a) вопросы и проблемы безопасности, в том числе связанные с человеческим фактором, третьими сторонами и значительными изменениями, касающимися производственной деятельности, оборудования, организационной структуры, техники, поставщиков или подрядчиков;
- b) процедуры для оценки и классификации угроз, факторов риска и последствий; и
- c) официальные угрозы и вероятность их возникновения, уязвимость и критичность людей, имущества, окружающих условий и самой организации.

9.2.2.4 Основанная на оценке риска СУАБ должна проводить анализ последствий для постоянного выявления и оценки связанных с безопасностью угроз и факторов риска и выявлять стратегии контролирования

риска, соответствующие характеру деятельности и типу риска. Кроме того, такая система должна выявлять те виды деятельности, которые имеют критическое значение для выполнения плана по безопасности, но находятся вне контроля организации.

Связность риска

9.2.2.5 Трудно сравнивать факторы риска из различных источников и еще труднее выбирать оптимальные соотношения между различными факторами риска. Несмотря на то что трудно получить связность риска, отсутствие связности может привести не только к дезорганизации и неадекватным стратегиям, но также к человеческим жертвам, что является недопустимым.

9.2.2.6 Культурные предубеждения могут повлиять на восприятие риска и на подходы к риску в целом. Их проявление может помешать установлению связности риска, однако понимание таких различий – это потенциальный ключ к лучшей взаимосвязи и гармонизации.

Общая картина риска

9.2.2.7 Когда факторы риска концентрируются в одной зоне, в других частях системы могут возникнуть новые факторы риска, как правило, на границе с другой системой, на границе между двумя слоями в пределах одной и той же системы или в зонах системы, которые первоначально не ассоциировались со значительным риском. Например, снижение факторов риска, связанных с авиационной безопасностью, в зоне производства полетов может переместить риск в аэропорт, что продемонстрирует неспособность достичь общего уменьшения риска. Вот почему при оценке возможного воздействия различных подходов уменьшения риска руководство должно рассматривать общую "картину" риска, охватывающую систему, ее различные внутренние слои и ее границы с другими системами. Другой пример: из-за закрытия аэропорта воздушным судам придется уйти на другой аэропорт и таким образом экспортировать риск в другой аэропорт, а также в другие транспортные звенья, связанные с этими объектами. В таком случае руководству необходимо периодически оценивать риск по всему транспортному сектору, а не только изолированно по отдельным элементам сектора.

9.2.2.8 Связанные с риском задачи и цели развиваются вместе с сектором и, таким образом, являются продуктом секторно-центрического подхода. Цикл управления риском для авиационной безопасности срабатывает удовлетворительно, однако остается сравнительно замкнутым на внутренние факторы. Альтернативой является более комплексный подход, который учитывает связанные с риском задачи и цели из всех затрагиваемых зон и по различным районам, что приводит к большей связности и последовательности риска. На практике для этого требуются три элемента:

- a) более широкомасштабная оценка риска для выявления приграничного взаимодействия и влияния;
- b) компаративные оценки риска по всем затрагиваемым зонам; и
- c) общая "картина риска", которая выделяет связанные с риском приоритеты.

9.2.2.9 В этом контексте реализация корпоративного подхода управления риском может обеспечить большие преимущества. При таком подходе управление риском для авиационной безопасности становится частью общей деятельности по управлению эксплуатационным риском. В свою очередь, эксплуатационный риск вместе с другими типами риска, с которыми сталкивается организация гражданской авиации, т. е. финансовым, правовым и т. д., должен совокупно оцениваться и контролироваться с использованием соответствующих средств и процессов.

9.2.2.10 Интегрированная система управления риском рассматривает риск не только горизонтально, по всем областям и дисциплинам, но также вертикально, по всем уровням иерархической структуры организации. Вертикальная интеграция риска для авиационной безопасности достигается с помощью различных средств и подходов, использованию которых способствует СУАБ, а именно: культура безопасности, учебные ознакомительные курсы по вопросам безопасности, некарательный механизм представления данных сотрудниками, консультативные комитеты по вопросам безопасности и официальная поддержка и обязательства старшего руководства в области авиационной безопасности.

9.2.2.11 Ниже указываются основные этапы, которые следует осуществить при реализации комплексной системы управления риском:

- a) создать базовую структуру управления риском. Старшее руководство должно утвердить концепцию комплексного управления риском и назначить комитет по управлению риском для определения уровня допустимости общего риска и риска в конкретных областях на основе общей корпоративной стратегии организации;
- b) выявить области подверженности риску. В случае риска для авиационной безопасности выявление риска будет направлено на определение того, где и как могут произойти связанные с безопасностью инциденты. Цель выявления риска заключается в определении причинно-следственной связи путем изучения непосредственных и коренных причин. Например, если в пассажирский салон был пронесен нож, то в качестве непосредственной причины может быть указана ошибка проводящего досмотр сотрудника, однако коренной причиной может быть недостаточная подготовка в выявлении представляющих угрозу рентгеновских изображений. В любом случае единственным способом уменьшения вероятности повторения инцидента является устранение коренной причины;
- c) осуществить оценку риска. Оценить каждую область подверженности риску с точки зрения частоты событий, т. е. вероятность события, и критичности, т. е. возможное воздействие. В результате такой оценки будет проведено количественное определение риска;
- d) определить приоритеты. После количественного определения риска выявить, какие области подверженности риску являются наиболее критичными. Данный процесс помогает установить факторы риска в порядке важности путем обеспечения реализации соответствующих процедур для ключевых областей подверженности риску. Инструктивный материал по методике оценки угрозы содержится в добавлении 37;
- e) проанализировать средства контроля. Определить, какие применяются или реализованы средства контроля и, в особенности, создать систему, способную оценить, действительно ли существующие процедуры уменьшают риск;
- f) разработать план действий. Для каждой области подверженности риску необходимо разработать план действий, в котором четко указывается следующее:
 - i) область подверженности риску;
 - ii) описание проблемы;
 - iii) предлагаемые корректирующие действия;
 - iv) фамилия ответственного работника или название организации, которые будут координировать управленческую деятельность; и
 - v) сроки исполнения;

- g) представить отчет. Важно периодически представлять отчет с оценкой того реализованы ли соответствующие меры. Если имеются данные, свидетельствующие о том, что определенные проблемы существуют, следует немедленно предпринять корректирующие действия или осуществить пересмотренный план действий; и
- h) осуществлять мониторинг. Старшему руководству и комитету по управлению риском следует осуществлять тщательный мониторинг управления областями подверженности риску в целом и мер по уменьшению риска. Управление риском должно быть постоянным пунктом повестки дня, который рассматривается на всех совещаниях старшего руководства или корпоративного совета.

9.2.2.12 В контексте СУАБ руководство должно:

- a) разработать, реализовать и обеспечить постоянное выполнение документированных задач и целей в области безопасности и связанных с ними инициатив для устранения потенциальных угроз безопасности, в том числе угроз, привнесенных из других критических для безопасности областей. Цели, инициативы и планы в области обеспечения безопасности должны поддаваться измерению, где это практически осуществимо, реагировать на изменения в условиях обеспечения безопасности, подвергаться мониторингу и периодически пересматриваться;
- b) совместно с внешними сторонами разработать планы по предотвращению связанных с безопасностью угроз и инцидентов, по подготовке и принятию ответных мер и проведению соответствующих восстановительных работ. Эти планы следует периодически тестировать путем имитации соответствующих ситуаций, учений или аналогичной деятельности;
- c) выявлять возможности совершенствования СУАБ и необходимость в изменениях, а также разрабатывать и реализовывать пересмотренные положения СУАБ, включая изменение политики, целей, задач и планов в области безопасности; и
- d) проводить периодический анализ и оценку тенденций на основе информации, полученной путем сбора разведывательных данных, проведения научно-исследовательских работ и оценки новой техники.

9.2.3 Формирование культуры безопасности

9.2.3.1 Безопасность не входит только в сферу ответственности высшего руководства или является задачей, решаемой только начальником службы безопасности. Безопасность – это дело каждого, и для формирования и поддержания безопасных условий важнейшее значение имеет позитивная культура безопасности. Старшее руководство руководит деятельностью в рамках СУАБ и берет на себя общую ответственность за эффективную реализацию системы. В этой связи старшие руководители должны наглядно продемонстрировать поддержку СУАБ и предпринимать целенаправленные действия, с тем чтобы подчеркнуть ее важность для организации. Такие позитивные действия дадут четко понять всем сотрудникам организации, что руководство считает безопасность приоритетной задачей.

9.2.3.2 Организации следует четко определить и документально оформить обязательства руководства в отношении реализации политики в области безопасности. Обязательства должны включать разработку политики в области безопасности, которая соответствует общей корпоративной политике, бизнес-модели и основным принципам, а также мотивацию сотрудников в целях надлежащего соблюдения данной политики и оказания содействия в обеспечении ее выполнения. Выпускаемые руководством приказы и инструкции должны, несомненно, соответствовать положениям политики в области безопасности. В обязанности руководства также входит проверка соблюдения положений СУАБ, периодический пересмотр системы и устранение любых недостатков и/или направление о них информации ответственному руководителю.

9.2.3.3 Для формирования развитой культуры безопасности последняя должна стать неотъемлемой частью управленческого плана организации и должна привести к необходимым корпоративным изменениям. Необходимо разработать цели в области безопасности с четким указанием сфер ответственности. Цели должны быть простыми, измеримыми, достижимыми, реалистичными и реализуемыми и должны укладываться в заранее установленные сроки выполнения. Руководители должны с одинаковым энтузиазмом докладывать как об успехах, так и о неудачах.

9.2.3.4 Многие организации склонны обращать большое внимание на безопасность в периоды кризиса и отодвигать ее "на второй план", когда ситуация нормализуется. Важно постоянно держать вопросы безопасности в центре внимания независимо от возможного уровня угрозы. Постоянный акцент на безопасность способствует формированию культуры безопасности и помогает организации надлежащим образом реагировать в случае нарушения безопасности.

9.2.3.5 Создание культуры безопасности начинается с самого процесса найма сотрудников. Эффективно проведенное собеседование позволяет работодателям нанимать сотрудников с правильной позицией и убеждениями, а также оценивать отношение кандидата к культуре организации.

9.2.4 Человеческий фактор

9.2.4.1 Изучение человеческого фактора направлено на оптимизацию деятельности человека и в то же время на уменьшение значительности последствий ошибки человека.

9.2.4.2 Дополнительная информация по человеческому фактору изложена в главе 8.

Ошибка человека

9.2.4.3 Человек представляет собой наиболее гибкий, адаптируемый и ценный элемент системы безопасности. Но в то же время он также больше всего подвержен влиянию, что может отрицательно сказаться на его деятельности.

9.2.4.4 Ошибку человека можно определить, исходя из трех компонентов, касающихся навыков, правил и знаний. Поведение, основанное на навыках, относится к повседневным задачам, которые не требуют большого внимания и которые позволяют одновременно выполнять другие задачи. Поведение, основанное на правилах, относится к обычной деятельности, которая требует в определенной степени принятия решений. Поведение, основанное на знаниях, относится к такому подходу к решению проблем, которое следует использовать при столкновении с ситуацией, в отношении которой решение еще не найдено.

9.2.4.5 Деятельность в области безопасности включает постоянное взаимодействие между персоналом – человек как элемент системы – и различными неодушевленными процессами или объектами. Любое рассогласование между ними может привести к ошибке человека.

9.2.4.6 Когда дело касается авиационной безопасности, совершать ошибки непозволительно, поскольку существует реальная возможность того, что единичная ошибка приведет к человеческим жертвам. Изготовителям предназначенного для обеспечения безопасности оборудования при проектировании новых установок, которые требуют вмешательства человека, необходимо уделять особое внимание интерфейсу с человеком как элементом системы. Проблемы также могут возникнуть из-за неправильного понимания процедуры, невыполнения мер, предусмотренных в плане действий на случай аварийной обстановки, и т. д. Другой проблемный аспект связан с взаимодействием человека с эксплуатационной средой, главным образом потому, что контролировать социальные, политические, экономические и естественные ограничивающие условия, в которых функционирует отрасль воздушных перевозок, практически невозможно. Весьма важно, чтобы руководство попыталось ограничить воздействие внешних сил.

9.2.4.7 Кроме того, руководство должно быть способным нанимать на работу лиц, которые становятся равноправными участниками деятельности в области обеспечения безопасности. Таким образом, руководителям следует создать эффективный процесс набора персонала, который гарантирует наличие у набранных сотрудников необходимой квалификации для выполнения своей роли и обязанностей в рамках СУАБ на основании соответствующего уровня навыков, образования и подготовки.

Эффективность

9.2.4.8 На эффективность сотрудника во многом влияет человеческий фактор. Например, мотивация имеет весьма важное значение для обеспечения работы сотрудников с максимальной отдачей. В плане эффективности работы организациям следует создать такую обстановку, когда все ее сотрудники имеют стимулы с финансовой и культурной точек зрения. Условия работы и получаемое вознаграждение должны быть адекватными и должны отражать важность обязанностей и задач, выполняемых каждым сотрудником.

9.2.4.9 Руководителям следует избегать перенапряжения ресурсов. Например, задачи отдельного сотрудника не должны быть настолько многочисленными, что ей или ему приходится их выполнять на менее чем приемлемом уровне. На суждения и реакцию человека может также отрицательно повлиять недосыпание или усталость. В аргументах, делающих акцент на увеличение расходов и технические трудности планирования работы, следует учитывать последствия для безопасности, включая рабочую среду сотрудников безопасности. Кроме того, каждый сотрудник должен чувствовать себя комфортно при выполнении своих обязанностей в течение всей рабочей смены – требование, которое предусматривает тщательный выбор оборудования и наличие эргономических условий работы.

9.2.4.10 Для обеспечения эффективной деятельности организации и регулирующему органу следует создать справедливую культуру, которая поощряет представление информации об ошибках, за исключением актов халатности или преступной деятельности. Наиболее важным аспектом системы представления информации является доверие. Если сотрудники опасаются применения санкций, маловероятно, что они будут сообщать об ошибках или серьезных недостатках с целью совершенствования системы.

9.2.5 Главные преимущества реализации СУАБ

9.2.5.1 СУАБ предоставляет организации упорядоченный, последовательный и основанный на оценке риска метод выявления и устранения критических с точки зрения безопасности пробелов. СУАБ также предоставляет средства для того, чтобы применять передовую практику в области безопасности и четко продемонстрировать обязательства организации в отношении безопасности, делая акцент на подотчетность и должную осмотрительность. Такой подход помогает организациям интегрировать и контролировать факторы риска для безопасности в целостном и систематическом порядке, получая при этом со временем лучшие результаты при меньших затратах со стороны государственного и частного сектора.

9.2.5.2 При целостном подходе в рамках СУАБ угрозы и риск, выявленные для конкретной операции, устраняются в отношении данной операции упреждающим, своевременным и эффективным образом, не приводя при этом к необходимости вносить изменения в регламентирующие положения.

9.2.5.3 СУАБ предназначена для повышения безопасности в областях повышенного риска и приоритетности, и поэтому ее сложность и стоимость будут зависеть от масштаба деятельности и результатов оценки угрозы, риска и уязвимости. Анализ причин, лежащих в основе связанных с безопасностью инцидентов и недостатков, также выявит области повышенного риска и приоритетности, которые потребуют принятия мер по уменьшению риска.

9.2.5.4 Поскольку СУАБ управляет безопасностью поддающимся количественному определению способом, ее можно контролировать и проверять внутренними силами и с помощью третьей стороны. Это будет способствовать обеспечению качества и последовательности результатов в области безопасности и в то же время будет продемонстрирована должная осмотрительность. Кроме того, важное значение будет иметь предоставление возможности выявить, какие виды деятельности или сектора требуют усиления непосредственного контроля или оказания помощи.

9.2.5.5 При применении СУАБ соответствующий полномочный орган устанавливает ключевые задачи безопасности и показатели эффективности, а эксплуатанту предоставляется гибкость в плане определения того, как достичь ожидаемых конечных результатов. Стимул состоит в том, чтобы повысить культуру безопасности, способствовать возникновению новых идей, перенимать передовую практику и внедрять технические достижения, с тем чтобы достичь пороговых уровней безопасности наиболее экономически эффективным и действенным образом.

9.2.5.6 Подход с использованием СУАБ также должен обеспечить повышенную координацию, связь, сотрудничество и партнерство среди участвующих в обеспечении безопасности сторон, отрасли и правительственных организаций; все они должны иметь единообразное представление о системе.

9.2.5.7 Более уже недостаточно управлять риском на индивидуальном или строго функциональном уровне. Корпоративное управление риском становится новой передовой практикой, которая применяет всесторонний, координированный, систематический подход во всех видах деятельности для управления сложными и разнообразными факторами риска организации. СУАБ обеспечивает корпоративное управление риском путем содействия согласованию корпоративных целей, стратегий, процессов и технических средств и путем объединения необходимых специальных знаний для лучшего обмена информацией об этих факторах риска и неопределенности, их оценки и управления ими.

9.2.5.8 СУАБ – это дополнительный, всеобъемлющий набор элементов и требований для уже существующих жестких стандартов в области безопасности. Традиционные регламентирующие положения в области безопасности обеспечивают важный, но линейный подход к безопасности, в то время как СУАБ является более гибкой, динамичной и лучше приспособленной для выявления и устранения новых или специфичных в своем роде пробелов в области безопасности.

9.2.5.9 Поскольку СУАБ интегрирует управление риском для безопасности в повседневную производственную деятельность и системы управления, сотрудники будут участвовать в выполнении связанных с безопасностью функций в рамках своей ежедневной деятельности. Такое постоянное воздействие на сотрудников системы управления риском для безопасности усилит их психологический настрой в отношении безопасности и будет способствовать введению любых необходимых изменений в корпоративную культуру.

9.2.5.10 СУАБ выходит далеко за пределы основанных на эффективности деятельности нормативных режимов, оказывает влияние на корпоративную культуру, политику и практику и потенциально превышает ожидаемые или требуемые результаты в области обеспечения безопасности.

9.2.6 Интеграция с другими системами управления

Система управления безопасностью полетов

9.2.6.1 СУАБ и СУБП имеют много общих основных принципов и элементов. Однако в силу важных различий простая имитация СУБП не представляется возможной. СУБП нельзя просто превратить в СУАБ по следующим причинам:

- a) СУБП связана с ущербом случайного характера, а СУАБ имеет дело с преднамеренным ущербом;
- b) факторы риска для безопасности полетов можно прогнозировать и уменьшать с большей определенностью, чем факторы риска для авиационной безопасности; и
- c) организация зачастую может эффективно реализовать СУБП своими силами или при минимальной внешней помощи, в то время как для СУАБ требуется более широкое партнерство и сотрудничество с внешними заинтересованными сторонами и другими организациями.

9.2.6.2 Сходные элементы СУАБ и СУБП могут способствовать экстенсивной интеграции этих двух систем, если они обе существуют в организации, и позволить использовать существующую СУБП как основу для СУАБ. Например, значительное эксплуатационное, инфраструктурное или организационное изменение приведет к проведению оценки риска с точки зрения безопасности полетов и авиационной безопасности. Несмотря на то что процесс высокого уровня для проведения оценки риска может быть аналогичным, рассматриваемые факторы, источник специальных знаний для каждой оценки и соответствующие стратегии контроля риска могут различаться.

Система управления качеством

9.2.6.3 Система управления качеством организации должна выявлять соответствующие правовые, нормативные и другие требования и процедуры, которые необходимо включить в различные эксплуатационные системы, в том числе в СУАБ, и обеспечивать средства для демонстрации соблюдения этих положений.

9.2.6.4 Типовые процедуры должны включать документирование и анализ результатов, а также разработку, реализацию и мониторинг корректирующих действий и мер по совершенствованию деятельности. Следует хранить учетную документацию о деятельности по соблюдению требований для последующего анализа и рассмотрения в организации или третьей стороной, такой, как национальный полномочный орган и т. д.

9.2.6.5 В плане связанных с безопасностью сбоев, инцидентов и расследований несоблюдения требований, а также обзоров, оценки эффективности, анализа и корректирующих или превентивных мер:

- a) СУАБ должна рассматривать фактические или потенциальные, связанные с безопасностью сбои, инциденты и случаи несоблюдения требований путем расследования и выявления коренных причин, оценки факторов риска и разработки и реализации соответствующих корректирующих и превентивных действий;
- b) система управления качеством должна осуществлять мониторинг и оценивать эффективность корректирующих и превентивных действий, вытекающих из процесса в рамках СУАБ;

- c) внутренние проверки, испытания, инспектирование и учения, связанные с СУАБ, следует проводить через запланированные промежутки времени для определения того, соответствует ли система документированным процедурам и процессам и является ли она эффективной в достижении предполагаемых результатов, и реализуется и поддерживается надлежащим образом. Результаты проверок, а также необходимые изменения и корректирующие действия должны рассматриваться руководством; и
 - d) следует ввести процедуры мониторинга и оценки эффективности вытекающих из СУАБ корректирующих и превентивных действий, утвержденных руководством.
-

Глава 10

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ И ПРОГРАММЫ АЭРОПОРТА

10.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1.1 В Стандартах и Рекомендуемой практике Приложения 17 определены следующие ключевые компоненты надлежащей и эффективной организации работы по обеспечению безопасности аэропорта в каждом государстве:

- a) полномочный орган по безопасности аэропорта. Полномочный орган в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, ответственный за координацию работы по осуществлению мер контроля в целях безопасности;
- b) аэропортовый комитет безопасности. Комитет в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, ответственный за оказание помощи полномочному органу по безопасности аэропорта в его работе по координации осуществления мер и процедур контроля в целях безопасности в соответствии с ПБА;
- c) программа безопасности аэропорта. Принятие в письменной форме, осуществление и обновление ПБА с изложением конкретных мер и процедур обеспечения безопасности, действующих в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, для обеспечения соблюдения требований НПБГА;
- d) требования к проектированию аэропортов. Требования, включая требования к архитектуре и инфраструктуре, необходимые для реализации мер обеспечения безопасности, предусмотренных в НПБГА, в процессе проектирования и строительства новых и реконструкции существующих сооружений в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию;
- e) программа контроля качества в сфере обеспечения безопасности в аэропортах. Разработка и осуществление программы контроля качества в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, в соответствии с НПКК;
- f) подготовка персонала служб безопасности аэропорта. Разработка и осуществление мер/программ по подготовке персонала служб безопасности аэропорта в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, в соответствии с НПБГА; и
- g) планирование на случай непредвиденных обстоятельств. Планы на случай непредвиденных обстоятельств, которые должны разрабатываться в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, для предпринятия ответных действий при возникновении любой аварийной ситуации, включая новые угрозы, повышенный уровень угрозы и совершение актов незаконного вмешательства.

10.2 ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА

10.2.1 Общие положения

10.2.1.1 Управляющая организация аэропорта, отвечающая за организацию и координацию деятельности аэропорта, включая организацию работы по обеспечению безопасности аэропорта, должна создать полномочный орган по безопасности аэропорта, ответственный за осуществление мер и процедур контроля. Для выполнения соответствующих обязанностей следует назначить руководителя службы безопасности аэропорта.

10.2.1.2 Руководитель службы безопасности аэропорта должен пройти надлежащую подготовку в соответствии с НППБГА, ПБА и аэропортовой программой подготовки (в зависимости от того, применимо), и обладать необходимыми правами на выполнение обязанностей, делегированных полномочным органом по безопасности аэропорта.

10.2.2 Функции и обязанности руководителя службы безопасности аэропорта

10.2.2.1 Функции и обязанности руководителя службы безопасности аэропорта должны включать следующее:

- a) выполнение роли основного и непосредственного контакта эксплуатанта аэропорта в части, касающейся безопасности, а также для связи с соответствующим полномочным органом;
- b) разработка ПБА для обеспечения соблюдения требований НПБГА;
- c) обновление ПБА по согласованию с соответствующим полномочным органом;
- d) координация мер и процедур обеспечения безопасности при разработке ПБА;
- e) контроль за применением согласованных мер и процедур обеспечения безопасности в целях обеспечения их эффективного осуществления и обновления;
- f) поддержание эффективных контактов с другими подразделениями аэропорта и соответствующими правоохранительными органами;
- g) поддержание контактов с эксплуатантами воздушных судов, выполняющими полеты в данном аэропорту, а также с руководителями других арендаторов аэропорта и/или руководителями служб безопасности;
- h) обеспечение координации действий персонала служб безопасности и противопожарной и поисково-спасательной служб аэропорта в части, касающейся обеспечения авиационной безопасности;
- i) информирование по вопросам обеспечения безопасности и бдительности всех лиц, работающих в аэропорту;
- j) обеспечение надлежащей подготовки лиц, отвечающих за принятие мер безопасности в аэропорту;
- k) создание и совершенствование эффективной системы реагирования на угрозу или инцидент;

- l) рассмотрение и, по мере необходимости, контроль информации, полученной в результате проверки анкетных данных кандидатов;
- m) получение уведомлений от кандидатов на должности, связанные с несопровожаемым доступом, о намерении скорректировать информацию, полученную в результате проверки анкетных данных, если это необходимо;
- n) участие в работе группы по планированию и проектированию аэропорта, которая вырабатывает рекомендации по мерам безопасности для учета в любых планах модернизации существующих средств аэропорта и строительства новых объектов;
- o) знание и понимание национальных законов и норм, касающихся актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- p) регистрация всех инцидентов, связанных с незаконным вмешательством в деятельность аэропорта, включая угрозы взрыва, а также всех случаев обнаружения оружия и опасных устройств во время досмотра пассажиров;
- q) передача соответствующему полномочному органу всей информации, касающейся любого акта незаконного вмешательства в отношении аэропорта или воздушного судна, находящегося в аэропорту или вылетевшего из аэропорта, включая любую угрозу такого акта;
- r) с учетом ограничений, установленных национальным законодательством, обращение с необходимыми запросами сразу же после того, как станет известно или появятся основания предполагать, что воздушное судно, последним пунктом вылета которого был данный аэропорт, подверглось акту незаконного захвата или потерпело катастрофу, которая могла быть вызвана актом диверсии; и
- s) в рамках внутреннего процесса контроля качества:
 - i) проведение первоначального всестороннего обследования состояния безопасности аэропорта и последующего периодического рассмотрения этого вопроса;
 - ii) проведение обследований, инспекционных проверок, испытаний и расследований в отношении всех функций, связанных с обеспечением безопасности в аэропорту;
 - iii) подготовка отчетов по всем инспекционным проверкам, испытаниям, обследованиям или расследованиям для полномочного органа по безопасности аэропорта и, по мере необходимости, других заинтересованных сторон; и
 - iv) обеспечение оперативного предпринятия любых корректирующих действий.

10.3 АЭРОПОРТОВЫЙ КОМИТЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

10.3.1 Аэропортовый комитет безопасности должен рассматривать на постоянной основе эффективность мер обеспечения безопасности в аэропорту на основе анализа оценки преобладающих угроз, данных о последних событиях и результатов проверок в рамках контроля качества. АКБ также должен служить форумом для координации действий по обеспечению безопасности в аэропорту, обсуждения оперативных вопросов и

проблем, связанных с осуществлением как текущих, так и чрезвычайных мер обеспечения безопасности. АКБ также может консультировать полномочный орган по безопасности аэропорта по вопросам, относящимся к безопасности аэропорта.

10.3.2 Круг полномочий АКБ должен включать следующие функции:

- a) координация действий по осуществлению НПБГА в аэропорту;
- b) руководство и контроль за выполнением ПБА, включая специальные меры, вводимые полномочным органом аэропорта, эксплуатантами и арендаторами аэропорта;
- c) выявление уязвимых зон, включая основное оборудование и средства, и рассмотрение на регулярной основе состояния безопасности в таких зонах;
- d) обеспечение адекватности действующих мер и процедур обеспечения безопасности с учетом угроз и их постоянное рассмотрение как в контексте нормальной ситуации, так и применительно к периодам повышенной безопасности и чрезвычайных ситуаций;
- e) организация проведения на непредсказуемой, но частой основе обзоров и инспекционных проверок в области безопасности;
- f) обеспечение выполнения рекомендаций по совершенствованию мер и процедур обеспечения безопасности;
- g) информирование соответствующего полномочного органа о состоянии мер и процедур обеспечения безопасности, действующих в аэропорту в настоящее время, и передача этому полномочному органу любых проблем в области защиты аэропорта и его служб, которые не могут быть решены на местном уровне;
- h) организация обучения и подготовки по вопросам безопасности для сотрудников аэропорта; и
- i) обеспечение того, чтобы любые планы по расширению аэропорта включали планы по модификации систем и оборудования контроля в аэропорту.

10.3.3 График работы АКБ следует увязывать с потребностями аэропорта. АКБ должен проводить заседания по крайней мере четыре раза в год, а при возможности работать в составе небольших целевых групп. Рекомендации по АКБ содержатся в добавлении 13.

10.4 ДРУГИЕ ПОЛНОМОЧНЫЕ ОРГАНЫ И ОРГАНИЗАЦИИ В АЭРОПОРТУ

10.4.1 Правоохранительные органы

10.4.1.1 Различные правоохранительные органы, в том числе сотрудники иммиграционной службы и национальные, провинциальные, местные и аэропортовые полицейские органы, должны нести ответственность за:

- a) предотвращение и выявление преступных действий на объектах гражданской авиации;
- b) выборочное наблюдение и патрулирование всех или определенных зон аэровокзала и периметра аэропорта;

- с) наблюдение за прибывающими и вылетающими пассажирами, которые могут представлять угрозу гражданской авиации, их досмотр и досмотр их багажа;
- д) планирование мероприятий на случай чрезвычайных и непредвиденных обстоятельств совместно с соответствующими службами авиационной безопасности и полномочными органами аэропорта по вопросам безопасности;
- е) командование и управление ответными действиями в связи с серьезным инцидентом или чрезвычайной ситуацией в аэропорту, связанными с безопасностью, например, переговоры об освобождении заложников и быстрое вооруженное реагирование;
- ф) обезвреживание взрывного устройства;
- г) составление отчетов об инцидентах, связанных с преступной деятельностью, о конфискации предметов, ограниченных к перевозке, о различных угрозах, например, попытке несанкционированного входа в охраняемые зоны ограниченного доступа и т. д.; и
- h) начальную подготовку и переподготовку соответствующих сотрудников полиции по вопросам надлежащей практики и процедур обеспечения авиационной безопасности.

10.4.1.2 Сотрудники правоохранительных органов, которым поручено заниматься вопросами авиации, должны быть готовы тесно сотрудничать с соответствующим полномочным органом и руководством аэропорта в соответствии с применяемыми нормативными положениями, НПБГА и ПБА.

10.4.2 Национальные вооруженные силы

10.4.2.1 В соответствии с НПБГА национальные вооруженные силы должны нести ответственность за следующие, относящиеся к безопасности, задачи:

- а) обнаружение и обезвреживание взрывных устройств, вооруженное вмешательство, патрулирование и выполнение других полицейских функций на объектах гражданского аэропорта, а также подготовка специалистов;
- б) контролирование доступа и другие соответствующие функции на объектах гражданского аэропорта, если вооруженные силы являются совместным арендатором аэропорта или если рядом с аэропортом находится военный объект;
- с) оценку угрозы авиационной безопасности и распространение информации об угрозе; и
- д) планирование мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в сотрудничестве с соответствующим полномочным органом и руководством аэропорта, с тем чтобы быть готовыми принять командование и управление в случае возникновения крупномасштабного инцидента или чрезвычайной ситуации, затрагивающих безопасность аэропорта.

10.4.3 Таможенные службы и органы пограничного контроля

10.4.3.1 Государства должны возлагать на полномочный орган, выполняющий функции пограничного контроля, ответственность за выполнение соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 и других правил и процедур, относящихся к:

- a) процессу проверки правомочности просьбы лица о въезде в государство;
- b) популяризации и использованию машиносчитываемых проездных документов (МСПД) и, где это применимо, биометрических данных в соответствии с техническими требованиями ИКАО;
- c) конфискации и изъятию из обращения сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов и проездных документов, полученных обманным путем;
- d) уведомлению и разрешению, касающимся прибытия и вылета воздушных судов авиации общего назначения и других нерегулярных рейсов;
- e) направлению достаточно заблаговременного уведомления о высылке лица без права на въезд или депортируемого лица, с тем чтобы эксплуатант воздушных судов мог принять необходимые меры безопасности; и
- f) выделению зон прямого трансфера для пассажиров, следующих на стыковочные международные рейсы, путем устранения требования в отношении прохождения всех таможенных и иммиграционных формальностей.

10.4.3.2 Функции пограничного контроля применительно к вопросам обеспечения авиационной безопасности должны быть изложены в НПБГА и ПБА, а соответствующие разделы этих программ должны быть доведены до сведения сотрудников органов пограничного контроля для обеспечения эффективной реализации указанных там мер безопасности.

10.4.3.3 Сотрудники органов пограничного контроля, работающие в аэропортах, должны пройти надлежащий ознакомительный курс подготовки по вопросам безопасности, как указано в НПБГА, и должны также иметь представление о важности определенной информации, которую они могут получить в ходе выполнения своих обязанностей.

10.4.3.4 Также ожидается, что такие сотрудники будут обмениваться связанной с безопасностью информацией с соответствующим полномочным органом, сотрудником по безопасности в аэропорту и главным сотрудником по вопросам безопасности.

10.4.4 Центры управления воздушным движением

10.4.4.1 Персонал центра управления воздушным движением должен отвечать за безопасность своих служб и средств и за введение процедур для эффективного распознавания и ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. В этих целях центры управления воздушным движением должны разработать надлежащие письменные процедуры в соответствии с НПБГА, ПБА и национальными и аэропортовыми планами на случай непредвиденных обстоятельств. Дополнительный инструктивный материал по применению соответствующих положений по обеспечению безопасности поставщиками обслуживания воздушного движения приводится в документе ИКАО "Руководство по безопасности системы организации воздушного движения" (Doc 9985 – Restricted).

10.4.4.2 Рекомендации по подготовке персонала и ответным действиям в связи с актами незаконного вмешательства приводятся соответственно в главах 8 и 17.

10.4.4.3 Бдительные диспетчеры управления воздушным движением, согласно одной из своих обязанностей, должны распознать и отреагировать на сообщения открытым текстом или кодированные сообщения, указывающие на совершение или угрозу совершения акта незаконного вмешательства, такого как захват воздушного судна, акт диверсии или угроза взрыва, и незамедлительно уведомить своего начальника.

10.4.4.4 После этого начальник должен уведомить соответствующий полномочный орган, другие правительственные организации, надлежющий полномочный орган аэропорта, владельца и/или эксплуатанта воздушного судна, службу поиска и спасания (если на это есть основания) и соседние центры управления воздушным движением.

10.5 ПРОГРАММА БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА

10.5.1 Общие положения

10.5.1.1 Каждый аэропорт, обслуживающий гражданскую авиацию, должен принять в письменной форме, осуществлять и обновлять ПБА в соответствии с требованиями Приложения 17, НПБГА и связанных с ними нормативных документов. Рисунок 10-1 иллюстрирует важность этой программы и различные уровни документации по авиационной безопасности в этой иерархии.



* И связанные с ними документы.

Рис. 10-1. Иерархия документации по авиационной безопасности

10.5.1.2 ПБА должны описывать требования к безопасности и действующие в аэропортах меры и процедуры обеспечения безопасности. Подробная информация о таких процедурах должна содержаться в стандартных эксплуатационных правилах. Например, ПБА должна описывать меры по защите периметра зоны ограниченного доступа, включающие патрулирование силами организации по вопросам безопасности аэропорта, и вместе с тем в ПБА не обязательно давать подробное описание форм такого патрулирования, численности патрулирующих лиц, периодичности патрулей и т. д. Такая информация может рассматриваться как конфиденциальная, и её не следует сообщать всем участникам ПБА. Вместо этого, такую информацию следует изложить в стандартных эксплуатационных правилах и рассылать ее по принципу "служебной необходимости".

10.5.2 Цель ПБА

10.5.2.1 Основная цель любой ПБА заключается в обеспечении безопасности пассажиров, членов экипажей, наземного персонала и населения по всем аспектам, связанным с защитой от актов незаконного вмешательства в деятельности гражданской авиации. Поэтому ПБА должна:

- соответствовать требованиям Приложения 17 и НПБГА или превосходить их по жесткости;
- четко распределять и определять обязанности отдельных лиц и организаций, участвующих или отвечающих за осуществление мер безопасности, описанных в НПБГА;

- c) устанавливать производственные стандарты, включая требования к базовой подготовке и повышению квалификации и ведению учета подготовки;
- d) предусматривать стандартизацию мер безопасности; и
- e) обеспечивать, чтобы требования к проектированию аэропортов, в том числе относящиеся к архитектуре и инфраструктуре требования, необходимые для осуществления мер безопасности, оговоренных в НПБГА, учитывались при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих объектов в аэропорту.

10.5.2.2 Положения ПБА следует применять ко всем организациям, участвующим или отвечающим за осуществление мер безопасности аэропорта, которые предусмотрены в НПБГА.

10.5.3 Правовая основа

10.5.3.1 Национальное законодательство должно наделять соответствующий компетентный орган полномочиями возлагать, через посредство нормативных документов, на эксплуатантов аэропортов ответственность за разработку, осуществление и поддержание ПБА. Программа должна содержать ссылку на такое национальное законодательство.

10.5.3.2 Необходимо указать соответствующие статьи НПБГА, положенные в основу ПБА, а также положения о разработке мер и процедур. Следует также сослаться на другие законодательные документы или нормативные положения, например, регионального или муниципального уровня, которые обеспечивают правовую основу ПБА, а также на соответствующие разделы национального уголовного законодательства.

10.5.4 Подготовка

10.5.4.1 Программу ПБА должен подготавливать руководитель службы безопасности аэропорта в тесной координации со всеми заинтересованными сторонами, включая, в частности, руководство аэропорта, эксплуатантов коммерческого воздушного транспорта, эксплуатантов авиации общего назначения, диспетчерские службы, грузовых эксплуатантов, зарегистрированных агентов, службы безопасности, службы уборки и бортипитания, противопожарные и поисково-спасательные службы, почтовые службы, органы здравоохранения, таможенные, пограничные и иммиграционные службы, топливозаправочные компании, независимые организации по обслуживанию воздушных судов, полномочные органы за пределами аэропорта, отвечающие за выполнение правоохранительных функций, и другие арендаторы на территории аэропорта. Типовая структура ПБА приводится в добавлении 13.

10.5.4.2 ПБА должна подготавливаться следующим образом:

- a) необходимо составить в письменном виде всеобъемлющую программу, ясно и четко определяющую обязанности и функции ответственных сторон в связи с принятием мер и процедур в каждой конкретной ситуации. Следует указать линии оперативного подчинения и сделать ссылки на договоренности об оказании помощи и указать источники помощи за пределами аэропорта. В соответствующих разделах необходимо определять требуемые действия каждой оперативной группы; и
- b) с отдельными элементами программы необходимо ознакомить руководителей оперативных подразделений, сотрудники которых будут действовать в каждой конкретной ситуации. Таким линейным руководителям следует разработать СЭП или инструкции.

10.5.4.3 Меры и процедуры безопасности должны применяться таким образом, чтобы обеспечивалось наиболее эффективное использование имеющихся ресурсов. Необходимо указать источники располагаемых дополнительных сотрудников и оборудования для оказания помощи в периоды повышенной угрозы и разработать план привлечения таких ресурсов по мере необходимости.

10.5.4.4 Объекты, требующие особой защиты, следует указать в качестве уязвимых заблаговременно до возникновения чрезвычайной ситуации и определить характер и масштабы их защиты. Такая защита должна подразделяться на две категории:

- a) меры физической защиты и текущие профилактические процедуры и
- b) чрезвычайные меры в период повышенной угрозы или аварийной ситуации.

10.5.4.5 ПБА должна:

- a) предусмотреть учет аспектов безопасности при проектировании любых новых объектов аэропорта, особенно тех, которые после ввода в эксплуатацию будут играть важную роль в обеспечении нормальной деятельности;
- b) содержать информацию об оборудовании для обеспечения безопасности и его использовании со ссылкой на процедуры калибровки и испытаний, которые могут быть более подробно изложены в стандартных эксплуатационных правилах; и
- c) включать или давать ссылку на планы действий на случай непредвиденных и чрезвычайных обстоятельств, рассчитанные на возникновение любой ситуации, ставящей под угрозу безопасность полетов или безопасность в аэропорту.

10.5.4.6 Рекомендации по планам на случай непредвиденных обстоятельств приводятся в главе 17.

10.5.4.7 После завершения работы над проектом ПБА программу должна рассмотреть и одобрить АКБ для последующей передачи на официальное утверждение соответствующему полномочному органу. После утверждения ПБА должна быть опубликована и выпущена в виде контролируемого документа с пронумерованными экземплярами, выдаваемыми под расписку правомочным владельцам, которые должны письменно подтвердить получение документа. Указанную программу следует разослать соответствующему полномочному органу, эксплуатантам воздушных судов, выполняющим полеты из аэропорта, компаниям, обслуживающим аэропорт, и другим организациям, работающим в аэропорту. Каждому такому владельцу следует напоминать о категории секретности документа и связанных с этим ограничениях.

10.5.4.8 ПБА следует пересматривать и, при необходимости, обновлять на регулярной основе, но не реже одного раза в год.

10.6 УПРАВЛЕНИЕ РИСКОМ

10.6.1 Меры безопасности в аэропорту должны соответствовать степени риска, создаваемого угрозами, и необходимо оперативно принимать дополнительные меры во всех случаях, когда эти риски повышаются в результате изменения опасных факторов. Соответствующие полномочные органы должны обеспечивать предоставление полномочному органу по безопасности аэропорта на регулярной основе результаты оценок угрозы для гражданской авиации в целом и для аэропорта в частности.

10.6.2 Полномочный орган по безопасности аэропорта совместно с соответствующим полномочным органом и местными правоохранительными службами должен проводить всестороннее обследование или оценку риска в аэропорту. Опасные факторы можно идентифицировать и классифицировать по степени вероятности их возникновения и серьезности последствий. Это позволяет приоритизировать распределение ресурсов с учетом областей наивысшего риска. Такой подход к управлению риском при обеспечении безопасности аэропорта используется как при планировании и распределении ресурсов, так и при проектировании новых объектов или реконструкции существующих средств.

10.6.3 Дополнительная информация по управлению факторами угрозы и риска приводится в главе 9.

Глава 11

БЕЗОПАСНОСТЬ АЭРОПОРТА

11.1 ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

11.1.1 В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 17, НПБГА государства и соответствующими национальными и региональными законами ответственность за обеспечение реализации превентивных мер безопасности несет руководство аэропорта. Приводимые ниже меры безопасности в аэропортах следует применять последовательно и эффективно, и они должны легко адаптироваться при возникновении любой повышенной угрозы безопасности. Для усиления сдерживающего эффекта мер безопасности следует также применять принципы произвольного выбора и непредсказуемости.

11.1.2 Государствам следует обеспечить, чтобы требования к проектированию аэропорта, включая требования к его архитектуре и инфраструктуре, необходимые для осуществления мер безопасности, предусмотренных в НПБГА, были учтены при проектировании и строительстве новых объектов и модернизации существующих средств в аэропортах.

11.1.3 При проектировании объектов аэропорта планировщикам следует принять комплексный подход для решения проблем безопасности и содействия эффективному выполнению мер безопасности, которые включают разработку систем безопасности и эксплуатационных процедур, а также распределение персонала службы безопасности. Дополнительные рекомендации по проектированию аэропортов приводятся в добавлении 14.

11.1.4 В целях сведения к минимуму, насколько это практически возможно, любых неудобств для пассажиров и публики необходимо осуществлять меры обеспечения безопасности, поддерживая при этом оптимизированный уровень операций воздушных судов и эксплуатантов аэропортов. Помимо основных требований следует разработать меры повышенной безопасности для противодействия угрозе без ущерба для вышеизложенных принципов, когда это возможно.

11.2 ЗАЩИТА АЭРОПОРТА И КОНТРОЛИРОВАНИЕ ДОСТУПА

11.2.1 Общие положения

11.2.1.1 В целях уменьшения вероятности совершения акта незаконного вмешательства, направленного против объектов и пользователей аэропорта, и сведения к минимуму последствий такого акта при проектировании аэропорта следует учесть следующие ключевые элементы:

- a) защита периметра;
- b) физическая защита зданий, включая здания пассажирского аэровокзала;
- c) контролирование доступа; и
- d) режим контроля в целях безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа и/или внутри таких зон.

11.2.1.2 Тип защитных мер, предназначенных для защиты от акта незаконного вмешательства, следует определять на основе оценки риска, проведенного соответствующим национальным полномочным органом. Рекомендации по контролю доступу и защите аэровокзала приводятся в добавлении 15.

11.2.2 Защита периметра аэропорта

11.2.2.1 Защитное ограждение предназначено для демаркации периметра, воспрепятствования несанкционированному доступу, предотвращения проникновения и оказания помощи в обнаружении вторжения (преодоление защитного ограждения представляет собой открытое действие, видимое с помощью систем наблюдения). При проектировании защитных ограждений аэропорта следует учитывать эти цели, а также оцениваемый уровень риска несанкционированного проникновения.

11.2.2.2 Обеспечиваемая ограждением степень защиты зависит от его высоты, конструкции, материала, из которого оно изготовлено, а также дополнительных средств обеспечения безопасности, используемых для повышения надежности или эффективности, таких, как колючая проволока сверху ограждения, периферийная система защитной сигнализации (ПСЗС), охранное освещение или замкнутая телевизионная система (ЗТС). Рекомендации по использованию систем ЗТС в качестве средства обеспечения безопасности приводятся в добавлении 18.

11.2.2.3 Ограждение между неконтролируемой и контролируемой зонами должно представлять собой физическое препятствие, которое четко видно широкой публике и предотвращает несанкционированный доступ. Ограждение должно быть достаточно высоким для того, чтобы через него было трудно перелезть. Рекомендуется минимальная высота 2,44 м или 8 фут с добавлением слоя колючей или колюче-режущей проволоки, установленного под углом. Ограждение должно быть установлено таким образом, чтобы под ним было очень трудно сделать подкоп или лаз. Оно может быть вкопано в землю или установлено на бетонном фундаменте. Если в зонах, в которые имеет доступ публика, используется колючая проволока или "егоза", то могут возникнуть правовые последствия, и по этому вопросу следует предварительно получить юридическую консультацию.

11.2.2.4 Из соображений безопасности и по эксплуатационным причинам на некоторых участках периметра, особенно в районе порога ВПП взлета и посадки, нельзя использовать металлические ограждения, так как они могут создавать помехи нормальному функционированию навигационных средств. В этом случае для ограждений могут потребоваться специальные материалы или методы строительства, например, использование неметаллических и ломких материалов или "живой изгороди", т. е. колючего кустарника.

11.2.2.5 Желательно, чтобы вся площадь ограждения находилась в поле зрения сотрудников охраны на стационарном посту или патрулей. Может возникнуть необходимость укоротить периметр ограждения во избежание образования "карманов", которые в противном случае не будут попадать в поле зрения. Это относится не только к стенам и глухим заборам, но также и к прозрачным ограждениям, которые при наблюдении под наклонным углом обычно становятся непрозрачными. В качестве альтернативы можно использовать системы ЗТС. Прозрачные ограждения обычно являются предпочтительней, чем глухие, поскольку они позволяют сотрудникам охраны вести наблюдение за пространством, находящимся с внешней стороны защищенной зоны.

11.2.2.6 При выборе наиболее подходящих материалов для ограждений необходимо учитывать остальные компоненты системы обеспечения безопасности периметра. Например, если защитное ограждение используется в сочетании с ПСЗС и дополняется надлежащим освещением периметра, системой ЗТС, предупредительными знаками и регулярным патрулированием, можно использовать защитное ограждение самого обычного типа. В районах, где таких систем не имеется, следует прибегнуть к ограждению более высокого уровня, чтобы затруднить и увеличить время проникновения, вынудив нарушителя вырезать проход или перелезть через ограждение.

11.2.2.7 Необходимо также учитывать аспекты технического обслуживания ограждения и простоты замены отдельных секций в случае повреждения или непригодности к эксплуатации, например, в результате коррозии. Там, где существует проблема коррозии, следует использовать оцинкованный металл или металл с пластиковым покрытием.

11.2.2.8 При выборе типа ограждения необходимо учитывать тип ожидаемой угрозы и рельеф местности, а также требования, предъявляемые к системам защитной сигнализации и/или ЗТС. По мере возможности, ограждение должно устанавливаться в прямолинейной конфигурации для облегчения монтажа и наблюдения. Участки, где изменяется направление ограждения, обычно облегчают преодоление, и поэтому их количество следует сводить к минимуму. По мере возможности следует избегать стыков, направленных наружу, так как в этих местах перелезть через ограждение легче всего.

11.2.2.9 С обеих сторон вдоль периферийного ограждения в защитной полосе (рекомендуется полоса шириной примерно 3 м от ограждения) необходимо создать эксклюзивную зону и, по возможности, устранить в ней все препятствия (столбы освещения, указательные щиты, оборудование, транспортные средства, деревья), которые могли бы послужить прикрытием для любого нарушителя или помочь ему перебраться через ограждение. С этой целью ограждение можно отодвинуть назад от фактической границы объекта для того, чтобы получить с внешней стороны ограждения свободную от препятствий зону.

11.2.2.10 Вдоль защитного ограждения следует предусмотреть дорогу для патрулирования с использованием транспортных средств, в идеальном варианте как со стороны неконтролируемой зоны, так и в контролируемой зоне, но если это невозможно, обязательно со стороны контролируемой зоны. Необходимо предусмотреть хорошую дренажную систему, обеспечивать удаление препятствий и постоянную уборку снега на такой дороге.

11.2.2.11 Некоторые расположенные в контролируемой зоне аэродрома уязвимые объекты и/или аэропортовые установки, такие, как топливозаправочные станции и навигационные средства, следует оборудовать надлежащими периферийными ограждениями, отвечающими по крайней мере тем же техническим требованиям, что и описанные выше защитные ограждения по периметру аэродрома.

11.2.2.12 Эффективность любой защиты периметра будет в значительной степени зависеть от уровня безопасности в пунктах въезда. Следует установить ворота, отвечающие тем же стандартам безопасности, что и ограждения периметра, и предусмотреть определенные меры контроля доступа. Без таких мер контроля безопасность всего ограждения будет сведена к нулю.

Периферийные системы защитной сигнализации и системы ЗТС

11.2.2.13 Как правило, системы ограждений не позволяют обнаружить проникновение, и поэтому в качестве составной части всей системы защиты периметра следует предусмотреть систему ПСЗС. Система ПСЗС представляет собой электронные устройства для обнаружения пересечения или попытки пересечения нарушителем периметра вокруг объекта или защитной зоны, определения места и подачи сигнала тревоги. При правильном размещении и установке такая система может повысить эффективность других средств защиты периметра, однако такому оборудованию свойственны ложные срабатывания, и его следует использовать в сочетании с системами проверки правильности срабатывания сигнализации, такими, как системы ЗТС. Система ПСЗС может монтироваться скрытно либо открыто для того, чтобы выполнять роль сдерживающего фактора.

11.2.2.14 Использование для наблюдения системы ЗТС может сократить потребность в людских ресурсах и в то же время может обеспечить наблюдение за большими зонами или периметром, особенно в сочетании с системами защитной сигнализации и автоматического контролирования доступа, а также может дополнить или расширить возможности существующих систем безопасности. Такая система также повышает эффективность защиты периметра, особенно в случае ее использования для проверки сигналов тревоги, при срабатывании ПСЗС. Применение системы ЗТС может также улучшить условия работы сотрудников охраны, которым не

потребуется подвергать себя опасности, а также воздействию неблагоприятных условий погоды и других неудобств, связанных с регулярным патрулированием. Однако эффективность такой системы будет зависеть от правильного выбора оборудования и метода его установки. Рекомендации технического характера в отношении систем ПСЗС и ЗТС приводятся в добавлении 18.

Аварийные ворота

11.2.2.15 В защитном ограждении периметра аэропорта обычно устанавливаются аварийные ворота или "аварийный шлагбаум" для обеспечения беспрепятственного доступа аварийных транспортных средств к месту авиационного происшествия как на территории аэропорта, так и за его пределами. Эти ворота следует проектировать таким образом, чтобы они обеспечивали целостность и характеристики ограждений и запирались или находились под постоянной охраной или наблюдением. Использование систем запоров с ломкими звеньями позволяет обеспечивать аварийный доступ транспортным средствам или выезд без ущерба для безопасности. Следует изучить возможность оборудования таких ворот системами защитной сигнализации.

Охранное освещение

11.2.2.16 Охранное освещение может обеспечить высокую степень сдерживания потенциальных нарушителей помимо освещения, необходимого для эффективного ведения наблюдения сотрудниками охраны, моторизованными патрулями или косвенно посредством системы ЗТС. Существуют различные типы охранного освещения, предназначенные для конкретных целей:

- a) освещение периметра предназначено для создания высокого уровня освещенности вдоль периметра с помощью высоко подвешенных ламп или ламп, установленных на небольшой высоте, которые используются для того, чтобы ослепить и удержать нарушителя. В последнем случае необходимо позаботиться о том, чтобы они не создавали помех или опасности для воздушных судов;
- b) освещение зон предназначено для освещения зон внутри периметра, которые потребуется пересечь нарушителем для достижения своих целей. Оно помогает сотрудникам охраны обнаружить нарушителей и является мощным сдерживающим фактором. В идеальном варианте такое освещение должно быть равномерным и не создавать теней. Для освещения каждого участка любой зоны необходимо использовать по крайней мере два источника света на случай выхода из строя одной из ламп;
- c) локальное освещение применяется на недостаточно освещенных участках зоны, в которых может укрыться нарушитель. Для этой цели необходимо использовать небольшие источники света с прочной крышкой, которые трудно вывести из строя. В качестве миниатюрных источников заливающего света могут применяться люминесцентные или вольфрамово-галогенные лампы. Необходимо обеспечить освещение всех затененных участков. Такое локальное освещение следует предусмотреть для крыш, пожарных и аварийных выходов; и
- d) освещение заливающим светом предназначено для освещения фронтальных поверхностей, таких, как здания и ограждения, перед которыми могут пройти нарушители для достижения своих целей. При малых уровнях освещенности, характерных для ситуации охранного освещения, зрительное восприятие основывается главным образом на способности распознавать очертания объектов. Поэтому движущийся силуэт легко заметить на фоне освещенной стены, желательна окрашенная в белый или другой светлый цвет.

11.2.2.17 Охранное освещение является особенно эффективным и недорогим средством сдерживания, так как даже низкий уровень освещенности служит сдерживающим фактором для большинства потенциальных нарушителей и хулиганов. При использовании системы ЗТС необходимо обеспечивать правильный уровень и равномерность освещенности для получения четкого изображения на экране монитора на посту охраны.

11.2.2.18 Необходимо регулярно проводить проверку и техническое обслуживание ламп охранного освещения, поскольку при длительном использовании их светоотдача существенно снижается. Для некоторых целей охранного освещения нельзя использовать лампы с большим временем прогрева. Для управления системой охранного освещения могут использоваться выключатели с часовым механизмом, датчики движения или фотоэлектрические элементы, однако последние не гарантированы от умышленных повреждений.

11.2.3 Контролируемая зона и охраняемые зоны ограниченного доступа

11.2.3.1 Контролируемая зона – это та часть аэропорта, где осуществляется движение воздушных судов и вспомогательных транспортных средств, а также прилегающая территория и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется.

11.2.3.2 В соответствии с результатами оценки риска для безопасности, проводимой соответствующими национальными полномочными органами, в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию и определяемом государством, следует создавать охраняемые зоны ограниченного доступа. Рекомендации по проведению оценки риска для безопасности приводятся в добавлении 37.

11.2.3.3 Охраняемые зоны ограниченного доступа находятся в контролируемой зоне аэропорта и относятся к приоритетным зонам риска, где в дополнение к контролю доступа следует применять другие виды контроля. Такие зоны должны включать, помимо прочего, все зоны вылета пассажиров от пункта досмотра и до воздушного судна, перрона, зон обработки багажа, грузовых складов, центров обработки почты и помещений в контролируемой зоне для целей бортового питания и уборки.

11.2.3.4 В соответствии с ключевым принципом обеспечения безопасности путем "глубоко эшелонированной обороны", согласно которому ограниченные средства охраны распределяются для защиты наиболее вероятных целей с расходящимися от них эшелонами обороны, государствам следует ограничить размеры их охраняемых зон ограниченного доступа, с тем чтобы можно было обеспечить их эффективную охрану и не допустить чрезмерного рассредоточения имеющихся средств.

11.2.3.5 Таким образом, охраняемые зоны ограниченного доступа должны иметь как можно меньшие размеры, соотносимые с интенсивностью полетов воздушных судов и располагаемыми ресурсами обеспечения безопасности. Ресурсы необходимо распределять по наиболее вероятным целям эффективным образом и в соответствии с оценкой текущего уровня угрозы. Такой подход позволяет, например, ввести более высокие стандарты контроля в отношении тех лиц и транспортных средств, которым необходимо приблизиться к воздушному судну для его обслуживания, а не в отношении всех транспортных средств, передвигающихся в контролируемой зоне, как показано на рис. 11-1.

11.2.3.6 Количество пунктов доступа из открытых для публики зон в охраняемые зоны ограниченного доступа должно быть сведено к минимуму и в них должны применяться эффективные меры контроля доступа или они должны быть заперты. Допуск в зоны ограниченного доступа должен быть разрешен только тем сотрудникам, которым действительно необходимо войти в эту зону для исполнения своих служебных обязанностей. Аналогичные меры контроля следует применять и к транспортным средствам, и разрешение на въезд следует выдавать только тем транспортным средствам, которым это действительно необходимо в производственных целях. Охраняемые зоны ограниченного доступа, в отношении которых постоянные меры контроля за доступом не применяются, следует до их использования тщательно осматривать.

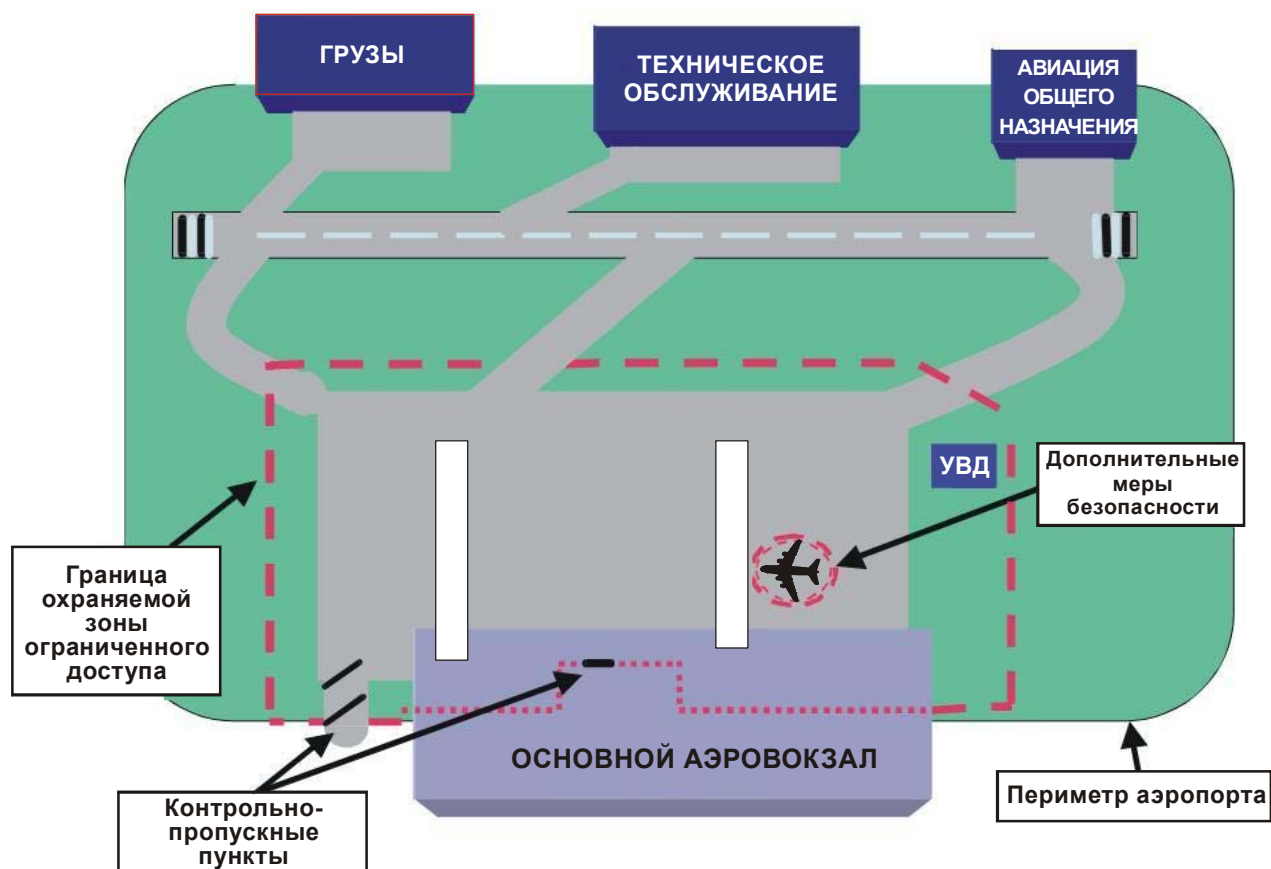


Рис. 11-1. Контрольно-пропускные пункты и предлагаемая граница охраняемой зоны ограниченного доступа

11.2.3.7 Соответствующему полномочному органу следует опубликовать соответствующие нормативные положения, определяющие расположение и назначение охраняемых зон ограниченного доступа, и доводить их до сведения всех организаций и лиц, которым требуется доступ в контролируемую зону или установленную охраняемую зону ограниченного доступа.

11.2.3.8 Крайне важно обеспечить принятие соответствующего законодательства или нормативных положений, предусматривающих наказание любого лица, которое умышленно и незаконно проникает или пытается проникнуть в контролируемую зону или установленную охраняемую зону ограниченного доступа. Такое законодательство или нормативные положения должны также предусматривать наказание за умышленное и незаконное проникновение или попытку проникновения в расположение средств связи и аэронавигационных средств, находящихся за пределами аэропорта.

11.2.3.9 Посторонних лиц, обнаруженных в пределах установленной охраняемой зоны ограниченного доступа либо в других оперативных зонах аэропорта, или местах расположения обслуживающих аэропорт аэронавигационных средств, следует задерживать, а при наличии соответствующих оснований и полномочий досматривать и опрашивать в целях выяснения подозрительных или преступных намерений. Доклады о таких инцидентах следует представлять сотруднику по безопасности аэропорта и соответствующим органам, выполняющим полицейские функции.

11.2.3.10 Дополнительная информация в отношении законодательства и нормативных положений приводится в главе 3.

11.2.4 Контрольно-пропускные пункты

11.2.4.1 Все двери, лестницы и телескопические трапы с доступом на перрон или к размещенным на стоянке воздушным судам, если они не используются, должны быть заперты. Двери аварийных выходов, не находящиеся под постоянным наблюдением, следует оборудовать системами звуковой сигнализации и системой наблюдения, которую можно контролировать, например, из центра управления безопасностью аэропорта. В качестве сдерживающего средства против ненадлежащего использования дверей аварийных выходов можно также установить на их ручки хрупкие устройства или крышки.

11.2.4.2 Кроме того, двери аварийных выходов следует оборудовать ручками с выдержкой времени, которые позволяют открыть дверь с задержкой в 5–10 с, с тем чтобы после срабатывания аварийной сигнализации находящиеся поблизости сотрудники охраны успели на это среагировать. Все электронно контролируемые замки должны быть "безаварийными" на случай отключения электроэнергии. Это означает, что замки, особенно на дверях, служащих в качестве аварийных выходов, автоматически открываются при отключении электроэнергии.

11.2.4.3 Для предотвращения попадания несанкционированных предметов в систему обработки перевозимого в грузовом отсеке багажа необходимо обеспечить защиту багажного ленточного транспортера с помощью мер контролирования доступа от места регистрации до зоны сортировки и обработки багажа в контролируемой зоне. Доступ к багажной системе должен иметь только имеющий на это полномочия персонал.

11.2.4.4 Публике и пассажирам не следует разрешать входить, соответственно, в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа для встречи прибывающих пассажиров у выхода из воздушного судна. При входе в охраняемую зону ограниченного доступа:

- a) пассажиры должны предъявить действительный посадочный талон или его эквивалент вместе с выданным государством документом, удостоверяющим личность, в котором имеется фотография, например, паспорт; и
- b) все другие лица должны предъявлять действующий пропуск в аэропорт.

11.2.4.5 Объекты, предназначенные для высокопоставленных лиц (VIP), требуют особого внимания, поскольку пользующиеся ими лица могут подвергаться повышенной угрозе. На этих объектах должен быть предусмотрен контроль за пассажирами VIP и встречающими и провожающими их лицами, а также они должны включать специальную зону досмотра, отделенную от обычной зоны оформления пассажиров, для регистрации и оформления пассажиров VIP.

11.2.4.6 В тех случаях, когда объекты для VIP располагаются на границе неконтролируемой и контролируемой зоны, требования к контролю доступа должны быть не ниже требований, применяемых в других пропускных пунктах, а порядок использования этих объектов должен обеспечивать целостность границы контролируемой зоны. Если объекты для VIP не используются, они должны быть заперты.

11.2.4.7 Рекомендации в отношении пассажиров VIP приводятся в главе 12.

11.2.4.8 Внешние пункты контролирования доступа должны включать следующие характеристики:

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

- b) помещение для сотрудников охраны должно обеспечивать защиту от непогоды, а вентиляция должна соответствовать стандарту, отвечающему местным климатическим условиям, поскольку сотрудники охраны выполняют свои обязанности при любых погодных условиях. Должны быть также предусмотрены нормальные бытовые условия;
- c) при использовании контрольно-пропускных пунктов в темное время суток светотехническое оборудование должно обеспечивать достаточное освещение зоны ворот и прилегающего участка ограждения и устанавливаться таким образом, чтобы облегчить сотрудникам охраны наблюдение за данной местностью;
- d) контрольно-пропускные пункты должны располагаться внутри огражденной забором территории вместе с барьерами для регулирования проезда транспортных средств, с тем чтобы в случае закрытия ворот контрольно-пропускной пункт был надежно защищен, а во внешней зоне не было каких-либо предметов, которые могли бы помочь нарушителю перелезть через ворота или заграждение;
- e) наличие ворот, даже если для регулирования въезда транспортных средств используются шлагбаумы;
- f) наличие петель, не допускающих снятия ворот путем подъема створок, а также возможность того, чтобы они запирались и могли открываться наружу;
- g) следует обеспечить надлежащую связь с центром службы безопасности аэропорта и, в случае необходимости, с местным полицейским полномочным органом. В зависимости от удаленности контрольно-пропускного пункта может возникнуть необходимость в установке на нем системы звуковой и визуальной сигнализации, с помощью которой охрана может вызвать подкрепление;
- h) если досмотр является частью мер контроля за доступом, следует применять 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;
- i) в тех случаях, когда для регулирования проезда транспортных средств применяется шлагбаум, его конструкция должна быть такой, чтобы пешеходы не могли избежать процедуры прохождения контроля во время проверки транспортных средств; и
- j) если это необходимо, при высокой интенсивности движения следует построить отдельные въездные и выездные пути с оборудованием каждого из них собственными шлагбаумами и воротами для обеспечения эффективной работы контрольно-пропускного пункта.

Уязвимые места

11.2.4.9 Уязвимым местом является любое средство/объект, находящиеся на территории аэропорта или связанные с ним, повреждение или разрушение которых серьезно нарушит работу аэропорта. В качестве уязвимых мест должны рассматриваться аэродромные диспетчерские пункты, средства связи, радионавигационные средства, силовые трансформаторы, основные и резервные источники питания и топливозаправочные системы как на территории аэропорта, так и за ее пределами. Для средств связи и радионавигационных средств, работа которых может быть нарушена, следует обеспечить более высокий уровень защиты.

11.2.4.10 В тех случаях, когда надлежащая безопасность таких установок не может быть обеспечена с помощью физических методов защиты и систем защитной сигнализации, следует предусмотреть частые

проверки этих средств сотрудниками службы безопасности или персоналом, осуществляющим их техническое обслуживание. Если на таких установках имеется обслуживающий персонал, то доступ к ним должен строго контролироваться, и для входа на территорию таких установок необходимо предъявлять действующий пропуск, удостоверяющий личность.

Система контроля "замок – ключ"

11.2.4.11 В каждом аэропорту должна быть создана система контроля "замок – ключ". Такая система должна определять тип используемых замков и ключей, таких, как главный ключ, контрольный главный ключ, номерной или зарегистрированный ключ для предотвращения изготовления дубликата. Кроме того, должен быть установлен специальный порядок выдачи, использования и защиты ключей, и он должен применяться в случае их утери. Если арендаторы аэропорта используют свои собственные системы ключей, использование таких систем должно быть скоординировано и согласовано с администрацией аэропорта. Следует также установить специальный порядок действий на случай аварийной ситуации.

Методы физической защиты

11.2.4.12 Необходимо определить границы как контролируемой зоны, так и охраняемой зоны ограниченного доступа, и установить вокруг них физическое ограждение. Однако, в тех случаях, когда какая-либо часть периметра охраняемой зоны ограниченного доступа проходит рядом с открытыми участками, включая контролируемые зоны, указанный участок периметра должен патрулироваться или находиться под наблюдением, достаточным для обнаружения любого несанкционированного проникновения и оперативного задержания посторонних лиц, прежде чем они смогут достичь воздушных судов или других важных объектов.

11.2.4.13 Все контролируемые зоны независимо от того, являются ли они частью охраняемой зоны ограниченного доступа, должны быть отделены от прилегающей местности с помощью ограждений или других эффективных средств физической защиты.

11.2.4.14 Необходимо обеспечить надлежащую охрану каждого здания, расположенного по периметру охраняемой зоны ограниченного доступа или непосредственно прилегающего к ней, с тем чтобы не допустить несанкционированного доступа в охраняемую зону ограниченного доступа. С этой целью необходимо надежно запереть все проходы, позволяющие проникнуть в охраняемую зону ограниченного доступа, например, окна или вентиляционные каналы, либо установить на них засовы, решетки или сетки. Крыши зданий также могут использоваться для проникновения посторонних лиц и должны быть защищены аналогичным образом, особенно в тех местах, где крыши и строения стыкуются с ограждением по периметру охраняемой зоны ограниченного доступа.

11.2.4.15 В тех случаях, когда частью периметра контролируемой зоны или охраняемой зоны ограниченного доступа являются такие естественные препятствия, как водоемы или овраги, уровень создаваемой ими защиты должен быть не ниже уровня, который достигается с помощью ограждения. Когда для обеспечения целостности периметра используются естественные заграждения, необходимо применять особые меры предосторожности. Например, если прилегаемый водоем судоходный, то, помимо пешего или мобильного патрулирования вдоль его берега, может потребоваться организовать также патрулирование на катерах.

11.2.4.16 При наличии сети каналов для инженерных коммуникаций, канализационных коллекторов и туннелей, пересекающих периметр контролируемой зоны или охраняемой зоны ограниченного доступа, входы во все каналы и люки, через которые можно проникнуть в контролируемые зоны, должны быть надежно заперты и должны периодически проверяться или быть снабжены устройствами защитной сигнализации.

11.2.4.17 Методы физической защиты должны быть подкреплены должным образом подготовленным персоналом, тщательным и всесторонним планированием на случай непредвиденных обстоятельств, а также четкими, хорошо сформулированными планами и приказами по безопасности.

11.2.5 Безопасность неконтролируемых зон

Цели и принципы

11.2.5.1 Государствам следует установить меры обеспечения безопасности неконтролируемых зон для уменьшения риска незаконного вмешательства и предотвращения таких актов. Необходимо разработать и внедрить надлежащие меры безопасности, основанные на процессе оценки риска для безопасности, осуществляемого соответствующими ведомствами в сотрудничестве с национальными и местными полномочными органами, в целях обнаружения и сдерживания угрозы и уменьшения риска в неконтролируемых зонах. Терракты в неконтролируемых зонах могут совершаться с использованием СВУ либо путем нападения на общественные зоны аэропорта, где нападающим нет необходимости преодолевать меры безопасности, обычно применяемые перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.2.5.2 Государствам следует определить структуры, ответственные за реализацию мер обеспечения безопасности неконтролируемых зон. Такая обязанность должна быть четко оговорена в НПБГА.

11.2.5.3 Меры обеспечения безопасности неконтролируемых зон должны быть адаптированы к условиям аэропорта соответствующими местными полномочными органами и внедрены ответственными местными структурами в соответствии с национальными требованиями. Описание этих мер следует включить в ПБА.

11.2.5.4 При установлении мер обеспечения безопасности неконтролируемых зон ответственные полномочные органы должны обеспечить, чтобы они были эффективными, реалистическими и экономически жизнеспособными, и принять во внимание существующие меры уменьшения риска в неконтролируемых зонах в целях достижения надлежащего баланса между целями безопасности и упрощения формальностей, а также аэропортовые эксплуатационные требования.

Возможные смягчающие меры

11.2.5.5 Применение мер и методов обеспечения безопасности неконтролируемых зон в целях обнаружения и сдерживания угрозы и уменьшения риска в этих зонах может включать, в том числе, следующее:

- a) инфраструктура и конструкция аэропорта:
 - i) конструктивные особенности, необходимые для обеспечения надлежащей реализации мер безопасности, следует учитывать на этапе проектирования. Например, предотвращению или сведению к минимуму последствий нападений со взломами могут способствовать физические препятствия; и
 - ii) необходимо разработать надлежащие критерии проектирования аэропорта, с тем чтобы уменьшить риск, создаваемый источниками угрозы, обнаруженными в каком-либо сооружении или части аэропорта, открытых для публики. Например, следует рассмотреть целесообразность использования материалов, устойчивых к воздействию взрыва и/или пожара (дополнительная информация приводится в добавлении 15);
- b) контроль транспортных средств:
 - i) конфигурация, местоположение и особенности подъездных дорог для транспортных средств и зон их парковки, расположенных перед зданиями аэровокзала, должны

- обеспечивать возможность эффективного контролирования потока движения. Это должно включать применение методов организации движения транспортных средств, которые эффективным образом регулируют доступ в определенные неконтролируемые зоны некоторых видов транспортных средств, таких как грузовики, осуществляющие коммерческую доставку грузов;
- ii) расположение автомобильных стоянок в отдалении от зданий аэровокзала, определение критически важных видов инфраструктуры и перронов должны оказать помощь в уменьшении риска, связанного с перевозимыми в транспортных средствах СВУ (VBIED). Например, в целях сведения к минимуму угрозы, создаваемой устройствами VBIED, следует отслеживать присутствие оставленных без присмотра транспортных средств или транспортных средств, стоящих перед аэровокзалом в течение чрезмерно продолжительного периода времени; и
 - iii) для более эффективного контролирования потока транспортных средств следует использовать в целях безопасности искусственные и естественные заграждения (цветочные горшки, насыпи и т. д.). Например, размещение различных препятствий на подъездных дорогах к аэровокзалу, эффективно создающих искусственные зигзагообразные препятствия, могут оказать помощь в регулировании потока транспортных средств для недопущения чрезмерной скорости;
- c) ограниченные зоны, где имеется возможность оставить или спрятать крупногабаритные предметы (например, мусорные баки). Их следует регулярно проверять для предотвращения размещения в них взрывных устройств или в качестве мер сдерживания;
- d) контролирование перемещения людей по территории аэровокзалов:
- i) особое внимание следует обращать на свободное перемещение пассажиров и лиц, не являющихся пассажирами, в целях ограничения скапливания людей в пределах зданий аэровокзала, что может послужить привлекательным объектом для теракта;
 - ii) использование пассажирами средств саморегистрации (т. е. онлайн-регистрация или с помощью терминалов самообслуживания) может способствовать уменьшению перегруженности во всех зонах аэровокзала и облегчить передвижение пассажиров, таким образом предотвращая образование крупных скоплений пассажиров и длинных очередей; и
 - iii) скопление людей около пунктов специального контроля может быть сведено к минимуму путем регулирования потока стоящих в очереди пассажиров и оптимального использования технических средств и процессов в целях безопасности для увеличения пропускной способности этих пунктов при сохранении уровня обеспечения безопасности;
- e) внедрение надлежащих мер обеспечения безопасности находящихся в неконтролируемых зонах средств и объектов, таких как здания для размещения грузов, объекты УВД, топливные хранилища, пункт управления системой кондиционирования воздуха, помещения для хранения бортипитания, помещения для хранения бортприпасов и зоны технического обслуживания;
- f) наблюдение:
- i) меры по ведению наблюдения и режимы патрулирования, включающие как открытое, так и скрытое патрулирование, должны применяться ко всем зонам аэровокзала и неконтролируемым зонам с учетом принципов непредсказуемости; и
 - ii) для оказания патрулям помощи в выполнении своих обязанностей все зоны аэровокзала и неконтролируемые зоны должны быть оборудованы системами связи, системами наблюдения и/или охранном освещением;

- g) меры, предусматривающие ответные действия полиции для уменьшения риска вооруженных нападений в неконтролируемой зоне, и разработка эффективных действий в нештатных ситуациях, включая функциональную совместимость систем связи и адекватное время реагирования, а также планы эвакуации для ограничения последствий в случае теракта в неконтролируемой зоне;
- h) внедрение надлежащих процедур обмена информацией и координации действий с соответствующими структурами, осуществляющими свою деятельность в аэропорту, для упрощения обнаружения и уменьшения последствий подозрительной деятельности в неконтролируемых зонах;
- i) рассмотрение целесообразности выпуска соответствующих инструкций для публики или пропагандирования важности уведомления местных полномочных органов о любых подозрительных действиях и/или предметах (например, с помощью плакатов). Например, использование плакатов и/или публичных объявлений может способствовать повышению бдительности как среди пассажиров, так и лиц, не являющихся пассажирами, и оказать дополнительную помощь в обнаружении подозрительной деятельности или предметов, оставленных без присмотра в неконтролируемых зонах аэропортов;
- j) включение вопросов обеспечения безопасности неконтролируемых зон в программу ознакомительной подготовки в области авиационной безопасности для всего персонала, работающего в аэропортах, в том числе сотрудников, выполняющих функции парковщиков автомобилей, уборщиков, персонала, отвечающего за тележки, персонала ресторанов, сотрудников агентств по прокату автомобилей и т. д.; и
- k) установление соответствующих правил в отношении площадок для наблюдающей публики в неконтролируемых зонах (например, террасы), с которых открывается вид на операции, связанные с оформлением пассажиров, или на воздушные суда, припаркованные к перрону, и которые не находятся в замкнутом пространстве или не оборудованы ограждениями, предотвращающими несанкционированный доступ и незаконное вмешательство. Такие правила должны обеспечивать, чтобы:
 - i) доступ контролировался или данная зона охранялась;
 - ii) были установлены средства контроля доступа для обеспечения безопасности и закрытия данной зоны для публики, когда это необходимо; и
 - iii) зрители и посетители были информированы о необходимости оставаться для целей надзора в единой отслеживаемой зоне.

11.2.6 Аэропортовые системы индивидуальных пропусков для целей безопасности

11.2.6.1 Доступ в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта должен контролироваться с помощью системы индивидуальных пропусков в целях безопасности. Система пропусков предусматривает использование карточек или иных документов, выдаваемых работающим в аэропортах лицам или лицам, которым в силу тех или иных причин необходимо иметь право доступа в аэропорт, контролируемую зону или охраняемую зону ограниченного доступа. Цель данной системы заключается в установлении личности и упрощении процедуры допуска. Пропуска для транспортных средств выдаются и используются для аналогичных целей. Выдаваемые разрешения иногда называются аэропортовыми индивидуальными карточками или пропусками.

11.2.6.2 Рекомендуется, чтобы всем работающим в аэропорту лицам выдавались индивидуальные пропуска, удостоверяющие личность, только одной организацией, назначенной для этой цели соответствующим

полномочным органом по безопасности. В законодательных положениях или правилах следует предусмотреть требования в отношении того, чтобы во время работы в аэропорту аэропортовый персонал всегда носил пропуска таким образом, чтобы их было видно. Данное требование должно в равной степени относиться к персоналу, работающему в охраняемых зонах ограниченного доступа, зонах технического обслуживания, объектах поставки бортового питания, зданиях, предназначенных для авиагруза и т. д., а также в основных пассажирских зонах и контролируемых зонах обслуживания воздушных судов.

11.2.6.3 Соответствующий полномочный орган должен обеспечивать руководство разработкой и организацией функционирования аэропортовой системы индивидуальных пропусков. Следует избегать использования в аэропорту нескольких различных типов пропусков, поскольку это серьезно осложнит работу сотрудников службы безопасности и применение системы идентификации личности. При использовании пропусков в сочетании с автоматизированной системой контроля доступа на такие пропуска могут быть нанесены разрешающие вход электронные или другие машиночитываемые коды.

Административные аспекты системы пропусков

11.2.6.4 В каждом аэропорту все пропуска должны выдаваться на централизованной основе, как правило, сотрудником, ответственным за безопасность аэропорта, который руководствуется при этом директивными указаниями соответствующего полномочного органа. Необходимо вводить и осуществлять строгие меры контроля и учета. Весьма эффективным средством контроля и учета выдачи пропусков может быть использование автоматизированной базы данных. Такая система создает основу для эффективного управления системой контроля доступа и, кроме того, обеспечивает принятие оперативных мер при утере, краже или аннулировании пропусков.

11.2.6.5 В более крупных аэропортах следует рассмотреть возможность разделения охраняемых зон ограниченного доступа на отдельные зоны с учетом тех функций, которые обычно выполняются в этих зонах, и с внесением соответствующих отметок в пропуска. На пропусках следует с помощью цифрового, буквенного или цветового кодирования указывать зоны, в которые разрешен доступ данному лицу. Доступ в особые зоны следует разрешать только при наличии такой необходимости в целях выполнения служебных обязанностей. Например, служащим, которым требуется доступ в ангары технического обслуживания, нет необходимости выходить на перрон к местам стоянки воздушных судов, и в этом случае в их пропусках следует указать разрешение на вход только в зону технического обслуживания.

11.2.6.6 Заявления на выдачу индивидуальных пропусков должны подаваться работодателем в письменном виде с указанием подробных анкетных данных и должностных обязанностей, а также причин, в силу которых данному сотруднику необходим доступ в эту зону. Необходимо принимать строгие меры предосторожности, с тем чтобы не выдавать пропуска служащим, которым допуск в охраняемые зоны ограниченного доступа не требуется или требуется в редких случаях. Занимаемая должность или положение не могут служить критерием необходимости выдачи пропуска.

11.2.6.7 Лица, которым требуются пропуска, должны получать их лично, с тем чтобы можно было сверить фотографию, подпись и прочие личные характеристики, такие, как идентификационные номера. Получатель должен быть ознакомлен с условиями выдачи пропуска и в подтверждение расписаться в соответствующем документе.

11.2.6.8 Можно предположить, что некоторые лица по прекращении работы в аэропорту иногда не сдают свои пропуска. Следует предусмотреть немедленное изъятие пропуска, как только владельцу более не требуется разрешенный в нем доступ, особенно в тех случаях, когда срок контракта сотрудника заканчивается или он переводится на другую работу.

11.2.6.9 Во избежание возможных злоупотреблений для пропусков следует устанавливать определенный срок действия, не превышающий двух лет. Обмен пропусков следует проводить по графику, составленному с учетом количества обмениваемых пропусков таким образом, чтобы иметь достаточно времени для решения административно-производственных вопросов и в то же время обеспечения предотвращения использования просроченных пропусков. Такое требование может создать административные трудности в аэропортах с большим количеством сотрудников, если они не установят разные сроки действия пропусков. Например, замену пропусков можно осуществлять постепенно на протяжении определенного периода времени таким образом, чтобы определенное число пропусков подлежало замене в каждом месяце или в каждом квартале.

11.2.6.10 Неизбежно, что иногда пропуска теряются. Об утере или краже пропуска следует незамедлительно сообщить лично по телефону и в письменной форме вышестоящему руководителю и выдавшему его полномочному органу. Этот выдавший пропуск полномочный орган должен ввести систему уведомления всех соответствующих сотрудников о том, что указанный пропуск более не действителен, и такое уведомление должно быть сделано незамедлительно или в кратчайшие возможные сроки после получения сообщения об утере или краже пропуска.

11.2.6.11 Факты утери пропусков должны регистрироваться и документироваться выдавшим их полномочным органом. В тех случаях, когда характер утери или количество утерянных с не истекшим сроком действия пропусков таковы, что это свидетельствует о подрыве доверия к системе пропусков, действующие на этот момент пропуска следует изъять и заменить во всей системе новыми, желательно, нового формата.

Оформление и учет пропусков

11.2.6.12 Процесс оформления пропусков следует строго контролировать. Оформление пропусков следует начинать только по получении письменного и утвержденного заявления и следует вести учет в письменной форме как утвержденных заявлений, так и оформленных пропусков. При получении пропуска владелец обязан расписаться в контрольном журнале.

11.2.6.13 Все материалы, используемые при оформлении пропусков, например камеры, пленки, карточки с данными или журнал регистрации пропусков, должны храниться в закрытом помещении, доступ в которое разрешается, при необходимости, только сотрудникам, занимающимся оформлением пропусков. Следует установить надлежащий порядок инвентаризации и инспекционных проверок запасов исходных материалов.

11.2.6.14 Бланки пропусков следует хранить в безопасном месте и не проставлять на них номера до их выдачи. Любой пропуск, испорченный при оформлении, следует уничтожить. При утере или краже бланка пропуска действующая система пропусков может оказаться под угрозой, и в этом случае следует рассмотреть вопрос о целесообразности изъятия данной серии пропусков.

11.2.6.15 Копии всех документов, представленных заявителем для получения аэропортового индивидуального пропуска в целях безопасности, следует хранить в надежном месте для учета выдавшим его полномочным органом. В этих документах обычно содержится информацию личного характера, поэтому рекомендуется ограничить доступ к файлам заявителя кругом уполномоченных лиц и только в рамках законодательства государства, указаний соответствующего полномочного органа и положений ПБА.

Формат пропуска

11.2.6.16 В основе наиболее распространенных систем индивидуальных пропусков лежит принцип визуальной проверки пропусков сотрудниками службы безопасности в контрольно-пропускных пунктах. На пропуске должна быть четко указана основная информация, необходимая сотруднику на пропускном пункте для

установления подлинности личности владельца пропуска. Для облегчения визуальной проверки формат пропусков должен позволять носить его на видном месте на верхней одежде владельца.

11.2.6.17 Использование формата пропусков, включающих фотографию владельца, обеспечивает существенные преимущества в плане безопасности, поскольку это служит сдерживающим фактором от несанкционированного использования другим лицом. Делать фотографии следует на контрастном фоне, а лицо следует снимать максимально возможным крупным планом, чтобы оно занимало по крайней мере одну треть пропуска. Для удобства и облегчения проверки пропуска должны быть размером 85 мм x 55 мм, т. е. приблизительно размер кредитной карточки. В формате пропуска должны быть предусмотрены следующие элементы:

- a) защита от подделки за счет использования усложненного фона или гильотировки из тонких линий. Фоном является та часть лицевой стороны пропуска, на которой не находится фотография. Гильотировка представляет собой непрерывный геометрический узор из тонких линий, покрывающий лицевую сторону пропуска, включая фотографию;
- b) упрощение опознавания за счет четкого общего орнамента, отпечатанного поверх фона; и
- c) эффективный процесс ламинирования и нанесения на поверхность ламината защитных печатных знаков, которые видны только под определенным углом, что препятствует подмене фотографии.

11.2.6.18 На лицевой стороне пропуска должна содержаться как минимум следующая информация:

- a) дата истечения срока действия с четким указанием месяца и года истечения срока действия пропуска, предпочтительно разным цветом, чтобы выделить эту информацию. Эта дата является ключевой характеристикой для обеспечения того, чтобы просроченные пропуска могли быть замеченными при предъявлении и более не использовались для получения доступа;
- b) охраняемые зоны ограниченного доступа, в которые разрешается вход владельцу пропуска;
- c) фамилия владельца. При необходимости, ее можно сверить с другим документом, удостоверяющим личность, таким, как паспорт, водительские права или удостоверяющая личность карточка;
- d) место работы; и
- e) серийный номер пропуска, который, при необходимости, вместе с информацией о месте работы может оказать помощь административному персоналу в деле ведения учета пропусков.

Временные пропуска

11.2.6.19 В периоды повышенной или специфической угрозы может возникнуть необходимость расширения существующей системы индивидуальных пропусков путем введения специальных временных пропусков или удостоверений, выдаваемых ежедневно имеющим право допуска сотрудником и возвращаемых ими после окончания их рабочей смены. Для гарантии того, чтобы временные пропуска не выдавались на длительный период, срок их действия должен быть ограниченным (например, 30 дней).

11.2.6.20 Сотрудник службы безопасности аэропорта должен выдавать краткосрочные или временные пропуска с четким указанием срока действия каждому официальному гостю и лицу из числа не работающих в

аэропорту специалистов или техников, которым необходим доступ в контролируемые зоны или охраняемые зоны ограниченного доступа для выполнения порученных им задач. Для временного пропуска требуется фотография, и в нем должно указываться, какое специальное оборудование обладатель пропуска может пронести в контролируемые зоны или охраняемые зоны ограниченного доступа. Лица, обращающиеся за временными пропусками, должны предъявить выданный государственным органом удостоверяющий личность документ с фотографией, такой, как паспорт или водительское удостоверение, а также надлежащую аккредитацию, прежде чем им будет выдан временный пропуск.

11.2.6.21 Во избежание злоупотреблений и для упрощения указанного процесса выдающий пропуск полномочный орган должен изымать все такие временные пропуска после их использования и вести соответствующий учет. Сохранность невостребованных временных пропусков также имеет важное значение, их запас следует строго контролировать и хранить в безопасном месте.

Сопровождение посетителей

11.2.6.22 Всех лиц, посещающих контролируемую зону и охраняемые зоны ограниченного доступа, необходимо сопровождать, и им следует выдавать однодневный пропуск посетителя с четким указанием фамилии сопровождающего лица. В тех случаях, когда, ввиду большого количества посетителей, численности персонала служб безопасности или эксплуатационных служб аэропорта недостаточно для осуществления контроля за ними, следует рассмотреть возможность обращения за помощью к полицейским, военным или другим полномочным органам. Для пропусков посетителей фотография не требуется.

11.2.6.23 В ПБА следует четко определить количество посетителей, которое может сопровождать владелец аэропортового индивидуального пропуска в целях безопасности. Это количество может меняться в зависимости от типа временного пропуска, посещаемого участка или зоны и текущего уровня угрозы, установленного государством. Указанное количество может также зависеть от результатов оценки риска, проведенного соответствующими полномочными органами.

Члены летного экипажа

11.2.6.24 В связи с трудностями контроля и учета выдача пропусков членам экипажей воздушных судов иностранных эксплуатантов, использующих данный аэропорт, является нецелесообразной, даже если они используют его на регулярной основе. В правилах входа в охраняемую зону ограниченного доступа следует предусмотреть приемлемость предъявления ими официального удостоверения личности, выдаваемого соответствующим эксплуатантом, или другого документа их государственной системы. Государствам следует обеспечить соответствие удостоверений личности, выдаваемых членам экипажей воздушных судов, надлежащим техническим требованиям, изложенным в документе *"Машиночитываемые проездные документы"* (Doc 9303). Ношение форменной одежды само по себе не должно рассматриваться в качестве надлежащего и достаточного средства удостоверения личности.

Пассажиры

11.2.6.25 Прежде чем пассажирам будет разрешен вход в контролируемую зону, или охраняемую зону ограниченного доступа, или на борт воздушного судна, они должны предъявить действительный посадочный талон или соответствующий эквивалентный посадочный документ и выданный государством документ, удостоверяющий личность, например паспорт. Посетителям не следует давать разрешение на вход в контролируемую зону или охраняемые зоны ограниченного доступа для проводов убывающих пассажиров или встречи прибывающих пассажиров, если это применимо.

Пропуска для транспортных средств

11.2.6.26 Допуск транспортных средств, не связанных с операциями по обслуживанию, в контролируемые зоны следует ограничивать по соображениям безопасности и эксплуатационным причинам и для предотвращения их скопления на перронах, где размещаются воздушные суда, поскольку, например, совершению акта незаконного вмешательства может практически способствовать применение транспортного средства для быстрого подъезда к воздушному судну или объекту и скорейшего покидания этой зоны. Поэтому контролирование доступа транспортных средств в контролируемую зону является одной из превентивных мер.

11.2.6.27 Постоянное разрешение на въезд в контролируемые зоны или охраняемые зоны ограниченного доступа следует выдавать только тем транспортным средствам, которым необходим регулярный доступ в эти зоны. В идеальном случае такие транспортные средства должны оставаться в контролируемой зоне, когда они не используются, что сведет к минимуму количество транспортных средств, использующих контрольно-пропускные пункты.

11.2.6.28 Следует также предусмотреть порядок доступа таких транспортных средств, которым не требуется часто въезжать в контролируемую зону и охраняемые зоны ограниченного доступа, например: транспортные средства, перевозящие крупногабаритный груз непосредственно к борту воздушного судна или доставляющие материалы подрядчикам по техническому обслуживанию и на строительные площадки в контролируемой зоне. Пропуска для таких транспортных средств должны быть легко отличимы от пропусков, предоставляющих доступ на постоянной основе.

11.2.6.29 В более крупных аэропортах может потребоваться выдавать пропуска на проезд в конкретные охраняемые зоны, аналогично тому, как выдаются пропуска персоналу. Эксплуатант транспортного средства должен полностью обосновать производственную необходимость въезда в контролируемую зону и охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.2.6.30 Пропуска для транспортных средств должны выдаваться только по представлении доказательств надлежащего страхового обеспечения.

11.2.6.31 Пропуска для транспортных средств должны выдаваться только на установленный период времени, и срок их действия не должен превышать одного года. Пропуска ни в коем случае не должны передаваться от одного транспортного средства другому. Пропуска следует проверять каждый раз при въезде транспортного средства в охраняемую зону ограниченного доступа или выезде из нее, и они должны подлежать надзору.

11.2.6.32 В тех случаях, когда требуется обеспечить более высокий уровень безопасности, пропуска для транспортных средств следует выдавать при въезде на территорию аэропорта и изымать при выезде.

11.2.6.33 Пропуска для транспортных средств должны выдаваться только по производственной необходимости по получении и утверждении специальных письменных заявлений и должны содержать следующую информацию:

- a) срок действия (не более одного года);
- b) охраняемые зоны ограниченного доступа, в которые пропуском разрешен въезд (если применимо);
- c) контрольно-пропускные пункты, которые транспортному средству разрешается использовать;
- d) название организации, являющейся владельцем/эксплуатантом транспортного средства; и
- e) регистрационный или серийный номер транспортного средства.

11.2.6.34 Пропуска для транспортных средств должны постоянно находиться на передней части тех транспортных средств, для которых они выданы. При въезде транспортного средства в охраняемую зону ограниченного доступа они должны быть четко видны и должны быть выполнены в таком формате, чтобы их было трудно снять, изменить или подделать.

11.2.6.35 Наличие на транспортном средстве пропуска не означает, что находящиеся в нем лица имеют разрешение на доступ. Прежде чем транспортному средству будет дано разрешение на въезд, у всех находящихся в транспортном средстве лиц следует проверить удостоверения личности и индивидуальные пропуска.

11.2.6.36 Все транспортные средства, работающие в контролируемой зоне, должны запираются/блокироваться или охраняться, если они не используются. Такие транспортные средства следует тщательно осматривать, если они оставлены без присмотра в течение любого периода времени, чтобы убедиться в отсутствии в них скрытно помещенных запрещенных предметов. Это особенно важно в отношении транспортных средств, размещенных на стоянке за пределами охраняемой зоны ограниченного доступа и используемых для доставки оборудования или бортприпасов к воздушному судну.

Инструктаж владельца пропуска

11.2.6.37 Владельца пропуска следует проинструктировать по вопросам обеспечения безопасности аэропорта в качестве условия получения доступа в контролируемую зону и охраняемые зоны ограниченного доступа, и другие контролируемые зоны или объекты.

11.2.6.38 Ответственность за обеспечение того, чтобы владельцы пропусков прошли необходимый инструктаж, прежде чем получить право допуска в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа, следует возложить на полномочный орган, выдавший пропуск. Если полномочный орган, выдавший пропуск, установил, что эксплуатант воздушных судов или другая организация имеют право проводить надлежащий инструктаж своих собственных сотрудников, он может делегировать выполнение этой задачи данному работодателю. В противном случае полномочный орган, выдавший пропуск, должен сам организовать такой инструктаж. Указанный полномочный орган должен контролировать и проверять качество инструктажа, проводимого какой-либо другой стороной, для обеспечения его соответствия требуемым стандартам.

11.2.6.39 В идеальном случае инструктаж по вопросам безопасности следует проводить во время выдачи пропуска сотруднику. Если провести надлежащий инструктаж при выдаче пропуска не представляется возможным, его можно организовать во время проведения вводно-ознакомительного курса при условии, что это произойдет в течение месяца и до того, как данное лицо получит право допуска в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа.

11.2.6.40 Инструктаж по вопросам безопасности может проводиться различными способами, и полномочный орган, выдавший пропуск, может по своему усмотрению выбрать тот метод, который наиболее эффективно передает содержание инструктажа и соответствует местным условиям. Инструктаж может проводиться в устной форме, с помощью видеозаписей или путем раздачи печатного материала, и может быть частью ознакомительного курса подготовки сотрудника по вопросам авиационной безопасности. Инструктаж должен предусматривать простое тестирование усвоения получателем пропуска содержания и терминологии инструктажа.

11.2.6.41 В ходе инструктажа по вопросам безопасности следует разъяснить назначение и рамки действия пропусков и перечислить обязанности их владельцев. Вкратце, владельцы пропусков должны быть ознакомлены с правилами использования пропусков и всегда выполнять их, а также должны быть осведомлены о том, что:

- a) пропуск должен использоваться тем лицом, которому он был выдан только на период осуществления санкционированной деятельности компании в контролируемой зоне или охраняемой зоне ограниченного доступа;
- b) за ненадлежащее использование пропуска применяются определенные санкции, включая изъятие пропуска выдавшим его полномочным органом и возможное судебное преследование в соответствии с законами государства;
- c) целью системы безопасности аэропорта является защита пассажиров, летных экипажей, персонала эксплуатантов воздушных судов и аэропорта, а также публики от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- d) они несут ответственность за сохранность пропуска и отчитываются за его использование;
- e) в случае утери пропуска они должны незамедлительно доложить об этом выдавшему пропуск полномочному органу;
- f) пропуск всегда остается собственностью выдавшего его полномочного органа и должен быть сдан этому органу, когда истек срок его действия или отпала необходимость в допуске;
- g) при нахождении в контролируемой зоне или охраняемой зоне ограниченного доступа пропуск следует носить постоянно на верхней одежде выше пояса;
- h) пропуск следует предъявлять по требованию представителей соответствующего полномочного органа, например, сотрудников службы безопасности, сотрудников полиции, таможенных органов или сотрудников иммиграционной службы, менеджера аэровокзала аэропорта и персонала, работающего в такой важной для безопасности зоне, как выход на посадку; и
- i) наличие у любого лица в аэропорту какого-либо ограниченного к перевозке предмета, например, огнестрельного оружия или предмета, напоминающего огнестрельное оружие, или взрывчатого вещества без законного на то права и законного основания является нарушением закона.

11.2.6.42 Кроме того, ожидается, что владельцы пропуска будут содействовать обеспечению безопасности аэропорта путем:

- a) соблюдения правил, регулирующих доступ, и соблюдение мер безопасности на своем рабочем месте;
- b) строгое соблюдение сопровождающими лицами правил, установленных выдавшим пропуск полномочным органом; и
- c) сообщения сотрудникам службы безопасности или контролирующему полномочному органу о:
 - i) любых нарушениях порядка контролирования доступа;
 - ii) обнаружении огнестрельного и другого оружия или взрывных устройств;
 - iii) обнаружении оставленного без присмотра багажа в общественных местах; и
 - iv) любой ситуации или инциденте, которые могут представлять угрозу безопасности, вызывать подозрения или которые могут подвергнуть риску безопасность гражданской авиации.

11.2.6.43 Необходимо вести учет всех лиц, проходящих инструктаж по вопросам безопасности. Такие учетные данные должны включать фамилии получающих инструктаж лиц, должности, занимаемые получателями пропусков, названия организаций работодателей и даты проведения инструктажа. Поскольку тот или иной сотрудник должен проходить инструктаж по вопросам безопасности в связи с выдачей ему пропуска, рекомендуется использовать журнал учета выдачи пропусков также и для регистрации проведения инструктажа.

Ношение пропусков

11.2.6.44 Все сотрудники и посетители должны носить или предъявлять пропуска в пределах той зоны, для которой они выданы. Их следует носить на внешней одежде выше пояса таким образом, чтобы они были видны. В тех зонах, где это считается необходимым в целях безопасности, в верхней одежде следует предусмотреть прозрачный карман, в котором можно в сохранности носить пропуск. Ношение пропусков на видном месте имеет следующие преимущества:

- a) любое лицо, замеченное без пропуска, можно немедленно задержать; и
- b) посетители или подрядчики легко отличимы от постоянных сотрудников.

11.2.6.45 В некоторых случаях, например, когда сотрудники правоохранительных органов проводят скрытые операции или когда под угрозой находится личная безопасность, соответствующий полномочный орган может дать разрешение на отмену требования в отношении ношения пропусков. Такие исключения следует четко указать в национальных нормативных положениях.

11.2.7 Проверка анкетных данных

11.2.7.1 В рамках оценки возможности предоставления тому или иному лицу права доступа без сопровождения в контролируемую зону и охраняемую зону ограниченного доступа следует проводить проверку анкетных данных для подтверждения личности и послужного списка данного лица, включая, когда это уместно и юридически возможно, случаи привлечения к уголовной ответственности. Такую проверку анкетных данных следует проводить на регулярной основе, с тем чтобы удостовериться, что данное лицо все еще отвечает требуемым критериям. Целесообразно проводить проверку анкетных данных каждый раз при обмене аэропортовых индивидуальных пропусков в целях безопасности.

11.2.7.2 Проверку анкетных данных следует проводить в соответствии с правовыми рамками, в которых указываются общие критерии, включая право на обжалование негативного решения относительно возможности предоставления данному лицу права на вход в охраняемую зону ограниченного доступа без сопровождения. Такие критерии должны также предусматривать проверку:

- a) личности заявителя по паспорту или удостоверению личности, или свидетельству о рождении, национальному номеру социального страхования и т. д.;
- b) благонадежности и способности заявителя работать без сопровождения в охраняемой зоне ограниченного доступа путем проверки случаев привлечения к уголовной ответственности и, в зависимости от конкретной функции, которую ему надлежит выполнять, других личных обстоятельств или поведения, которые могут свидетельствовать об опасных фактах; и
- c) места жительства заявителя в течение предыдущих пяти лет или другого периода, определенного государственным законодательством, и предыдущих работодателей или учебных заведений с датами работы или учебы за последние пять лет с названиями, номерами телефонов и адресами, и с объяснением любых перерывов в работе, превышающих один месяц.

11.2.7.3 Следует предусмотреть соответствующие положения в отношении иностранных граждан и национальных подданных, которые проживали за границей и обращаются за получением индивидуального пропуска в охраняемые зоны ограниченного доступа, для проверки того, не имели ли заявители судимости в государстве происхождения за преступление, лишаящее права на получение пропуска.

11.2.7.4 В ходе проверки анкетных данных изучаются только сведения, полученные на законном основании. Более того, до проведения проверки анкетных данных следует получить письменное согласие заявителя на выдачу пропуска. В то же время заявителю следует четко объяснить, что в случае отказа дать согласие на проверку анкетных данных, его заявление принято не будет.

11.2.7.5 Все компании и организации аэропорта должны гарантировать действительную необходимость каждого пропуска, прежде чем выдать его сотруднику. Работодатель обязан провести надлежащую проверку до найма сотрудника на работу или сделать в отношении него другие запросы, с тем чтобы удостовериться, что данное лицо не представляет потенциальную опасность для аэропорта. Без таких гарантий пропуска выдаваться не должны.

11.2.7.6 По получении должным образом составленного заявления один или несколько правоохранительных органов должны провести проверку анкетных данных. Такие органы должны иметь право отказать, в силу обоснованных причин, в выдаче пропуска. В зависимости от правовых положений государства такие причины могут не подлежать разглашению.

11.2.7.7 Пропуск не выдается, если в ходе проведения проверки анкетных данных выясняется, что заявитель был осужден за:

- a) совершение определенных серьезных преступлений, в особенности хранение или употребление незаконных наркотиков, оборот незаконных наркотиков, оборот оружия или незаконное хранение оружия, физическое насилие при отягчающих обстоятельствах, вымогательство, действия, ставящие под угрозу общественную безопасность, включая акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, преступления на сексуальной почве или членство в преступной организации. При исключительных обстоятельствах национальный полномочный орган может установить, что такое лицо полностью перевоспиталось и поэтому более не представляет опасности; и
- b) другие соответствующие преступления, например, кража со взломом, торговля краденым, растрата, мошенничество и умышленное искажение фактов без возмещения ущерба.

11.2.7.8 Кандидаты на должности, которые связаны с выполнением мер контроля в целях безопасности, должны подвергаться дополнительной проверке, с тем чтобы удостовериться, что они не связаны с террористической организацией. Как правило, такие обязанности включают контролирование доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, их осмотр, осмотр воздушных судов, выдача индивидуальных пропусков лицам или для транспортных средств или руководство любыми лицами, выполняющими эти функции.

Пробелы в личном деле

11.2.7.9 Пробелы в биографии или послужном списке заявителя неприемлемы, за исключением периодов времени, приходящихся на праздничные дни и отпуск (примерно один месяц в год). Однако, если в течение определенного периода проверить привлечение заявителя к уголовной ответственности или опыт на непрерывной основе не представляется возможным, для проверки данного лица на предмет возможности выдачи ему пропуска следует использовать другие источники, такие как бывшие работодатели, находящиеся за границей, или, в случае индивидуальной трудовой деятельности заявителя, национальное налоговое ведомство или другие соответствующие государственные ведомства.

11.2.7.10 Ответственность за выдачу пропуска несет полномочный орган по выдаче пропусков, и при изучении информации следует проявлять должное внимание и осмотрительность. Прежде чем выдать пропуск, выдающий его полномочный орган должен полностью убедиться в том, что заявитель отвечает требованиям, предъявляемым к владельцу пропуска.

11.2.7.11 После того как все меры по получению информации будут исчерпаны, а проверить личность заявителя и предыдущий опыт, включая случаи привлечения к уголовной ответственности, не представляется возможным, данное лицо следует рассматривать как не отвечающее требованиям для получения пропуска.

11.3 ДОСМОТР И КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЦ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ ПАССАЖИРАМИ, И ПРОНОСИМЫХ ИМИ ПРЕДМЕТОВ

11.3.1 Сфера применения

11.3.1.1 Все, не являющиеся пассажирами лица, вместе с переносимыми ими предметами, перед тем, как войти в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта, должны проходить досмотр и контроль в целях безопасности. Для целей настоящего инструктивного материала к лицам, помимо пассажиров, относятся, в частности, персонал аэропорта, экипажи эксплуатантов воздушных судов, персонал контрольных органов (например, таможенной и иммиграционной службы), сотрудники полиции, посетители, персонал торговых предприятий, персонал других вспомогательных служб. В настоящем документе для обозначения таких лиц используются также термины "лица, не являющиеся пассажирами", или "персонал", которые могут быть взаимозаменяемыми.

11.3.1.2 В тех местах, где международные полеты гражданской авиации осуществляются не на постоянной основе, или где международные и внутренние перевозки фактически разделены, досмотр и контроль в целях безопасности лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, может производиться только для тех лиц, которые имеют отношение к международным перевозкам. В случае, если для международных и внутренних перевозок используется одна и та же охраняемая зона ограниченного доступа, все лица, не являющиеся пассажирами, и проносимые ими предметы, должны проходить досмотр и контроль в целях безопасности согласно международным стандартам.

11.3.2 Исключения

11.3.2.1 Государства могут освобождать некоторых лиц, не являющихся пассажирами, от прохождения досмотра и контроля, как правило, только в том случае, если применение досмотра и контроля таких лиц в целях безопасности отрицательно скажется на безопасной эксплуатации аэропорта. Это может включать аварийно-спасательные службы, реагирующие на аварийную ситуацию, и вооруженных сотрудников, осуществляющих конвоирование.

11.3.3 Результаты в обеспечении безопасности

11.3.3.1 Набор применяемых в отношении лиц, не являющихся пассажирами, мер досмотра и контроля в целях безопасности, имеет целью сдерживать и предотвращать осуществление такими лицами актов незаконного вмешательства и обеспечивать, чтобы в охраняемых зонах ограниченного доступа отсутствовали несанкционированные предметы, которые могут быть использованы для осуществления акта незаконного вмешательства. Состав применяемых мер досмотра и контроля в целях безопасности должен определяться по результатам оценок риска, выполняемых соответствующими полномочными органами, и он должен утверждаться соответствующим полномочным органом. Свои решения и результаты проведенных в этом

отношении анализов государствам следует оформлять документально, и для обеспечения постоянной адекватности таких решений государствам рекомендуется проводить их пересмотр, в идеальном случае на ежегодной основе.

11.3.4 Перечень запрещенных предметов для лиц, не являющихся пассажирами

11.3.4.1 Государства могут учитывать перечень запрещенных предметов, приведенный в добавлении 43. В виде исключения некоторые запрещенные предметы могут быть нужны часто или редко некоторым лицам, не являющимися пассажирами, в охраняемой зоне ограниченного доступа для выполнения ими своих обязанностей, санкционированных соответствующим полномочным органом. Государствам следует составлять перечень несанкционированных запрещенных предметов применительно к лицам, не являющимся пассажирами, исходя при этом из результатов оценки риска, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

11.3.5 Прочие меры безопасности для противодействия внутренней угрозе

11.3.5.1 В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 17 "Безопасность" государствам необходимо внедрять меры безопасности для предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и устранять потенциальные уязвимые места. Эти меры безопасности также способствуют смягчению риска, связанного с внутренней угрозой, и включают проверку анкетных данных; процедуры отбора и подготовку персонала, осуществляющего контроль в целях безопасности; а также охрану периметра, контроль доступа, наблюдение, охрану воздушных судов и контроль качества.

11.3.6 Создание системы досмотра и контроля в целях безопасности для лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов

11.3.6.1 При создании своих систем досмотра и контроля в целях безопасности для лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, государствам следует учитывать среди прочего свои собственные конкретные национальные и другие требования. Государствам следует обеспечить, чтобы их системы позволяли надежно обнаруживать лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации и сдерживать осуществление ими своих намерений и чтобы в охраняемые зоны ограниченного доступа не проносились несанкционированные запрещенные предметы.

11.3.6.2 При создании своих систем досмотра и контроля в целях безопасности лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, государствам следует принимать решение и документально оформлять подлежащие применению (дополнительно к вышеуказанным мерам безопасности) меры и точную методику для достижения упомянутых выше результатов обеспечения безопасности. Для создания эффективной системы государства должны осуществлять в сочетании ряд мер по досмотру и контролю в целях безопасности, которые могут включать следующее:

- a) досмотр:
 - i) досмотр всех лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, на входе в охраняемую зону ограниченного доступа;
 - ii) досмотр части лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, на входе в охраняемую зону ограниченного доступа;

- iii) выборочный и внезапный досмотр части лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, на входе в охраняемую зону ограниченного доступа и на ее территории; и
- b) меры контроля в целях безопасности:
- i) более тщательная проверка анкетных данных;
 - ii) программы повышения осведомленности по вопросам безопасности для лиц, не являющихся пассажирами;
 - iii) усиленное патрулирование и/или наблюдение;
 - iv) выявление поведенческих особенностей лиц, не являющихся пассажирами;
 - v) индивидуальная работа с лицами, не являющимися пассажирами;
 - vi) усиленные меры контроля доступа; и/или
 - vii) эффективные меры привлечения внимания.

11.3.6.3 Меры досмотра в целом предназначены для обнаружения несанкционированных запрещенных предметов, а тщательные проверки анкетных данных и методика выявления поведенческих характеристик имеют целью, главным образом, выявление лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации. Государствам следует обеспечить, чтобы независимо от отобранного ими набора мер в отношении лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, эти меры позволяли эффективно удерживать таких лиц и предотвращать совершение ими актов незаконного вмешательства или оказание ими помощи другим лицам в этом, и обеспечивали, чтобы несанкционированные запрещенные предметы не попадали в охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.3.6.4 Государство может, например, решить сосредоточить свои ресурсы в основном на обнаружении несанкционированных запрещенных предметов путем введения досмотра всех лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, на входе в охраняемую зону ограниченного доступа, а также на контроле в целях безопасности, что дополнительно улучшает защиту охраняемых зон ограниченного доступа (например, более тщательный контроль доступа или усиленное патрулирование и/или наблюдение) для выявления возможных правонарушителей и проносимых ими предметов. В качестве альтернативного варианта государство может решить сосредоточить свои ресурсы в основном на выявлении возможных правонарушителей путем проведения тщательных проверок анкетных данных лиц, не являющихся пассажирами, в дополнение к досмотру части лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов на входе/или на входе и на территории охраняемой зоны ограниченного доступа, в том числе для обнаружения несанкционированных запрещенных предметов. При использовании обоих подходов системы должны быть нацелены на достижение указанных выше результатов в обеспечении безопасности.

11.3.7 Применение пропорционального досмотра и контроля в целях безопасности, проведение выборочного и внезапного контроля лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов

11.3.7.1 Долю досматриваемых лиц, не являющихся пассажирами (которая может составлять 100 %), следует определять с учетом оценки риска, выполняемой соответствующими национальными полномочными органами и утверждаемой соответствующим полномочным органом государства. Эта доля может быть различной в разных аэропортах одного государства, что зависит от соответствующих эксплуатационных переменных.

11.3.7.2 Досмотр и контроль в целях безопасности, применяемые в отношении части лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов могут осуществляться на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа или на их территории, и должны применяться таким образом, чтобы это было выборочно или внезапно, насколько это практически возможно. Выборочность и внезапность следует использовать для усиления сдерживающего фактора мер безопасности и при этом следует добиваться, чтобы у каждого лица, не являющегося пассажиром, была одинаковая вероятность быть выбранным для досмотра. Чтобы обеспечить реальный эффект сдерживания, должна существовать значительная вероятность, что любое лицо может быть подвергнуто досмотру и контролю в целях безопасности в любое время, и чтобы никто не мог обойти или помочь другим лицам обойти контроль в целях безопасности.

11.3.7.3 При применении выборочного и внезапного досмотра и/или контроля в целях безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, слово "выборочный" понимается как термин, обеспечивающий равную вероятность для каждого лица, не являющегося пассажиром, быть подвергнутым досмотру или контролю в целях безопасности, а слово "внезапный" понимается как описание мер, которые применяются с нерегулярными интервалами, в различных местах и/или с использованием различных средств в целях усиления фактора сдерживания и повышения эффективности соответствующих мер. Выборочность не должна означать какое-либо отсутствие цели, направления или отсутствие сознательного выбора. Во всех случаях досмотр или контроль в целях безопасности, осуществляемые выборочно или внезапно, должны обеспечивать получение результатов в борьбе с внутренней угрозой, как отмечалось выше, и применяться взвешенным образом на основе результатов оценки риска и документально оформленной методики.

Соответствующие эксплуатационные переменные

11.3.7.4 Государства могут внедрять различные режимы досмотра и контроля в целях безопасности с учетом существующих особенностей и характера обязанностей, выполняемых лицами, не являющимися пассажирами, и вида проносимых ими предметов. Кроме того, государства могут активизировать применение мер досмотра и контроля в целях безопасности в периоды и/или при осуществлении деятельности, когда определенные зоны могут быть более уязвимыми для злоупотреблений (например, при использовании временного пропускного пункта в связи со строительными работами в помещениях аэропорта).

11.3.7.5 Помимо учета соответствующих периодов и характера деятельности, на применение мер досмотра и контроля в целях безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, могут влиять, в частности, но не ограничиваясь этим:

- a) инфраструктура и планировка помещений (включая контролируруемую зону);
- b) количество сотрудников, проходящих через пропускные пункты;
- c) количество пропускных пунктов на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа;
- d) размеры охраняемых зон ограниченного доступа;
- e) расписание международных и внутренних рейсов;
- f) информация о конкретной угрозе или повышенная степень угрозы на национальном и/или местном уровнях.

11.3.8 Описание мер обеспечения безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов

Досмотр всех лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, на входе в охраняемую зону ограниченного доступа

11.3.8.1 Государства могут считать, что все входящие в охраняемую зону ограниченного доступа лица, не являющиеся пассажирами, и проносимые ими предметы должны подлежать досмотру (например, досмотру с помощью технических средств или ручному досмотру) в целях предотвращения проноса в охраняемую зону ограниченного доступа несанкционированных запрещенных предметов. Одним из рассматриваемых государствами методов может быть, например, применение к лицам, не являющимся пассажирами, требований, действующих в отношении досмотра пассажиров. Используемые методы досмотра могут осуществляться с учетом принципа внезапности.

11.3.8.2 Как правило, лица, не являющиеся пассажирами, и проносимые ими предметы досматриваются непосредственно на входе в охраняемую зону ограниченного доступа. Могут иметь место случаи, когда такие лица досматриваются в другом месте, а затем перевозятся в охраняемую зону ограниченного доступа на охраняемом транспортном средстве.

Досмотр части лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, на входе в охраняемую зону ограниченного доступа

11.3.8.3 Государства могут рассматривать возможность проведения выборочного и внезапного досмотра на входе в охраняемую зону ограниченного доступа части лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов в целях сдерживания проноса в охраняемую зону ограниченного доступа несанкционированных запрещенных предметов и их обнаружения. Применение дополнительных методов внезапного досмотра может способствовать повышению уровня безопасности лиц, не являющихся пассажирами, входящих в охраняемую зону ограниченного допуска. Государства могут достигать этого путем применения различных методов и/или способов досмотра (например, использование собак для обнаружения взрывчатых веществ, физические досмотры, ручные металлодетекторы, обнаружение следов взрывчатых веществ, и подвижные установки для досмотра) и/или путем выбора места и частоты возможного применения этих мер досмотра в отношении отобранной части персонала.

11.3.8.4 Реализация концепции выборочного и внезапного досмотра должна основываться на оценке риска, проведенной соответствующими полномочными органами, и может носить целевой характер с учетом характерных особенностей работы конкретного аэропорта (например, с учетом пересменок, расписаний полетов, перемещения пассажиров).

Досмотр части лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов, на входе в охраняемую зону ограниченного доступа и на ее территории

11.3.8.5 Как и в вышеизложенном случае, государства могут рассматривать возможность проведения выборочного и внезапного досмотра части лиц, не являющихся пассажирами, на входе в охраняемые зоны ограниченного допуска и на их территории в целях сдерживания проноса несанкционированных запрещенных предметов и их обнаружения и могут также усилить существующие меры досмотра и контроля в целях безопасности, которые могут применяться к лицам, не являющимися пассажирами, на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа. Такие усиленные меры безопасности могут быть достаточно эффективными в плане сдерживания благодаря привносимому ими фактору выборочности и внезапности.

Более тщательная проверка анкетных данных

11.3.8.6 Государства могут рассматривать возможность проведения более тщательной проверки анкетных данных, в ходе которой учитывается дополнительная информация и проводится более глубокий анализ лиц, не являющихся пассажирами, включая их деятельность, принадлежность к организациям и предрасположенность к воздействию совершить акт незаконного вмешательства. Это может включать рассмотрение и анализ разведывательной информации и/или проведение более частых проверок анкетных данных, например периодических, постоянных и/или применительно к случаю (т. е. не только через установленные сроки).

Программы повышения осведомленности лиц, не являющихся пассажирами, по вопросам безопасности

11.3.8.7 Государства могут рассматривать возможность разработки и реализации программ повышения осведомленности лиц, не являющихся пассажирами, относительно преобладающей обстановки в сфере безопасности в условиях каждого аэропорта. Такие мероприятия могут включать: периодическое проведение учебных курсов и курсов переподготовки по повышению осведомленности по вопросам безопасности для лиц, не являющихся пассажирами; брифинги по вопросам безопасности; сообщения по вопросам безопасности для населения; развешивание плакатов на тему безопасности, информационно-пропагандистскую работу с лицами, не являющимися пассажирами.

Усиленное патрулирование и/или наблюдение

11.3.8.8 Государства могут различным образом решать вопрос об использовании людских ресурсов и технических средств для мониторинга деятельности в аэропорту и повышения уровня сдерживания и выявления потенциальных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в аэропорту, в том числе в охраняемых зонах ограниченного доступа. Соответствующие меры могут включать: частое патрулирование (открытое и скрытое) аэропорта сотрудниками правоохранительных органов и других служб безопасности; установку на территории всего аэропорта системы замкнутого телевидения; создание центров координации операций аэропорта; внедрение аэропортовых программ повышения бдительности, призванных поощрять сообщение о подозрительной деятельности в аэропорту и на прилегающих к нему территориях; создание "горячих линий" для предупреждений по безопасности для населения.

Выявление поведенческих особенностей

11.3.8.9 Государства могут рассмотреть возможность применения методики обнаружения поведенческих особенностей для выявления лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации. Методика выявления поведенческих особенностей является гибким инструментом, и ее можно использовать в различных зонах аэропорта (например, в зонах регистрации, в пунктах досмотра, в зоне выходов на посадку и на участках перрона). Эта методика основана на выявлении и обнаружении демонстрируемых лицами, не являющимися пассажирами, подозрительных поведенческих особенностей, которые могут включать движения тела и жесты, и которые следует оценивать с учетом ситуации, в которой они демонстрируются. Государства могут поручить использовать методику выявления поведенческих особенностей подготовленному и сертифицированному персоналу, способному анализировать поведение лиц в условиях аэропорта, в качестве предупредительной меры обеспечения безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами.

Индивидуальная работа с лицами, не являющимися пассажирами

11.3.8.10 Государства могут рассматривать возможность индивидуальной работы с лицами, не являющимися пассажирами, что включает интерактивный диалог между сотрудниками службы безопасности и лицами, не являющимися пассажирами, в целях подтверждения законности нахождения и деятельности лиц, не

являющихся пассажирами, в охраняемой зоне ограниченного доступа. Государства могут использовать различные способы индивидуальной работы с лицами, не являющимися пассажирами, включая собеседования в целях безопасности, непринужденный разговор и целенаправленные расспросы.

Усиленные меры контроля доступа

11.3.8.11 Государства могут рассматривать введение усиленных мер контроля доступа, которые среди прочего включают использование биометрических систем и современных электронных систем контроля доступа, а также размещение дополнительных охранников в местах доступа и проектирование пропускных пунктов таким образом, чтобы предотвратить, например, одновременный проход нескольких лиц "паровозиком" и доставку громоздких вещей. Такие системы и устройства можно использовать отдельно или в сочетании с другими мерами на всех пропускных пунктах в охраняемые зоны ограниченного доступа, такие как зоны формирования партий досмотренного багажа и участки перрона, на которых обслуживаются коммерческие воздушные суда.

Эффективные меры привлечения внимания

11.3.8.12 Государства могут рассматривать возможность введения эффективных мер привлечения внимания, которые предусматривают применение открытых мер контроля в целях безопасности в высшей степени заметным образом для создания эффекта сдерживания и выявления возможных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Государства могут применять сочетание мер контроля в целях безопасности, осуществляемых комплексной группой, например, в составе сотрудников полиции, военных, членов команды по обнаружению и обезвреживанию взрывчатых устройств, сотрудников службы безопасности (а также собак), инспекторов и прочих лиц, которые могут быть задействованы при осуществлении комплексных мер безопасности в любой части аэропорта. Такая совместная группа может обеспечивать усиленное патрулирование и наблюдение, досмотр, индивидуальную работу с лицами, не являющимися пассажирами, и другие виды контроля в целях безопасности. Эффективные меры привлечения внимания являются одним из важных и видимых средств смягчения риска, дополняющим отобранные базовые меры обеспечения безопасности, что служит фактором повышения уверенности и сдерживания.

11.4 ДОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПРИПАСОВ, ДОСТАВЛЯЕМЫХ В ОХРАНЯЕМЫЕ ЗОНЫ ОГРАНИЧЕННОГО ДОСТУПА

11.4.1 Сфера применения

11.4.1.1 Перед въездом в охраняемую зону ограниченного доступа транспортные средства и перевозимые в них припасы должны подвергаться досмотру или иным надлежащим мерам контроля в целях безопасности в соответствии с оценкой уровня риска, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

11.4.2 Результаты в обеспечении безопасности

11.4.2.1 Досмотр или иные надлежащие меры контроля в отношении транспортных средств должны в разумной степени гарантировать, что то или иное транспортное средство не перевозит какого-либо несанкционированного лица или несанкционированных запрещенных предметов при въезде в охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.4.2.2 Применение досмотра или мер контроля в целях безопасности в отношении транспортных средств и перевозимых в них предметов предназначено для обеспечения разумной гарантии того, чтобы в охраняемую зону ограниченного доступа не были доставлены несанкционированные лица или запрещенные предметы, которые могли бы быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства. Подлежащие применению меры должны быть основаны на результатах оценок риска, проведенных ответственными национальными полномочными органами, и одобрены соответствующим полномочным органом.

11.4.3 Проверка разрешений

11.4.3.1 Въезд в охраняемую зону ограниченного доступа должен предоставляться только транспортным средствам с производственной необходимостью.

11.4.3.2 Лица, находящиеся в транспортном средстве, которое направляется в охраняемую зону ограниченного доступа, должны иметь при себе имеющее силу разрешение (аэропортовый индивидуальный пропуск в целях безопасности или эквивалентный документ). Кроме того, у транспортных средств также должно быть имеющее силу разрешение (идентификационный документ транспортного средства или пропуск), либо его должны сопровождать санкционированные транспортные средства и персонал.

11.4.3.3 Персоналом пункта въезда должна проводиться соответствующая проверка того, что представляемый документ с разрешением соответствует данному транспортному средству и лицам, находящимся в транспортном средстве, которое направляется в охраняемую зону ограниченного доступа.

11.4.4 Перечень запрещенных предметов

11.4.4.1 Находящиеся в транспортном средстве лица могут быть вынуждены, часто или не часто, ввозить в охраняемую зону ограниченного доступа некоторые запрещенные предметы (например, рабочие инструменты, инструменты, используемые для строительных работ в охраняемой зоне ограниченного доступа). Поэтому государствам следует рассмотреть целесообразность установления перечня запрещенных предметов, санкционированных для ввоза в охраняемые зоны ограниченного доступа в зависимости от результатов оценки риска, проведенной соответствующими национальными полномочными органами, и с учетом местных условий (например, строительные рабочие). Следует также разработать соответствующие процедуры, подлежащие применению к таким запрещенным предметам (например, следует проводить визуальный осмотр инструментов для проверки того, что они действительно включены в перечень запрещенных предметов, санкционированных для проноса в охраняемую зону ограниченного доступа).

11.4.5 Освобождения

11.4.5.1 Государства могут освобождать определенное транспортное средство от досмотра или применения мер контроля в целях безопасности, когда применение такого досмотра или мер контроля окажет негативное влияние на безопасность эксплуатации аэропорта. Такие случаи следует описать в НПБГА, и они могут включать, например, аварийные службы, принимающие ответные меры в связи с аварийной ситуацией в охраняемых зонах ограниченного доступа.

11.4.5.2 Кроме того, государства могут рассмотреть целесообразность введения освобождений от досмотра или применения мер контроля в целях безопасности в отношении определенных транспортных средств при условии, что они подвергаются особым мерам контроля в целях безопасности, таким как сопровождение и нахождение под непрерывным наблюдением во время пребывания в охраняемых зонах ограниченного доступа.

11.4.6 Методика проведения досмотра и мер контроля в целях безопасности

11.4.6.1 Государствам следует осуществлять идентификацию всех транспортных средств, въезжающих в охраняемую зону ограниченного доступа, и проверять действительность всех аэропортовых индивидуальных пропусков лиц, желающих попасть в охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.4.6.2 Выбор транспортных средств для досмотра должен осуществляться в соответствии с оценкой риска, проведенной соответствующими национальными и/или местными полномочными органами. В случае применения к досмотру транспортных средств принципов произвольного выбора и непредсказуемости необходимо иметь установленные и документально оформленные методики, обеспечивающие равную вероятность для всех транспортных средств быть выбранным для досмотра.

11.4.6.3 При проведении досмотра транспортного средства в нем не должны находиться ни водитель, ни какие-либо другие лица. От них следует потребовать изъять из транспортного средства свои личные вещи, а находившиеся в нем лица и их личные вещи должны быть подвергнуты процедурам досмотра.

11.4.6.4 Когда какое-либо транспортное средство выбирается для досмотра, необходимо осмотреть по крайней мере следующие места в соответствии с принципами произвольного выбора и непредсказуемости и с учетом оценки риска, проведенного соответствующими полномочными органами:

- a) карманы в передних дверях, солнцезащитные козырьки и вещевые ящики в приборной панели;
- b) карманы на сиденьях, углубления для ног и пространство под сиденьями;
- c) багажник/отделение/отсек для багажа/груза;
- d) колесные ниши;
- e) отсек двигателя;
- f) днище; и
- g) любую дополнительную часть транспортного средства, не перечисленную выше.

11.4.6.5 Количество мест, подлежащих осмотру, должно определяться результатами оценки риска, проведенной соответствующими национальными и/или местными полномочными органами. Необходимо иметь установленные и документально оформленные методики, обеспечивающие равную вероятность осмотра для всех мест.

11.4.6.6 Для проведения осмотра каждого выбранного места следует применять один из следующих методов или их сочетание:

- a) ручной обыск;
- b) визуальная проверка; и/или
- c) использование соответствующих технологий, например служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ или детекторов следов взрывчатых веществ.

11.4.6.7 Ручной обыск должен состоять из тщательного ручного обследования выбранного(ых) мест(а), включая их содержимое, для получения обоснованной гарантии того, что в них не содержатся

несанкционированные предметы или СВУ. Визуальная проверка может, как альтернативный метод обследования, использоваться только в отношении таких полых мест, как вещевой ящик приборной панели.

11.4.6.8 Местная структура, ответственная за досмотр транспортных средств, должна также рассмотреть целесообразность предоставления персоналу службы безопасности надлежащих инструментов для проведения соответствующего обследования различных мест (например, зеркала и фонарики).

11.4.6.9 В тех случаях, когда некоторые отсеки транспортного средства опломбированы в соответствии с положениями НПБГА, ПБА или другими утвержденными процедурами обеспечения безопасности цепи поставок для перевозки бортприпасов, аэропортовых припасов или авиагруза и почты, такие отсеки могут освобождаться от досмотра после проверки целостности пломб и соответствующих документов, а также идентификационных данных транспортного предприятия. Дополнительная информация, касающаяся проверки опломбирования транспортных средств, приводится в главе 14.

11.4.6.10 Если опломбированный отсек транспортного средства имеет признаки вскрытия или в документации обнаружены несоответствия (например, номер пломбы не совпадает с номером, зарегистрированным в соответствующей документации, либо идентификационные данные компании или транспортного предприятия, доставляющих бортприпасы или аэропортовые припасы в охраняемую зону ограниченного доступа, не включены в перечень эксплуатанта аэропорта), въезд в охраняемую зону ограниченного доступа должен быть запрещен.

11.4.6.11 Транспортные средства должны быть защищены от несанкционированного доступа (который включает доступ для не прошедшего досмотр персонала) с момента прохождения процедуры досмотра и/или мер контроля в целях безопасности до въезда в охраняемую зону ограниченного доступа (включая надлежащее изолирование транспортных средств, вместе с находящимися в них лицами, подвергшимися процедурам досмотра и/или мер контроля в целях безопасности, от транспортных средств, вместе с находящимися в них лицами, не подвергшимся таким мерам контроля).

11.4.6.12 В идеальном случае, пункты досмотра транспортных средств следует оборудовать контрольными шлагбаумами для предотвращения проникновения транспортных средств в охраняемую зону ограниченного доступа.

Другие меры контроля в целях безопасности

11.4.6.13 Другие соответствующие меры контроля в целях безопасности могут включать следующее:

- a) досмотр определенного процента транспортных средств и предметов, доставляемых в охраняемую зону ограниченного доступа, проводимый с использованием принципа произвольного выбора и непредсказуемости; и
- b) усиленное патрулирование и/или ведение наблюдения в охраняемой зоне ограниченного доступа, позволяющие убедиться в том, что у транспортных средств имеются действующие разрешения.

11.5 ПАССАЖИРЫ И РУЧНАЯ КЛАДЬ

11.5.1 Общие положения

11.5.1.1 Досмотр всех пассажиров и их ручной клади считается одним из основных элементов мер авиационной безопасности, за которые выступает ИКАО, с тем чтобы не допустить входа в охраняемую зону ограниченного доступа или на борт воздушного судна каких-либо неуполномоченных лиц и/или проноса ограниченных к перевозке предметов.

11.5.1.2 Все пассажиры и ручная кладь, включая транзитных пассажиров и багаж, если не заключено соглашение о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, должны пройти досмотр, прежде чем им будет разрешено подняться на борт воздушного судна, пройти в стерильную зону или охраняемую зону ограниченного доступа. Дополнительные рекомендации, касающиеся соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, приводятся в добавлении 28.

11.5.1.3 Данное правило или процедура должны, по возможности, применяться ко всем вылетающим пассажирам для всех внутренних рейсов, учитывая при этом результаты оценки риска для безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

11.5.1.4 Это правило или процедуру также следует применять к трансферным пассажирам и их ручной клади, за исключением случаев выполнения международных рейсов в соответствии с соглашением о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута.

11.5.1.5 Аналогичные требования в отношении досмотра должны также применяться ко всем другим лицам, включая летные и каabinные экипажи, а также сотрудников аэропорта, которым необходимо пройти в охраняемые зоны ограниченного доступа или стерильные зоны.

11.5.1.6 Досмотр пассажиров и ручной клади можно проводить путем ручного досмотра, с помощью использования металлоискателей, рентгеновских установок или других устройств для обнаружения взрывчатых и опасных веществ, или путем сочетания процедур ручного досмотра и использования технических средств. В целях упрощения связанных с авиационными перевозками формальностей можно свести к минимуму число пассажиров, подлежащих ручному досмотру, путем использования для досмотра современного оборудования в сочетании с надлежащим порядком досмотра, проводимого хорошо обученным и квалифицированным персоналом.

11.5.1.7 Техническим средствам, используемым для досмотра пассажиров и багажа, присущи определенные ограничения. Например, арочные детекторы металла (АДМ) и портативные детекторы металла (ПДМ) не могут обнаружить неметаллическое оружие и взрывчатые вещества, и даже с помощью обычной рентгеновской установки бывает трудно получить эффективное изображение или выявить признаки взрывчатого материала. Для того чтобы компенсировать такие ограничения и повысить надежность систем безопасности, государства могут включать в процесс досмотра выборочные проверки, а также дополнительные уровни досмотра пассажиров и ручной клади с учетом результатов оценки риска.

11.5.2 Отказ в посадке на борт воздушного судна

11.5.2.1 Любому лицу, отказывающемуся пройти досмотр перед входом на борт воздушного судна, должно быть отказано в посадке.

11.5.2.2 Лица, которые по результатам проверки в пункте досмотра не получили разрешение следовать дальше, должны быть направлены в распоряжение сотрудников правоохранительных органов и должны быть подвергнуты дальнейшему расследованию. Об этом факте следует уведомить всех эксплуатантов в аэропорту, с тем чтобы такой потенциальный пассажир не смог переоформиться на другой рейс или другую авиакомпанию.

11.5.3 Контрольные пункты досмотра пассажиров

11.5.3.1 Опыт, накопленный государствами в ходе досмотра пассажиров, привел к разработке трех основных схем проведения досмотра пассажиров и ручной клади. Как правило, контрольный пункт досмотра пассажиров расположен в зале ожидания аэровокзала, в накопителе и при выходе на посадку. Инструктивный материал по преимуществам и недостаткам местоположения этих пунктов досмотра содержится в добавлении 16.

11.5.3.2 Эти три местоположения контрольных пунктов досмотра пассажиров можно охарактеризовать следующим образом:

- a) централизованный контрольный пункт, обычно до зоны магазинов беспошлинной торговли;
- b) частично централизованный контрольный пункт, обычно после зоны магазинов беспошлинной торговли; и
- c) децентрализованный контрольный пункт, обычно при выходе на посадку на воздушное судно.

11.5.3.3 Прохождение проверки в контрольном пункте досмотра пассажиров должно быть быстрым и эффективным, позволяющим в то же время обнаружить оружие и другие опасные устройства, предметы и вещества. Поскольку очереди пассажиров в контрольных пунктах досмотра, примыкающих к общедоступным зонам, могут быть объектом нападения, следует в максимально возможной степени повысить пропускную способность контрольного пункта досмотра пассажиров.

11.5.3.4 Следует рассмотреть возможность использования отдельного коридора контроля для престарелых пассажиров, пассажиров с физическими недостатками и для семей с маленькими детьми, а также членов экипажей и действительно опаздывающих пассажиров.

11.5.3.5 В целях обеспечения надлежащего уровня досмотра в целях безопасности следует также рассмотреть возможность использования дополнительных коридоров специального контроля для пассажиров, путешествующих по повышенным тарифам, пассажиров, которые зарегистрированы по программе для постоянных клиентов авиакомпании с предоставлением биометрической информации, или для пассажиров, вылетающих рейсами, которые подвергаются повышенному уровню угрозы.

11.5.3.6 При применении дополнительных мер досмотра пассажиров, вылетающих рейсами с повышенным уровнем угрозы, следует отделить таких пассажиров от всех других обычных пассажиров и поддерживать такое разделение на пути от пункта досмотра до воздушного судна. В противном случае это приведет к созданию угрозы для стерильной зоны, где пассажиры, подвергнутые разным уровням досмотра, смешиваются.

11.5.3.7 Если количество контрольных пунктов досмотра пассажиров не позволяет предусмотреть отдельный коридор досмотра для особых категорий пассажиров, следует установить порядок внеочередной проверки при возникновении такой необходимости.

Условия проведения досмотра пассажиров с помощью технических средств

11.5.3.8 Зоны, выделенные для досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра, должны удовлетворять нескольким критериям. Пункты досмотра пассажиров и багажа должны быть:

- a) расположены в непосредственно примыкающих друг к другу зонах для того, чтобы пассажир не мог переложить находящиеся при нем ограниченные к перевозке предметы в багаж другого пассажира и чтобы ограничить возможности кражи;

- b) спроектированы таким образом, чтобы облегчить контроль за пассажирами и исключить возможность уклонения пассажира от прохождения процедур досмотра;
- c) обеспечены подносами, в которые пассажиры могли бы положить металлические предметы, например, монеты и ручки;
- d) спроектированы таким образом, чтобы облегчить обработку различных по объему пассажиропотоков в результате различного числа одновременно вылетающих рейсов с минимальным нарушением графика полетов;
- e) оборудованы столами соответствующей длины, расположенными перед оборудованием 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;
- f) спроектированы в соответствии с применяемыми процедурами, например, если электронную аппаратуру больших размеров необходимо вынуть из сумки до досмотра на рентгеновской установке, потребуется больше пространства для очереди, и в то же время большее пространство потребуется для ручного досмотра ручной клади, если такую аппаратуру необходимо вынуть из сумки после досмотра на рентгеновской установке;
- g) спроектированы с учетом предоставления достаточно места для повторной упаковки и размещения кресел для пассажиров, чтобы они могли переложить собранные вещи (например, портативные компьютеры, жидкости, обувь и т. д.), желательно на подходящем расстоянии от досмотрового оборудования, с тем чтобы уменьшить возможные помехи для потока пассажиров;
- h) оснащены, как минимум, оборудованием для досмотра пассажиров (например, АДМ и досмотровые сканеры), а также оборудованием для досмотра ручной клади (например, рентгеновские установки). При отсутствии оборудования или если это оборудование неисправно, приемлемым методом досмотра является досмотр пассажиров вручную;
- i) расположены таким образом, чтобы используемое в целях обеспечения безопасности оборудование не подвергалось воздействию радиочастотных помех, создаваемых электрооборудованием и кабелями, и, в свою очередь, не создавало помех для связанного оборудования аэропорта;
- j) оборудованы помещениями для уединенного досмотра (т. е. индивидуальные кабины), в которых ручной досмотр можно проводить без присутствия посторонних лиц;
- k) оборудованы подходящими горизонтальными столами, на которых можно производить ручной досмотр ручной клади. Такие столы должны быть достаточной высоты, чтобы проводящему досмотр сотруднику не нужно было нагибаться, и быть достаточно широкими, чтобы багаж находился на определенном удалении от пассажира;
- l) спроектированы таким образом, чтобы за личным досмотром и досмотром ручной клади не могли наблюдать посторонние, или таким образом, чтобы нельзя было определить, какие при досмотре применяются стандарты и процедуры;
- m) оснащены как системой открытой связи для получения информации или консультации по текущим вопросам, так и скрытой системой или сигнализацией для связи с полицией, центром управления безопасностью или аварийным оперативным центром (АОЦ);

- n) оснащены информационными указателями, касающимися процесса досмотра (например, относительно соответствующих процедур снятия одежды и выемки предметов, и информация по вопросам охраны здоровья и безопасности);
- o) 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; и
- p) при необходимости, снабжены надлежащим помещением для размещения взаимодействующих сотрудников полиции.

Наблюдение, защитная сигнализация и связь

11.5.3.9 При использовании системы ЗТС настоятельно рекомендуется уделять первоочередное внимание контролю за пунктами досмотра пассажиров. Помимо оказания помощи в обеспечении безопасности, наблюдение с помощью ЗТС за пунктами досмотра пассажиров может способствовать проведению оперативного анализа пропускной способности пунктов и возможного ее повышения, в частности, выделение дополнительного персонала для уменьшения длинных очередей.

11.5.3.10 Наряду с камерами наблюдения, в пунктах досмотра пассажиров следует устанавливать скрытую защитную сигнализацию, чтобы сотрудники могли бы привести ее в действие, не привлекая к себе внимания. Настоятельно рекомендуется использовать сигнализацию, приводимую в действие нажимными планками, расположенными под столами для досмотра, и/или кнопками, скрытно установленными около рентгеновского оборудования. Сигнализация должна быть подсоединена к центру управления, который способен осуществить координацию быстрого реагирования.

Штаты контрольных пунктов досмотра пассажиров

11.5.3.11 Сотрудников службы безопасности следует тщательно отбирать, обучать и экзаменовать, с тем чтобы установить, что каждый сотрудник обладает требуемой квалификацией, знаниями и навыками для получения свидетельства на право выполнения своих служебных обязанностей в контрольных пунктах досмотра пассажиров.

11.5.3.12 Пункты досмотра пассажиров следует укомплектовывать персоналом как мужского, так и женского пола, с тем чтобы личный досмотр пассажира проводился оператором досмотра того же пола. Досмотр с помощью ПДМ может производиться сотрудниками противоположного пола, если подлежащий досмотру пассажир не будет возражать.

11.5.3.13 Рекомендуемые функции, подлежащие осуществлению в контрольных пунктах досмотра пассажиров, должны включать следующее:

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

- b) на входе в контрольный пункт досмотра может присутствовать сотрудник службы безопасности для инструктирования пассажиров 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. Сотрудники по загрузке багажа в рентгеновскую установку могут также регулировать поток пассажиров через контрольный пункт досмотра;
- c) сотрудники по ручному досмотру должны осуществлять дополнительную проверку пассажиров после прохождения ими основного досмотра (такого как АДМ или досмотровые сканеры) и проводить досмотр вручную с помощью или без помощи ПДМ. Как указано выше, важно, чтобы такими сотрудниками были как мужчины, так и женщины. Число проводящих ручной досмотр сотрудников будет зависеть от объема пассажиропотока и/или основываться на результатах оценки риска, проведенного соответствующими полномочными органами;
- d) операторы рентгеновской установки должны расшифровывать изображения на экране рентгеновской установки и определять 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;
- e) контролеры ручной клади должны направлять, изолировать и проверять багаж, отобранный операторами рентгеновской установки для дополнительного ручного досмотра;
- f) сотрудники по досмотру ручной клади и операторы системы для обнаружения следов взрывчатых веществ (ОСВВ) должны проводить ручной досмотр предметов, требующих дополнительной проверки после прохождения через рентгеновскую установку; и
- g) начальники контрольных пунктов досмотра пассажиров должны отвечать за эффективное функционирование в целом зоны досмотра пассажиров. Эти руководители не должны работать на рентгеновской установке, но могут оказать помощь в оценке риска, представляемого пассажирами, и должны инструктировать сотрудников по любым возникающим спорным аспектам вопросов безопасности.

11.5.3.14 Следует осуществлять регулярную ротацию работающих в контрольном пункте досмотра пассажиров сотрудников 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 20–30 мин. Кроме того, прежде чем сотрудники могут вновь приступить к изучению изображения рентгеновской установки, должно пройти от 40 до 60 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 проблемного багажа при условии, что объем пассажиропотока не является слишком большим. Такой подход может также помочь операторам рентгеновской установки лучше понимать и расшифровывать рентгеновские изображения.

11.5.3.15 Рекомендации по набору, отбору и подготовке персонала приводятся в главе 8.

11.5.3.16 В каждом пункте досмотра пассажиров должны иметься для использования операторами досмотра в качестве справочного материала стандартные эксплуатационные правила – документы, содержащие подробное описание порядка выполнения правил досмотра и контроля в целях безопасности.

Поток пассажиров

11.5.3.17 Меры по обеспечению безопасности в аэропорту, если их осуществление не организовано должным образом, могут отрицательно сказаться на потоке вылетающих пассажиров. В условиях применения повышенных мер безопасности, которые могут включать более тщательный досмотр и досмотр вручную как ручной клади, так и перевозимого в грузовом отсеке багажа, на обработку каждого пассажира часто требуется больше времени. Зачастую ситуация усугубляется тем фактом, что аэровокзал не был спроектирован для осуществления текущих процедур по обеспечению безопасности.

11.5.3.18 Досмотр пассажиров и багажа требует правильного распределения времени. Во многих случаях время обработки в совокупности возрастает, когда пассажиропоток останавливается для дополнительной проверки пассажиров. Дополнительные проверки в целях безопасности следует проводить таким образом, чтобы они не нарушали нормальный поток пассажиров и не снижали эффективность процесса. При ненадлежащем проведении мер безопасности в аэропортах они могут отрицательно повлиять на пассажиропоток.

11.5.3.19 Если проверки в целях безопасности не будут проводиться оперативно, может быть нарушен график вылета воздушных судов. Кроме того, образующимся в результате этого скоплением людей в контрольных пунктах досмотра пассажиров могут воспользоваться потенциальные правонарушители для обхода системы контроля или совершения нападения в многолюдном месте.

11.5.3.20 Несмотря на то, что ускорить процесс досмотра зачастую не представляется возможным, для улучшения впечатлений пассажиров от системы безопасности аэропорта существуют такие методы, как выстраивание очереди в одну линию, выделение аэропортовых сотрудников специально для упорядочения движения пассажиров и ответов на вопросы, выделение дополнительных операторов досмотра для каждого контрольного пункта досмотра и для оптимизации использования пространства.

11.5.3.21 Для эффективного процесса обеспечения безопасности требуется задействовать достаточное число надлежащим образом подготовленных сотрудников, проводящих досмотр. Подготовка проводящих досмотр сотрудников должна быть сосредоточена не только на получении необходимых технических навыков, но и на умении работать с клиентами, разрешении типичных конфликтных ситуаций и на проведении оценки риска, представляемого пассажирами.

11.5.3.22 Кроме того, перед оборудованием для досмотра ручной клади следует разместить столы соответствующей длины, предоставляющие пассажирам возможность положить снятую верхнюю одежду или другие личные вещи, а также любые специфические предметы из ручной клади, которые требуют отдельной проверки.

11.5.3.23 Кроме того, необходимо предусмотреть достаточное пространство в самом пункте досмотра пассажиров с целью избежания скопления людей за АДМ, в особенности, если при прохождении пассажирами АДМ срабатывает сигнализация или если они направляются на выборочную проверку. Эта зона должна быть свободна, чтобы другие следующие за ними пассажиры могли взять свои вещи и как можно скорее покинуть пункт досмотра пассажиров. С учетом аналогичных соображений, достаточно места следует предусмотреть и на рентгеновской установке, в особенности на ленточном транспортере, с тем чтобы предметы, подлежащие досмотру, не мешали движению других предметов ручной клади. С этой целью следует использовать отдельный стол для ручного досмотра ручной клади и обнаружения в ней следов взрывчатых веществ. Такая практика не

только ускорит обработку потока пассажиров, но также обеспечит большую конфиденциальность пассажирам, чьи личные вещи необходимо будет проверить.

Информированность об авиационной безопасности и упрощение формальностей

11.5.3.24 Общая осведомленность пассажиров и их заблаговременное информирование, например, через эксплуатантов воздушных судов или аэропорты либо через средства массовой информации, имеет крайне важное значение для качественного обслуживания и оптимального упрощения формальностей.

11.5.3.25 Пассажиры в целом должны информироваться о правилах авиационной безопасности, особенно о тех аспектах, которые касаются пассажирских аэровокзалов, а также о роли пассажиров в предотвращении актов незаконного вмешательства. По радиотрансляционной сети следует периодически передавать объявления, информирующие пассажиров и широкую публику об основных правилах безопасности, которые они должны соблюдать, в частности, не оставлять без присмотра багаж и незамедлительно сообщать в полицию или службу безопасности о вызывающих подозрения действиях.

11.5.3.26 В пунктах специального контроля и досмотра и около них следует делать объявления, размещать соответствующие знаки или показывать видеозаписи с информацией о порядке досмотра. Такие меры могут подготовить пассажиров к прохождению данного процесса путем информирования их об ограниченных к перевозке или запрещенных предметах и путем разъяснения общих правил. Информационные знаки и показ видеозаписей помогают устранить путаницу и разъяснить пассажирам цели различных мер досмотра в различных пунктах до посадки на борт воздушного судна. Увеличивая пропускную способность, эти меры также способствуют уменьшению очередей и необходимого для этого пространства перед контрольно-пропускными пунктами.

11.5.3.27 Кроме того, можно размещать соответствующие объявления в пассажирских аэровокзалах, а также в местах продажи билетов авиакомпаниями и туристическими агентствами. Примеры таких объявлений содержатся в добавлении 21. Некоторые объявления могут использоваться для целей контролирования доступа, а другие объявления информируют публику о правилах авиационной безопасности.

11.5.3.28 В знаках/объявлениях широко используется термин "зона ограниченного доступа". Можно также использовать термин "охраняемая зона" или другие термины, которые имеют аналогичное значение. Тем не менее, следует придерживаться терминологии, используемой в действующем законодательстве или отвечающей другим правовым требованиям. Во многих случаях, согласно правовым требованиям, необходимо указывать юридическое основание и должность лица, уполномоченного устанавливать охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.5.3.29 Хотя в настоящее время значительная часть авиабилетов продается за пределами аэропорта через туристических агентов, по телефону и все чаще через Интернет, персонал службы оформления билетов и регистрации пассажиров в аэропорту может играть определенную роль в обеспечении безопасности, если он пройдет соответствующую подготовку по выявлению лиц, которые по информации соответствующего полномочного органа должны подвергаться дополнительной или более тщательной проверке до посадки на воздушное судно, и будет действовать соответственно.

11.5.3.30 При внесении изменений в перечень ограниченных к перевозке предметов для пассажиров и ручной клади полномочные органы должны учитывать возможное воздействие этого на эксплуатационные и коммерческие аспекты, а также на упрощение оформления пассажиров. Многие пассажиры во время своего путешествия продолжают работать, в особенности в ожидании очередного рейса, а для этого крайне необходимы современные средства связи, такие как портативные ЭВМ и сотовые телефоны. Такие предметы зачастую дорогие, и пассажиры не хотят помещать их в перевозимый в грузовом отсеке багаж из-за опасения кражи или повреждения. Чем больше предметов пассажиру приходится передать на перевозку в грузовой отсек ввиду обоснованных причин безопасности, тем в большей степени может подвергаться угрозе безопасность

полета и тем труднее пассажирам соблюдать ограничения по весу перевозимого в грузовом отсеке багажа. Это может также вызвать трения, разочарование и в конечном итоге недисциплинированное поведение со стороны пассажиров, что в свою очередь может создать враждебную атмосферу, чреватую проблемами для безопасности.

11.5.4 Досмотр пассажиров

11.5.4.1 Досмотр лиц, которые входят в охраняемую зону ограниченного доступа или стерильную зону аэропорта, является важнейшим элементом авиационной безопасности. Техническое оборудование, применяемое для досмотра лиц и багажа, следует оценить с точки зрения его преимуществ и ограничений. Например, АДМ и ПДМ не могут обнаруживать неметаллическое оружие и взрывчатые вещества. Поэтому все досмотровое техническое оборудование следует применять в соответствии с концепцией эксплуатации, предоставляемой изготовителем или поставщиком.

11.5.4.2 В целях компенсации ограничений АДМ и повышения общей эффективности контрольных пунктов досмотра пассажиров государствам следует применять выборочный ручной досмотр уже проверенных пассажиров. Помимо пассажиров, которые вызывают срабатывание сигнализации, ручной досмотр следует также осуществлять в отношении определенного процента пассажиров, которые не вызывают срабатывания сигнализации этого оборудования (для этой цели можно выборочно активировать сигнализацию АДМ).

11.5.4.3 Досмотровые сканеры могут использоваться в качестве основного метода досмотра пассажиров или в дополнение к таким основным методам досмотра, как применение АДМ. При использовании в качестве дополнения к АДМ досмотровые сканеры следует применять в отношении пассажиров, которые вызывают срабатывание сигнализации, а также в отношении определенного числа пассажиров, которые не вызывают срабатывание сигнализации АДМ.

11.5.4.4 Разрешение на выход за пределы контрольного пункта досмотра пассажиров может быть дано лицу только после получения удовлетворительных результатов проведенного дополнительного досмотра всех предметов ручной клади или осуществления аналогичных процедур.

11.5.4.5 Любое лицо, которое вызывает срабатывание сигнализации оборудования или которое невозможно проверить с помощью обычного процесса досмотра, следует направлять на ручной досмотр или подвергнуть альтернативному методу досмотра. Любому лицу, весь процесс досмотра которого, включая ручной досмотр, не дал удовлетворительных результатов, следует отказывать в проходе в охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.5.4.6 Помимо проводимого в обязательном порядке досмотра следует осуществлять дополнительный досмотр, включая ручной досмотр, в отношении любых лиц, которые проявляют чрезмерную нервозность или пытаются избежать досмотра, или ведут себя таким образом, что возникает подозрение, что они пытаются скрыть ограниченный к перевозке предмет.

11.5.5 Выборочный и непредсказуемый досмотр определенного процента пассажиров

11.5.5.1 Определенный процент пассажиров вместе с проносимыми ими предметами следует подвергать вторичному досмотру, используя принципы выборочного досмотра и непредсказуемости, когда это практически осуществимо. Подлежащие применению методы досмотра могут включать использование ручного досмотра, других досмотровых технических средств (например, системы обнаружения следов взрывчатых веществ) или сочетание таковых. Процент пассажиров, подлежащих досмотру с помощью таких мер, должен быть основан на сочетании следующих критериев:

- a) национальный и местный уровень угрозы (когда уровень угрозы повышается в течение ограниченного периода времени, процент пассажиров, подлежащих выборочному вторичному досмотру, должен быть больше, чем в период нормальной эксплуатации при более низком уровне угрозы);
- b) результаты оценки риска на национальном и местном уровнях (например, конкретные рейсы, пункты назначения и эксплуатанты воздушных судов); и
- c) технические ограничения основных методов досмотра (например, при использовании АДМ в качестве основного метода досмотра процент пассажиров, подлежащих выборочному досмотру, должен быть выше, чем в случае применения досмотровых сканеров в качестве основного метода досмотра).

11.5.5.2 Доля выборочного вторичного досмотра должна быть в диапазоне от 1 до 99 %. Например, для АДМ минимальный процент выборочного досмотра обычно составляет 10–20 %.

11.5.6 Оценка риска, представляемого пассажирами, посредством выявления поведенческих особенностей

11.5.6.1 В рамках основанного на оценке риска подхода в области авиационной безопасности выявление поведенческих особенностей используется для определения лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации и должны быть подвергнуты дополнительным мерам безопасности. Этот метод предусматривает распознавание поведенческих характеристик, включая (но не ограничиваясь этим) физиологические или жестикуляционные признаки, указывающие на аномальное поведение, и может применяться к общей публике, пассажирам и лицам, не являющимся пассажирами (также называемые лицами, отличными от пассажиров, или сотрудниками).

11.5.6.2 Программы по выявлению поведенческих особенностей основаны на предположении о том, что лица, пытающиеся избежать мер безопасности, как правило, проявляют признаки аномального поведения в сравнении с поведением законных пассажиров. Такие программы выявляют отдельных лиц исключительно на основе их поведения, а не по их этнической принадлежности, расе, полу или религии.

Цели

11.5.6.3 Программы по выявлению поведенческих особенностей предназначены для уменьшения риска для гражданской авиации путем предотвращения или сдерживания деятельности, которая в противном случае могла бы предшествовать актам незаконного вмешательства. Такие программы должны эффективно работать наряду с базовыми мерами, включая меры по досмотру ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа. В то время как при досмотре багажа основное внимание обращается на поиск запрещенных предметов, выявление поведенческих особенностей должно быть направлено на установление потенциального намерения совершить акт незаконного вмешательства.

Преимущества и проблемы

11.5.6.4 Обзор существующих программ по выявлению поведенческих особенностей показывает, что выбор лиц для применения к ним дополнительных мер контроля в целях безопасности на основе аномального поведения может оказаться более эффективным, чем произвольный отбор лиц, и при этом может с большей вероятностью привести к таким дальнейшим действиям, как аресты, изъятия и последующая передача дел полномочным органам.

11.5.6.5 В связи с сосредоточением внимания на отдельных лицах, а не на запрещенных предметах, проносимых пассажирами, выявление поведенческих особенностей потенциально позволяет выявлять неизвестные угрозы, которые в настоящее время не пресекаются другими мерами обеспечения авиационной безопасности.

11.5.6.6 Гибкость, присущая размещению сотрудников по выявлению поведенческих особенностей (т. е. в различных местах и в различное время), превращает этот метод в идеальный инструмент, когда предполагается принимать непредсказуемые меры безопасности в различных местах аэропорта в кратчайшие сроки.

11.5.6.7 Программа по выявлению поведенческих особенностей требует значительных ресурсов и принятия государствами и другими заинтересованными организациями определенных обязательств, в частности, в области предоставления специализированной подготовки сотрудникам по выявлению поведенческих особенностей, а также персоналу, проводящему надзорные мероприятия. Прежде чем создать такую программу, государству следует выделить адекватные ресурсы для гарантии ее успешной реализации с точки зрения качества и количества на протяжении всей программы.

11.5.6.8 Эффективного выявления поведенческих особенностей можно наилучшим образом достичь посредством тесного сотрудничества между различными структурами и ведомствами, связанными с применением мер безопасности. Кроме того, в духе международного сотрудничества государствам предлагается обмениваться информацией, опытом и передовой практикой, касающимися внедрения программ по выявлению поведенческих особенностей.

Применение

11.5.6.9 Программы выявления поведенческих особенностей, действующие в некоторых государствах, несколько отличаются с точки зрения методологии и процессов. Как правило, в них используется четырехэтапный процесс следующим образом:

- a) определить базовую ситуативную обстановку в заданное время и в заданном месте, в которой следует выявлять аномальное поведение лиц;
- b) наблюдать за лицами в заранее установленных местах для выявления тех, кто демонстрирует аномальное поведение, которое выходит за рамки установленной базовой ситуативной обстановки;
- c) найти объяснение аномальному поведению путем целенаправленного разговора с этими лицами и/или с помощью дополнительного досмотра; и
- d) если аномальное поведение невозможно объяснить, направить этих лиц соответствующим полномочным органам, таким как местные правоохранительные органы.

Базовая ситуативная обстановка

11.5.6.10 В целях выявления аномального поведения сотрудникам, занимающимся выявлением поведенческих особенностей, следует отслеживать пассажиров в определенных местах аэропорта (например, люди, стоящие в очередях к контрольным пунктам досмотра и/или контрольным пунктам основного досмотра в зонах прибытия). Сотрудникам не следует ошибочно принимать поведенческие характеристики, присущие условиям аэропорта, в которых осуществляется наблюдение за людьми, за фактическое аномальное поведение. Например, задержки, отмена рейсов и повышенные меры и требования безопасности могут способствовать проявлению у некоторых лиц более высокого по сравнению с обычным состоянием уровня стресса. Такое

поведение, обусловленное окружающими условиями, следует отличать от действительно аномального поведения. Другими словами, сотрудникам следует определить "базовую ситуативную обстановку", соответствующую времени и месту наблюдения за теми или иными лицами на предмет выявления особого поведения. Необходимо регулярно проводить переоценку такой базовой обстановки, с тем чтобы учесть изменения в эксплуатационных условиях.

Проявления аномального поведения

11.5.6.11 В тех случаях, когда какое-либо лицо проявляет признаки аномального поведения, сотруднику по выявлению поведенческих особенностей следует завязать с этим лицом краткий и непринужденный разговор, призванный найти удовлетворительное объяснение такому аномальному поведению. Сотруднику следует задать вопросы, направленные на определение правдивости и последовательности объяснения, данного этим лицом. Помимо разговора, помогающему разъяснить ситуацию, либо в качестве альтернативы таковому, указанное лицо следует подвергнуть дополнительному досмотру.

Решение проблемы и обострение ситуации

11.5.6.12 Последняя стадия процесса выявления поведенческих особенностей требует принятия решения о том, чтобы позволить данному лицу продолжить оформление, либо, если удовлетворительного объяснения аномальному поведению не найдено или поведение становится обманчивым, повысить уровень вмешательства путем подключения правоохранительных ведомств.

11.5.6.13 Выявление поведенческих особенностей можно проводить в различных местах, как в контролируемой, так и неконтролируемой зонах. Сотрудники по выявлению поведенческих особенностей могут быть размещены не только в контрольных пунктах досмотра, но также в других местах, где людей можно легко наблюдать и опрашивать и где лица с враждебными намерениями будут, как ожидается, испытывать повышенный стресс (например, зоны регистрации, выходы на посадку и ворота для въезда транспортных средств).

Навыки и подготовка

11.5.6.14 Сотрудникам по выявлению поведенческих особенностей следует владеть особыми навыками. Хотя объективные данные показывают, что предшествующий опыт работы в авиации не обязателен, тем не менее представляется важным, чтобы сотрудники были знакомы с авиационными условиями до их активного участия в этой работе. Особое внимание следует обращать на навыки межличностных отношений кандидата, поскольку умение вовлечь незнакомца в непринужденный, но целенаправленный разговор является ключевым требованием. С учетом конфиденциальности этой программы следует также рассмотреть вопрос о степени проверки в целях безопасности, которой должен быть подвергнут персонал по выявлению поведенческих особенностей.

11.5.6.15 Выявление поведенческих особенностей требует глубокого понимания соответствующих профилей угрозы. Для обеспечения своей эффективности персонал должен пройти надлежащую подготовку и быть компетентным в оценке аномального поведения. Начальная подготовка должна проводиться на рабочем месте, наряду с аудиторными занятиями, и она может включать курс обучения в таких дополнительных областях, как процедуры обеспечения безопасности и методы наблюдения. Следует рассмотреть необходимость проведения периодической переподготовки, чтобы оказать помощь сотрудникам в поддержании необходимых навыков. Необходимо провести официальную оценку квалификации и обеспечить сертификацию сотрудников соответствующим полномочным органом.

11.5.7 Ручной досмотр пассажиров

11.5.7.1 В одежде существует много мест, где можно спрятать предметы и которые трудно досмотреть, например в подкладке пиджака, в мягких подплечниках, шляпах, церемониальных и религиозных головных уборах, в галстуках, в воротничках, лацканах, поясах и широких каблуках. Предметы также могут быть спрятаны в вещах повседневного пользования, например в газетах и книгах.

11.5.7.2 Как правило, личный досмотр следует проводить в открытом помещении. Однако проводящие досмотр сотрудники не должны выставлять для всеобщего обозрения секретные или личные документы или привлекать внимание к валюте или ценным вещам, принадлежащим досматриваемому лицу.

11.5.7.3 Если требуется весьма тщательный досмотр пассажира, он должен быть проведен в изолированном помещении. Могут понадобиться два сотрудника того же пола, что и досматриваемое лицо.

11.5.7.4 Личный досмотр следует производить следующим образом:

- a) подвергаемый досмотру человек стоит лицом к проводящему досмотр сотруднику;
- b) предметы, которые имеет при себе человек, такие как пальто, книги или газеты, досматриваются, откладываются в сторону и возвращаются ему только после завершения досмотра вручную;
- c) сотрудники мужского и женского пола досматривают, соответственно, мужчин и женщин;
- d) досмотр состоит в методичном прощупывании руками тела и одежды спереди и сзади в следующей последовательности:
 - i) проверка вручную:
 - 1) головного убора или визуальный осмотр волос;
 - 2) верхней одежды всегда в следующем порядке: спина, воротник, лацканы, плечи, внешние и внутренние карманы и рукава;
 - 3) галстука, пояса, блузки/рубашки, свитера, джемпера и т. д., включая карманы;
 - 4) брюк и юбок, начиная с внутренней и внешней стороны пояса и затем карманы, манжеты и кромки; и
 - 5) ботинок и сапог, уделяя при этом особое внимание обуви на высоких каблуках и платформе, и используя, при необходимости, ПДМ или рентгеновское оборудование;
 - ii) визуальный осмотр с целью выявления необычных или подозрительных форм телосложения, например, сомнительная полнота или выпуклости, которые следует дополнительно проверить; и
 - iii) особое внимание следует обращать на область подмышек, грудь, промежность, пояс, закрытые одеждой ноги, лодыжки и обувь.

11.5.7.5 В интересах эффективного обеспечения безопасности и упрощения обработки пассажиров ручной досмотр пассажиров следует проводить в соответствии со следующими основными рекомендациями:

- a) следует получить согласие от подлежащего досмотру лица;
- b) проводящий досмотр сотрудник должен быть тактичным, вежливым и проявлять осторожность;
- c) досмотр следует проводить методично, с тем чтобы не оставить без внимания ни одну часть тела, предмет одежды или содержимое багажа; и
- d) по завершении досмотра необходимо поблагодарить человека за проявленное сотрудничество.

Ограничения ручного досмотра (при применении в качестве единственного метода)

11.5.7.6 Ручному досмотру людей и их вещей присущи определенные ограничения. Например:

- a) он требует сотрудничества со стороны досматриваемого лица;
- b) он не может применяться в отношении электронной или механической аппаратуры, например, сотовые телефоны, портативные ЭВМ или фотоаппараты, которые требуют отдельной проверки с использованием такого оборудования, как рентгеновская установка или система ОСВВ;
- c) он может занимать много времени по сравнению с досмотром техническими средствами, в особенности при большом количестве пассажиров;
- d) его результаты могут зависеть от человеческих недостатков, таких, как дурные привычки, непоследовательность, утомляемость;
- e) он может рассматриваться пассажирами как вторжение в их личную жизнь; и
- f) он может быть неприятен для проводящего досмотр сотрудника.

11.5.8 Досмотр ручной клади

11.5.8.1 Ручную кладь всех вылетающих пассажиров следует подвергать досмотру с использованием одного или нескольких из приводимых ниже методов:

- a) ручной досмотр содержимого каждой провозимой сумки и каждого провозимого предмета. Операторы досмотра должны обращать особое внимание на подозрительные признаки, такие как несоответствующий размеру багажа вес;
- b) обычные рентгеновские установки;
- c) системы для обнаружения следов взрывчатых веществ;
- d) системы для обнаружения жидких взрывчатых веществ (СОЖВВ); и
- e) другие соответствующие технологии и оборудование.

11.5.8.2 Все досмотровое техническое оборудование следует использовать в соответствии с концепцией его эксплуатации, предоставленной изготовителем или поставщиком.

11.5.8.3 Любой предмет или сумка, которые вызывают срабатывание сигнализации оборудования или которые не могут быть пропущены после обычного процесса досмотра, должны быть подвергнуты альтернативному методу досмотра. Любому предмету или любой сумке, которые не могут быть удовлетворительным способом пропущены после завершения всего процесса досмотра, включая ручной досмотр, должно быть отказано в проносе в охраняемые зоны ограниченного доступа.

11.5.8.4 Операторам досмотрового оборудования следует выбирать багаж для вторичного досмотра во всех случаях, когда:

- a) используемое досмотровое оборудование выдает сигнал тревоги, который не может быть объяснен иным образом;
- b) досмотренный с помощью технических средств багаж предположительно содержит запрещенный предмет или предмет, перевозка которого ограничена в соответствии с национальными правилами и поэтому требует дополнительной проверки;
- c) оператор не может подтвердить, что досмотренный багаж не содержит какого-либо запрещенного предмета; или
- d) досмотренный с помощью технических средств багаж генерирует наклонные, непрозрачные или сложные для идентификации изображения (когда такие изображения имеются).

11.5.8.5 Определенный процент ручной клади следует подвергнуть вторичному досмотру, используя принципы произвольного выбора и непредсказуемости, когда это практически осуществимо. Подлежащие применению методы досмотра могут включать использование ручного досмотра, других досмотровых технических средств (например, система ОСВВ) или сочетание таковых. Процент ручной клади, подлежащей досмотру с помощью таких мер, должен быть основан на результатах оценки риска, проведенного соответствующими полномочными органами. В отношении конкретных рейсов, которые предположительно подвергаются повышенной угрозе, может применяться более высокий процент.

11.5.9 Ручной досмотр ручной клади

11.5.9.1 Ручной досмотр ручной клади пассажиров должен всегда проводиться в присутствии владельца багажа и осуществляться следующим образом:

- a) багаж следует открыть (желательно, чтобы это сделал пассажир) и проверить на предмет отсутствия двойного дна. Для определения значительных различий во внешних и внутренних размерах можно использовать прямую измерительную линейку, щуп или другое приспособление;
- b) особое внимание следует обращать на подкладку, отделку, швы, заделку краев, соединительные шпильки, застежки молний, замки, петли, колесики и ручки с целью выявления признаков их переделки или ремонта, что может указывать на сокрытие ограниченного к перевозке предмета;
- c) содержимое багажа следует извлекать слой за слоем, проверяя каждый слой до тех пор, пока сумка не окажется пустой. Затем пустую сумку следует поднять рукой и проверить равномерность распределения ее веса и сам вес пустой сумки. Если возникает подозрение, что вес сумки распределен неравномерно или слишком велик для пустой сумки, то саму сумку

следует проверить на предмет сокрытия ограниченных к перевозке предметов и при необходимости ее следует проверить на рентгеновской установке;

- d) электроаппаратуру, такую как, бритвы, калькуляторы, радиоприемники, часы, фотоаппараты и портативные стереосистемы, включая аксессуары к ним, следует проверить, чтобы убедиться в том, что эти предметы не переделывались, имеют ожидаемый и правильно распределенный вес и не содержат дополнительных батареек. При необходимости, такой предмет следует проверить на рентгеновской установке, чтобы убедиться в отсутствии дополнительного источника питания или органического материала внутри оболочки, которая должна быть неорганической;
- e) достаточно тщательно следует проверять, при необходимости, с помощью рентгеновской установки такие предметы, как термосы, книги, зонтики и костыли на предмет подлинности их предназначения;
- f) следует обращать внимание на содержимое контейнеров и бутылок, в которых могут храниться летучие или огнеопасные жидкости. Жидкости не следует разрешать к перевозке, если имеются основания подозревать, что они могут быть причиной нарушающего порядок или недисциплинированного поведения. Особое внимание следует уделять жидкостям, аэрозолям, гелям, кремам и т. д., поскольку они могут содержать взрывчатые или опасные вещества. Даже в небольших количествах такие вещества в потенциале смертельно опасны, поскольку группа преступников может смешать их содержимое для изготовления СВУ. Рекомендации по мерам безопасности при досмотре ЖАГ приводятся в добавлении 22;
- g) проводящие досмотр сотрудники должны обращать внимание на наличие жирных пятен и небольших отверстий на внешней поверхности багажа и на запахах миндаля, лака для ногтей, клея, духов или других маскирующих испарений, которые могут указывать на присутствие взрывчатых веществ; и
- h) по завершении досмотра багаж следует закрыть и застегнуть, и вернуть его владельцу, после того как он также пройдет ручной досмотр.

11.5.9.2 При проведении ручного досмотра сотрудники должны носить защитные перчатки и следить за тем, чтобы владелец багажа не вмешивался в процесс проверки, используя, при необходимости, твердые, но вежливые команды.

11.5.10 Досмотр ручной клади с помощью обычной рентгеновской установки

11.5.10.1 При использовании для досмотра ручной клади обычной рентгеновской установки изображение каждой части досматриваемого предмета должно воспроизводиться не менее 5 с, что позволяет его внимательно проверить. Оператор рентгеновской установки должен:

- a) проверить равномерность затенения изображений по всей поверхности багажа. Меньшее затенение по краям может указывать на присутствие листового взрывчатого вещества, которое не полностью прилегает к верхней или нижней кромке багажной сумки;
- b) уделять одинаковое внимание как содержимому сумки, так и ее каркасу и дополнительным элементам;
- c) проверить, не имеют ли металлические части или пазы сумки явных выпуклостей или выступов, в которых частично могут быть спрятаны компоненты взрывного устройства;

- d) знать, что любой темный предмет или участок на изображении означает недостаточное проникновение рентгеновских лучей. Поскольку в темных участках может быть спрятано оружие или устройство, такой багаж следует досмотреть вручную; и
- e) если в течение 12-секундной проверки невозможно определить, что в ручной клади отсутствуют ограниченные к перевозке предметы, направить данный багаж для более тщательной проверки во вторичную зону досмотра, расположенную в стороне от общего потока проходящих через пункт досмотра пассажиров.

11.5.11 Досмотр ручной клади с помощью обычной рентгеновской установки с использованием новых технологий

11.5.11.1 Несмотря на то, что введенные в последнее время протоколы и средства системы обеспечения безопасности повысили общественную безопасность, эффективность обнаружения потенциальной угрозы большинства рентгеновских систем безопасности в контрольных пунктах досмотра зависит от субъективной интерпретации человеком сканированных изображений. Такая субъективная интерпретация может быть ошибочной и непоследовательной, что снижает эффективность обеспечения безопасности в контрольных пунктах досмотра.

11.5.11.2 Точность и эффективность функционирования контрольных пунктов досмотра может повысить автоматизированная система обнаружения угрозы. Автоматизированная система обнаружения угрозы, внедряемая для модернизации традиционного рентгеновского оборудования, может повысить эффективность работы персонала и улучшить обработку с учетом обеспечения безопасности потока пассажиров и принадлежащих им предметов. Она может быть быстро реализована при минимальной подготовке персонала и не требует никаких физических изменений в инфраструктуре контрольного пункта досмотра. Кроме того, автоматизированная система обнаружения угрозы может быть реализована в различных условиях, обеспечивая при этом последовательное обнаружение угрозы в различных конфигурациях контрольных пунктов досмотра.

11.5.11.3 В контрольных пунктах досмотра может также быть установлено программное обеспечение для автоматической идентификации жидкостей. Такая система расшифровывает стандартную рентгеновскую томографию для выявления связанной с жидкостью потенциальной угрозы, и при этом открывать содержащую жидкость емкости нет необходимости. Традиционные рентгеновские системы в контрольных пунктах досмотра можно модернизировать, установив в них такую систему, которая позволяет проводящим досмотр сотрудникам более эффективно обнаруживать потенциальные взрывчатые вещества среди кажущихся безобидными материалов и жидкостей, которые могут представлять угрозу при их смешивании. Программное обеспечение для автоматизированной идентификации жидкостей можно органично интегрировать в существующий процесс досмотра, и поскольку такое техническое решение предусматривает встроенное в существующую систему программное обеспечение, оно обеспечивает дополнительный эффективный досмотр всей ручной клади в отличие от автономно устанавливаемых средств, которые являются медленно действующими и требуют проведения выборочного досмотра.

11.5.12 Досмотр ручной клади с помощью рентгеновской установки высокой разрешающей способности, оснащенной устройством ПИОП

11.5.12.1 Программное обеспечение ПИОП в рентгеновской установке с высокой разрешающей способностью не должно создавать помехи обычному функционированию и работе рентгеновского оборудования. ЭВМ должна обладать достаточным запасом мощности процессора, чтобы система ПИОП функционировала, не оказывая отрицательного воздействия на качество изображения или эффективность ее функций.

11.5.12.2 Меню "пуск" на рентгеновском оборудовании или выбираемый старшим оператором параметр должен предлагать ПИОП как факультатив. Такая функция позволяет использовать установку в обычном режиме, если с ПИОП возникнет техническая проблема, а также гарантирует, что с ПИОП не будут необоснованно ассоциироваться не имеющие к ней отношения проблемы.

11.5.13 Досмотр с помощью аппаратуры для обнаружения следов взрывчатых веществ

11.5.13.1 Вручную следует досматривать только багаж, который у оператора рентгеновской установки вызывает подозрение, однако в дополнение к любому ручному досмотру можно использовать аппаратуру ОСВВ. При правильном применении и использовании в соответствующих условиях аппаратура ОСВВ может в значительной степени повысить уровень обеспечения безопасности, в особенности в сочетании с ручным досмотром. Однако системы ОСВВ применяются только в качестве компонента более крупной системы в сочетании с другими техническими средствами, и их нельзя использовать в качестве единственного средства определения того, содержатся ли в багаже взрывчатые вещества или СВУ.

11.5.13.2 Испытание аппаратуры ОСВВ подтвердило тот факт, что такое оборудование весьма эффективно в обнаружении мельчайших следов взрывчатого вещества. Как и при использовании новейших технических средств, для эффективного применения такого оборудования крайне важно, чтобы операторы соблюдали правильный и надлежащий порядок его эксплуатации. Четко установлено, что изготовители взрывных устройств принимают меры предосторожности для устранения вероятности обнаружения следов взрывчатых веществ на внешней оболочке багажа, содержащего СВУ. По этой причине перевозимый в грузовом отсеке багаж нельзя допускать к перевозке только на основании того, что анализ с помощью аппаратуры ОСВВ не выявил каких-либо следов взрывчатых веществ на внешней оболочке багажа. Применение аппаратуры ОСВВ может значительно повысить качество процесса досмотра, в особенности при проверке предметов и отдельных участков внутри багажа в сочетании с ручным досмотром, проводимым в отношении:

- a) предметов внутри багажа, которые трудно результативно досмотреть вручную или с помощью рентгеновской установки, например, портативные компьютеры или другую электроаппаратуру или устройства, работающие на батарейках;
- b) предметов, специально направленных на ручной досмотр (оператором рентгеновской установки или в результате срабатывания сигнализации), включая большинство предметов, которые кажутся операторам рентгеновских установок непрозрачными;
- c) внутренней подкладки багажа, особенно швов, соединений и запоров; и
- d) соответствующих участков или компонентов крупногабаритного, слишком тяжелого или имеющего необычные размеры багажа.

11.5.14 Разделение пассажиров, прошедших и не прошедших досмотр

11.5.14.1 Любые меры по проверке и досмотру пассажиров, их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа могут оказаться бесполезными, если пассажир, прошедший проверку и досмотр, имеет возможность входить в контакт с пассажиром, который не прошел этой процедуры. При проектировании или реконструкции помещений и сооружений руководство аэропорта и эксплуатанты должны принимать меры, с тем чтобы предотвратить такие нежелательные контакты. Требуемое разделение пассажиров можно осуществить по времени и/или по их местонахождению.

11.5.14.2 Если часть здания аэровокзала, расположенная между пунктами контроля и досмотра и пунктом посадки на воздушные суда, используется прибывающими пассажирами, не прошедшими досмотра, такая зона должна быть тщательно проверена до того, как прошедшим досмотр пассажирам будет разрешено войти в эту зону.

11.5.14.3 Если контакты с пассажирами, не прошедшими досмотр или прошедшими его не в полном объеме, предотвратить невозможно, вылетающие пассажиры перед входом в охраняемую зону для посадки на воздушные суда должны проходить повторную процедуру досмотра.

11.5.14.4 При необходимости предоставления наземного транспорта для доставки пассажиров к воздушному судну следует установить процедуры, предусматривающие право посадки в такое транспортное средство только уполномоченному персоналу и пассажирам, прошедшим досмотр для полета на данном, конкретном рейсе.

11.5.14.5 Пассажиров и членов экипажа рейса, который подвергается повышенному уровню угрозы, должны сопровождать сотрудники службы безопасности аэропорта в тех случаях, когда для посадки на борт воздушного судна им необходимо выйти за пределы здания пассажирского аэровокзала. Такие меры предназначены для того, чтобы не допустить проникновение в их число потенциальных преступников или, в более экстремальных случаях, для защиты от нападения из прилегающих зон, и их необходимо принимать независимо от того, следуют ли пассажиры и члены экипажа к воздушному судну пешком или перевозятся на транспортных средствах.

11.5.15 Трансферные и транзитные пассажиры

11.5.15.1 Транзитным пассажирам может быть разрешено по их желанию оставаться на борту воздушного судна, за исключением случаев, когда высадка требуется по техническим причинам или когда сотрудники службы безопасности должны обыскать воздушное судно. При промежуточных посадках на маршруте, во время которых некоторые или все пассажиры остаются на борту, cabinный экипаж должен следить за тем, чтобы высаживающиеся пассажиры не оставляли на борту никакой ручной клади или предметов.

11.5.15.2 С предметами, оставленными высаживающимися пассажирами транзитного рейса, следует поступать соответствующим образом в соответствии с характером обнаруженных предметов. Членам cabinного экипажа или персоналу службы безопасности, которые осуществляют обыск салона, необходимо следовать соответствующим эксплуатационным правилам, касающимся проведения обыска и осмотра салона. Дополнительные рекомендации приводятся в главе 15.

11.5.15.3 Остающихся на борту транзитных пассажиров следует попросить безошибочно идентифицировать свои вещи, возможно, положив их на колени, пока cabinный экипаж проводит проверку в целях безопасности. Только после такого осмотра следует разрешать транзитным пассажирам покидать воздушное судно.

11.5.15.4 Пассажиров, которые высаживаются в пункте транзита, и трансферных пассажиров, и их ручную кладь можно не подвергать досмотру до входа в стерильную зону аэропорта, если в данном государстве установлен процесс валидации, такой, как соглашение о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, и постоянно применяются процедуры в сотрудничестве с другим соответствующим государством, гарантирующие проведение в пункте вылета досмотра пассажиров и ручной клади на надлежащем уровне. Тем не менее, в целях предотвращения проноса на борт воздушных судов запрещенных предметов в отношении таких пассажиров и ручной клади необходимо применять соответствующие меры контроля. Дополнительные рекомендации, касающиеся соглашений о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, приводятся в добавлении 28.

11.5.15.5 Если процесс валидации не осуществляется, все трансферные и транзитные пассажиры и их ручная кладь должны до посадки на борт воздушного судна пройти досмотр.

11.5.15.6 Особые меры предосторожности для контроля за трансферными и транзитными пассажирами и багажом должны включать наблюдение за трансферными зонами, а также за зонами хранения и сортировки багажа. Если трансферный или транзитный пассажир имел доступ в зону хранения или получения перевозимого в грузовом отсеке багажа, такой пассажир должен пройти до посадки на борт воздушного судна повторный досмотр до входа в зону, в которой находятся прошедшие досмотр пассажиры.

11.5.16 Пассажиры, требующие особого внимания

11.5.16.1 Следует разработать специальные инструкции и обучить персонал процедурам досмотра пассажиров, требующих особого внимания, к которым относятся следующие категории лиц:

- a) пассажиры с физическими недостатками;
- b) младенцы в складных детских колясках и маленькие дети;
- c) беременные женщины;
- d) лица, которые по религиозным или культурным убеждениям не допускают личного досмотра; и
- e) участники программы зарегистрированных пассажиров.

11.5.16.2 Инструктивный материал по оформлению других лиц, таких, как дипломатический персонал, военнослужащие и конвоиры, лица, в отношении которых осуществляются правовые или административно-следственные мероприятия, и нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры, приводится в главах 12 и 16.

Пассажиры с физическими недостатками

11.5.16.3 Лица с физическими недостатками должны подвергаться настолько полному досмотру, насколько это позволяет характер их физических недостатков. Если используются кресло-каталка или носилки, их также следует досмотреть. Переносимые вручную предметы следует досматривать стандартными методами.

11.5.16.4 Лица с физическими недостатками всегда должны быть заблаговременно осведомлены о применяемых мерах контроля в целях безопасности для облегчения планирования своего путешествия.

11.5.16.5 Проводящим досмотр сотрудникам необходимо применять следующие методы в отношении лиц с физическими недостатками:

- a) как правило, проводящих досмотр сотрудников следует проинструктировать относительно того, чтобы они:
 - i) акцентировали внимание на человека, а не на физический недостаток, и обращались с уважением со всеми пассажирами;
 - ii) помнили, что не все физические недостатки можно легко распознать и что некоторые могут быть скрытыми;
 - iii) непосредственно обращаться к человеку на простом, ясном языке, а не на жаргоне; и
 - iv) спросить, чем они могут помочь и выслушать высказанную просьбу (люди с физическими недостатками лучше знают, что им конкретно необходимо);

- b) во всех ситуациях досмотр в целях безопасности следует проводить достойным образом и проводящий досмотр сотрудник должен:
 - i) объяснить, почему применяется другой способ досмотра;
 - ii) всегда разъяснять порядок досмотра;
 - iii) убедиться, что все моменты, требующие особого внимания, определены; и
 - iv) никогда не навязывать свою помощь;
- c) при проведении личного досмотра сотрудник должен:
 - i) всегда предлагать проводить досмотр в частном порядке вне поля зрения других лиц (предпочтительно в отдельном помещении, если таковое имеется);
 - ii) уметь распознавать широко используемые медицинские средства и применять подходящие методы для досмотра таких средств, включая соответствующие методы проверки кресел-каталок и носилок;
 - iii) спросить у лица с физическими недостатками, как наилучшим образом ему помочь и внимательно выслушать его ответ о том, что ему необходимо;
 - iv) спросить у данного лица, не доставляет ли данная процедура какого-либо неудобства, и быть готовым, при необходимости, применить другой способ досмотра;
 - v) при досмотре находящегося в кресле-каталке лица присесть, чтобы находиться на уровне его лица;
 - vi) движения рук при досмотре должны быть уверенными, но осторожными, с соблюдением тактичности;
 - vii) прежде чем взять для досмотра трость, раму для ходьбы или костыли, удостовериться, что данное лицо может стоять без посторонней помощи; и
 - viii) прежде чем взять у слепого пассажира белую трость или отвести от него собаку-поводыря, принять соответствующие меры по его ориентированию;
- d) при досмотре кресла-каталки или собаки-поводыря:
 - i) для досмотра личных кресел-каталок следует применять особые процедуры; и
 - ii) проводящие досмотр сотрудники должны иметь в виду, что упряжь собак-поводырей может привести к срабатыванию аварийной сигнализации;
- e) при досмотре багажа проводящим досмотр сотрудникам следует:
 - i) всегда предлагать провести досмотр в частном порядке;
 - ii) учитывать тот факт, что человек может быть не способен поднять и положить багаж на ленточный транспортер рентгеновской установки или снять его с транспортера;

- iii) учитывать возможность того, что человек может плохо слышать или из-за плохого зрения может не опознать свой багаж для его получения после досмотра на рентгеновской установке;
- iv) всегда досматривать багаж слепого пассажира в присутствии свидетеля;
- v) тщательно заново упаковать сумки. Содержимое багажа слепого пассажира следует уложить точно в том же порядке, в котором он был выложен;
- vi) убедиться, что все лекарства тщательно заново упакованы; и
- vii) проявлять тактичность, в особенности при обращении с медицинскими средствами, а также при обращении с личными вещами, в частности, предметами личной гигиены или предметами, используемыми в связи с физическими недостатками.

11.5.16.6 Проводящим досмотр и проверку сотрудникам следует всегда помнить, что важно проявлять тщательность, однако в жестком применении процедур нет необходимости, если требуемый процесс осуществляется в соответствии с необходимыми стандартами.

Младенцы и маленькие дети

11.5.16.7 До посадки на борт воздушного судна все пассажиры, даже младенцы, должны быть досмотрены. Взрослых пассажиров не следует просить предпринимать что-либо, что могло бы разделить их с ребенком, и если необходимо провести личный досмотр младенца/подростка, то следует получить разрешение пассажира. Однако:

- a) родители должны взять младенцев на руки из складных колясок или слингов для переноски, с тем чтобы их можно было на руках родителей досмотреть с помощью ПДМ;
- b) детям более старшего возраста можно предложить пройти через АДМ;
- c) при необходимости, персонал, проводящий досмотр перед посадкой на борт воздушного судна, может попросить оказать ему помощь при повторном досмотре ребенка; и
- d) складные коляски и слинги для переноски младенцев, а также все другие предназначенные для детей средства, должны быть досмотрены с помощью рентгеновской установки и могут также, при необходимости, подвергаться дополнительному досмотру.

Беременные женщины

11.5.16.8 Беременные женщины должны проходить такую же процедуру досмотра, как и другие пассажиры. Однако если беременная женщина выражает по этому случаю беспокойство, она может попросить вместо досмотра с помощью детекторных систем, таких, как ПДМ, АДМ или досмотровые сканеры, провести личный досмотр. В таком случае следует организовать проведение досмотра в частном порядке.

Лица, религиозные или культурные убеждения которых не допускают проведения ручного досмотра

11.5.16.9 В некоторых частях света могут существовать практика и поведение, продиктованные обычаями, культурой или религией, которые могут воспрепятствовать применению рекомендуемого способа досмотра.

В этих случаях для лиц, которые просят провести досмотр в соответствии со своими убеждениями, следует предусматривать помещение для досмотра в частном порядке.

11.5.17 Участники программы зарегистрированных пассажиров

11.5.17.1 Многие государства и аэропорты в настоящее время вводят программы зарегистрированных пассажиров, призванные выявлять представляющих малый риск пассажиров и оформлять их по ускоренным процедурам досмотра и иммиграционным процедурам.

11.5.17.2 Программы упрощения формальностей для пассажиров позволяют авиапассажирам установить определенный уровень доверия к себе со стороны соответствующего полномочного органа, аэропортов и эксплуатантов воздушных судов в отношении применяемых ими мер безопасности. Такие программы, как правило, являются добровольными, и пассажир соглашается предоставить биометрические и биографические данные в обмен на ускоренный порядок оформления.

11.5.17.3 Лица, которые желают участвовать в такой программе, должны предоставить удостоверяющую личность информацию, т. е. фамилию, адрес проживания, номер телефона, и затем представляют результаты проверки анкетных данных и привлечения к уголовной ответственности, электронный снимок лица, данные сканирования сетчатки глаза и/или отпечатков пальцев. Если не выявляются данные, свидетельствующие о повышенной степени риска, соответствующий полномочный орган выдает заявителю удостоверяющую личность смарт-карточку зарегистрированного пассажира, которая содержит информацию биометрической идентификации, предотвращающую ее использование посторонними лицами. Технические требования к идентификационным карточкам зарегистрированных пассажиров содержатся в документе *"Машиносчитываемые проездные документы"* (Дос 9303).

11.5.17.4 В программе зарегистрированных пассажиров участвуют следующие стороны:

- a) кандидат или владелец карточки;
- b) регистрирующая организация, которая собирает биометрические и биографические данные и выдает карточки;
- c) система управления информацией, которая обрабатывает и сверяет данные, используя результаты проверок анкетных данных и угрозы для безопасности, и после утверждения распространяет эти данные участникам программы от отрасли; и
- d) участники отрасли.

11.5.17.5 В контрольном пункте досмотра пассажиров в коридоре для участников программы зарегистрированных пассажиров можно применять следующие процедуры, при которых участник программы зарегистрированных пассажиров либо:

- a) предъявляет идентификационную карточку зарегистрированного пассажира и подтверждает свои биометрические данные в информационном терминале программы зарегистрированных пассажиров, который дает разрешение при подтверждении личности; либо
- b) направляется в специально предназначенный приоритетный коридор или основной контрольный пункт досмотра пассажиров с двухуровневой системой досмотра в целях безопасности, включая, как минимум, АДМ, а также досмотр всей ручной клади с помощью рентгеновской установки и повторной проверки на выборочной основе или проверки для выявления причин срабатывания сигнализации средств досмотра.

11.6 ПОРЯДОК ОБРАЩЕНИЯ С ПРЕДМЕТАМИ, ОГРАНИЧЕННЫМИ К ПЕРЕВОЗКЕ

11.6.1 Общие положения

11.6.1.1 Предметы, ограниченные к перевозке, в конкретном контексте авиационной безопасности определяются как такие предметы, устройства или вещества, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства против гражданской авиации или которые могут создать угрозу для воздушного судна и находящихся на его борту лиц, для публики или установок.

11.6.1.2 Предметы, ограниченные к перевозке, не должны ни при каких обстоятельствах быть пронесены в охраняемые зоны ограниченного доступа и, по возможности, следует предотвращать их пронос в общедоступные зоны аэропорта, если их перевозка официально не разрешена и если не принимаются надлежащие меры по обеспечению безопасности. Кроме того, предметы, ограниченные к перевозке, нельзя ни при каких обстоятельствах проносить внутрь салона воздушного судна или помещать в грузовой отсек воздушного судна без соответствующего разрешения.

11.6.1.3 К предметам или веществам, ограниченным к перевозке, следует применять концепцию оценки риска. При проведении оценки предметов важно учитывать следующие аспекты:

- a) физические свойства и опасные характеристики конкретных предметов или веществ, которые не считаются опасными грузами, но могут, тем не менее, быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства;
- b) минимальный объем или количество потенциально опасных веществ, необходимые для совершения акта незаконного вмешательства, учитывая при этом возможности аэропортовых систем досмотра обнаружить их наличие. Производящим досмотр сотрудникам следует вести счет пассажиров, провозящих допустимые количества одного и того же вещества или материала, если такие материалы при их соединении могут представлять опасность; и
- c) физические свойства и опасные характеристики предметов или веществ, которые считаются опасными грузами и, таким образом, подпадают под действие положений Приложения 18 *"Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"* и требований документа *"Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху"* (Дос 9284).

11.6.2 Общие категории предметов, ограниченных к перевозке

11.6.2.1 В целях уточнения и определения того, какие предметы являются предметами, потенциально ограниченными к перевозке, как показано на рис. 11-2, они могут быть объединены в следующие две общие категории:

- a) опасные грузы, перечисленные в таблице 3-1 документа Дос 9284:
 - i) запрещенные к перевозке в соответствии с частью 8. Если не будут приняты надлежащие меры, перечисленные в части 8, опасные грузы нельзя перевозить в багаже пассажиров, однако они могут быть приняты к перевозке в качестве груза;
 - ii) разрешены к перевозке в соответствии с частью 8, однако их перевозка в салоне может быть ограничена в связи с запретом по соображениям безопасности;

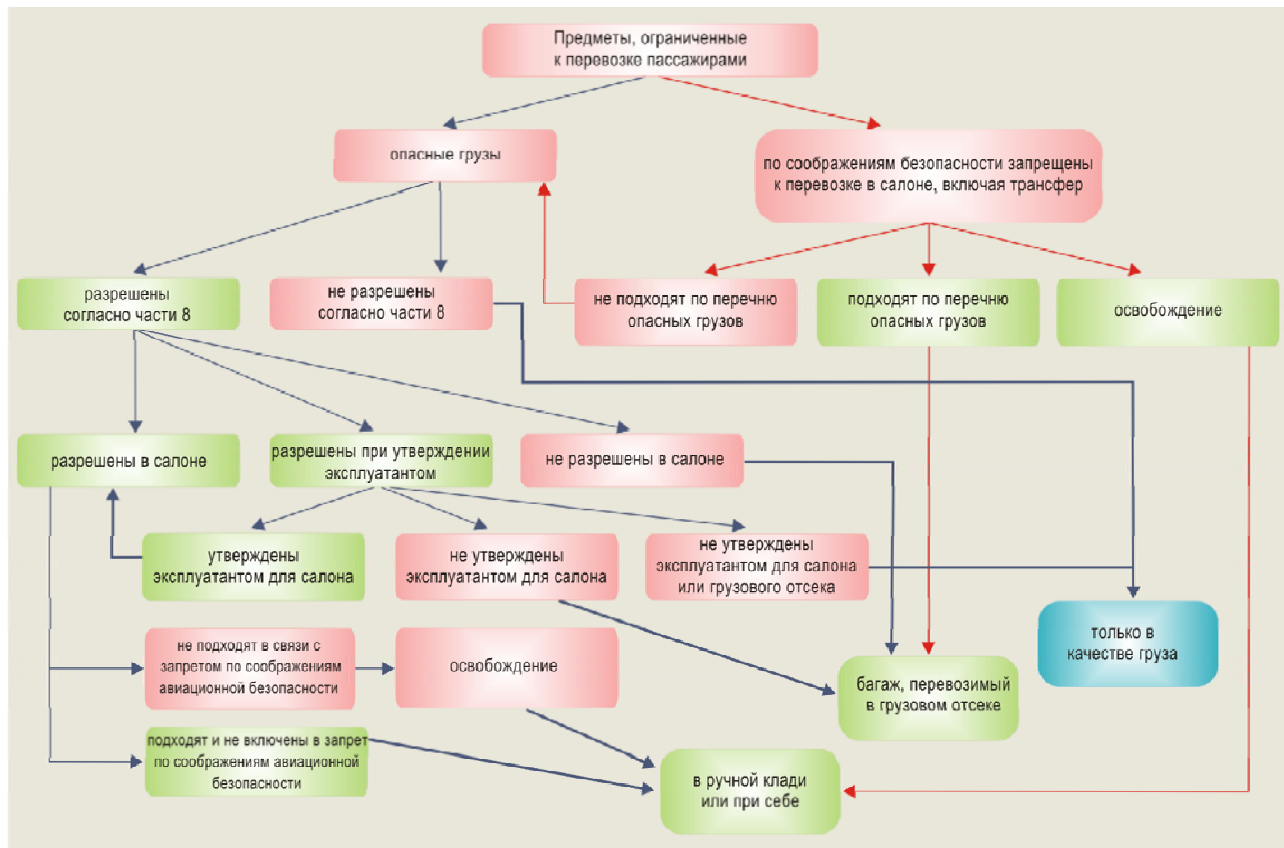


Рис. 11-2. Предметы, ограниченные к перевозке

- iii) разрешены к перевозке в соответствии с частью 8, но их перевозка в салоне может быть не разрешена согласно политике эксплуатанта воздушного судна; или
- iv) разрешены к перевозке в соответствии с частью 8, однако их перевозка в салоне не разрешена; и
- b) предметы, ограниченные к перевозке, которые не считаются опасными грузами, но перевозка которых, тем не менее, запрещена в салоне и по соображениям безопасности их не разрешается помещать в перевозимый в грузовом отсеке багаж.

11.6.2.2 Общие категории предметов, на которые распространяются освобождения, которые указаны на рис. 11-2, включают следующие предметы, ограниченные к перевозке:

- a) предметы повседневного пользования, такие как отпускаемые по рецепту лекарства, детское молоко или питание, продукты питания для соблюдения специальной диеты, а также жидкости в медицинских целях; и
- b) разрешенное к провозу оружие, например: огнестрельное оружие, провозимое сотрудниками службы безопасности на борту и сотрудниками правоохранительных органов, также спортивные и охотничьи ружья, помещенные в грузовой отсек. Дополнительные инструктивные указания приводятся в главе 12.

11.6.3 Опасные грузы

11.6.3.1 В документе Doc 9284 определенные предметы или вещества классифицируются как опасные, и пассажиры не должны иметь их при себе или провозить в своей ручной клади или зарегистрированном багаже за исключением тех предметов, на которые распространяются освобождения согласно документу 9284. В таблице 3-1 документа Doc 9284 приводится неполный перечень известных опасных грузов.

11.6.3.2 Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах, определяются в п. 2.1 главы 2 части 1 документа Doc 9284 как "любое изделие или вещество, которое, будучи представленным для перевозки, способно взрываться, вступать в опасные реакции, возгораться либо выделять в опасном количестве тепло или токсические, коррозионные или легковоспламеняющиеся газы или пары в обычных условиях, возникающих в ходе перевозки, не должны провозиться на борту воздушного судна ни при каких обстоятельствах".

11.6.3.3 Опасные грузы, указанные в таблице 3-1 документа Doc 9284, подразделяются на 9 классов, которые включают:

- a) взрывчатые и огнеопасные вещества, т. е. любые взрывчатые или легковоспламеняющиеся вещества в любой форме или виде (жидкая, твердая, или смесь), которые могут причинить телесные повреждения или смерть или представлять угрозу здоровью пассажиров, экипажу и населению, или авиационной безопасности, или безопасности полета воздушного судна, или имуществу. К этой категории также относятся все части, элементы или химические материалы (также называемые прекурсорами), которые могут быть использованы в качестве основных компонентов во взрывном или зажигательном устройстве, а также боеприпасы; и
- b) химические или токсичные вещества, в том числе радиоактивные материалы, в любой форме или виде, которые могут причинить телесные повреждения или смерть или представляют угрозу здоровью пассажиров и экипажа, или авиационной безопасности, или безопасности полета воздушного судна, и имуществу. К этой категории также относятся все части, элементы или химические материалы (также известные как прекурсоры), которые могут быть использованы в качестве основных компонентов химического или токсичного устройства независимо от того, находятся ли они в емкостях или нет.

11.6.3.4 С учетом аспектов обеспечения безопасности государства могут применять ограничения в отношении перевозки таких предметов в салоне воздушного судна. Такие ограничения могут относиться к следующему:

- a) ограничениям разрешаемого количества ЖАГ. Инструктивный материал содержится в добавлении 22; и
- b) специальной политике, которой следует эксплуатант воздушных судов в отношении определенных рейсов или пунктов назначения ввиду повышенной угрозы или результатов оценки риска.

11.6.3.5 В случае применения ограничений в отношении конкретного полета или пункта назначения весьма важно предоставить такую информацию пассажирам как можно раньше до даты начала их путешествия и, в конечном итоге, во время регистрации в аэропорту.

11.6.4 Предметы, запрещенные к перевозке в пассажирском салоне по соображениям безопасности

11.6.4.1 Помимо перечня опасных грузов, государствам следует разработать для использования в ходе штатных условий деятельности перечень запрещенных предметов. Рекомендуемый перечень запрещенных

предметов содержится в добавлении 43. К этой категории относятся все виды огнестрельного и другого оружия или любой предмет или подобие предмета, из которого можно выпустить наносящую травму пулю, а также части или элементы такого предмета. Разрешаемое к провозу оружие, включая стрелковое оружие и боеприпасы, принадлежащие сотрудникам правоохранительных органов, и боеприпасы категории 1.4 класса 1 разрешается перевозить только в грузовом отсеке воздушного судна согласно документу Doc 9284.

11.6.4.2 Инструктивный материал, касающийся разрешения сотрудникам правоохранительных органов иметь при себе оружие в пассажирском салоне воздушного судна при особых обстоятельствах, приводится в главе 12.

11.6.4.3 В результате оценки риска, проводимой на постоянной основе отдельными государствами, может быть установлена необходимость включения дополнительных запрещенных предметов в течение определенных периодов времени путешествия или для определенных пунктов назначения, которые подвергаются повышенной угрозе, или даже для особых полетов воздушных судов, связанных с повышенным риском для авиационной безопасности.

11.6.4.4 При таких обстоятельствах государства могут посчитать целесообразным применить другие временные меры безопасности. Примеры возможных краткосрочных дополнительных мер включают:

- a) разрешение на провоз только одного предмета ручной клади, внешние размеры которого не превышают 56 × 45 × 25 см, плюс один небольшой предмет личного пользования, при этом для пассажиров первого или бизнес-класса устанавливаются особые нормы. Такая мера может способствовать ускорению процесса досмотра и контролю количеству предметов, проносимых пассажирами на борт воздушного судна;
- b) обязательный отдельный досмотр в контрольном пункте досмотра курток/пиджаков, пальто и портативных ЭВМ, а также жидкостей, которые следует вынуть из защищенного от несанкционированного вскрытия пакета ЗНВП, в котором они хранятся, – мера, которая может повысить эффективность досмотра ввиду проверки каждого предмета по отдельности, но может отрицательно повлиять на упрощение формальностей, понизив пропускную способность;
- c) устанавливаемую государством максимальную вместимость емкостей, содержащих ЖАГ и кремы, и ограничение количества емкостей на каждого пассажира, что также определяется государством, с некоторыми исключениями по медицинским или другим важным соображениям. Такая мера может предотвратить возможное нападение на борту воздушного судна с использованием самодельного жидкого взрывного устройства, однако не мешает группе злоумышленников попытаться смешать жидкости для сборки такого устройства; и
- d) обязательное изъятие электрической и электронной аппаратуры из ручной клади в случае получения специальных разведывательных данных о потенциальном ненадлежащем использовании таких устройств в аэропорту или государстве. Такая мера рекомендуется только на случай отсутствия в аэропорту надлежащих средств обнаружения взрывчатых веществ или сотрудников, имеющих надлежащую подготовку и аттестованных для выполнения своей работы.

11.6.4.5 Любые дополнительные меры, касающиеся повышенной угрозы, должны быть согласованы среди затронутых такими мерами государств для обеспечения бесперебойной деятельности и беспрепятственного движения потока пассажиров. Дополнительную информацию следует довести до сведения всех аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, эксплуатирующих пассажирские воздушные суда в этих государствах, с тем чтобы пассажиры были надлежащим образом информированы. И наконец, об этих дополнительных мерах следует также информировать ИКАО, ИАТА, МСА и соответствующие региональные организации для обеспечения надлежащей согласованности и координации действий на всех уровнях.

Осведомленность пассажиров об ограниченных к перевозке предметах

11.6.4.6 Государства должны предоставлять пассажирам конкретную информацию о касающихся багажа правилах и условиях. Такая информация, включая четко определенные перечни разрешенных и ограниченных к перевозке предметов, которую можно изучить заблаговременно, может при организации путешествия оказать помощь пассажирам надлежащим образом собрать их ручную кладь и перевозимый в грузовом отсеке багаж.

11.6.4.7 Хотя многие предметы хорошо известны пассажирам как запрещенные к перевозке в любом месте на борту воздушного судна, если не применяются специальные процедуры, во многих случаях пассажирам неизвестно, какие еще предметы ограничены к перевозке. В результате таких ситуаций в пунктах досмотра могут возникать излишние задержки, что значительно снижает пропускную способность и создает дополнительный объем работы для сотрудников службы безопасности и отвлекает их внимание и в некоторых случаях является причиной конфликтного поведения пассажиров.

11.6.4.8 Число ограниченных к перевозке предметов, которые должны быть изъяты в пунктах досмотра, следует свести к минимуму за счет мер по предоставлению пассажирам соответствующей информации следующим образом:

- a) через средства массовой информации эксплуатанты воздушных судов и аэропортов могут информировать пассажиров о предметах, ограниченных к перевозке;
- b) в ходе регистрации сотрудники аэропорта или эксплуатанта воздушных судов должны информировать стоящих в очереди пассажиров о том, какие предметы ограничены к перевозке, пока у пассажиров еще есть время переложить предметы, ограниченные к перевозке, в перевозимый в грузовом отсеке багаж (если это разрешено) или, если это возможно, оставить такие предметы кому-либо на хранение; и
- c) при приобретении электронных билетов компьютеризованный процесс бронирования должен включать четкое предупреждение о предметах, ограниченных к перевозке, и информировать пассажиров о потенциальных последствиях, если такие предметы будут обнаружены в контрольных пунктах досмотра.

11.6.4.9 Помимо вышеуказанных мер, эксплуатанты аэропортов и воздушных судов с учетом соответствующих рекомендаций ИКАО могут предложить магазинам розничной торговли в аэропорту давать покупателям соответствующие пакеты ЗНВП для предъявления в контрольных пунктах досмотра приобретенных ими жидкостей.

11.6.4.10 Прежде чем ввести новые ограничения, государствам следует предусмотреть проведение информационной кампании. Цель заключается в том, чтобы пассажирами было получено строгое, четкое уведомление, прежде чем они предпримут свое путешествие. Например, если информационная кампания начнется меньше чем за 7 дней до введения в действие новых требований, она, по всей вероятности, не будет очень эффективной. Как правило, до введения новых требований оптимально требуется предусмотреть подготовительный период в 15–30 дней.

11.6.4.11 За исключением кризисных ситуаций, государствам следует предусмотреть введение в действие новых требований или ограничений через 60–90 дней после принятия соответствующего законодательства, с тем чтобы предоставить эксплуатантам аэропортов и воздушных судов достаточно времени, для того чтобы скорректировать процедуры и модифицировать инфраструктуру, если в этом имеется необходимость.

11.6.4.12 Для того чтобы избежать дезорганизации, которая может привести к излишним задержкам в контрольных пунктах досмотра, необходимо провести своевременную подготовку сотрудников аэропорта и эксплуатанта по выполнению новых требований. Необходимо разработать курс всесторонней подготовки, с тем

чтобы сотрудники получили четкое представление о новых требованиях, а аэропорты смогли начать практическое материально-техническое планирование для реализации соответствующих мер на стойках регистрации и контрольных пунктах досмотра.

11.6.4.13 У сотрудников должен быть исчерпывающий перечень часто задаваемых вопросов, с тем чтобы они могли ответить на большинство из них, не обращаясь за консультацией к начальнику, и избежать соответствующих задержек, отрицательно влияющих на прохождение пассажиропотока.

11.6.4.14 Эффективное и практическое внедрение новых ограничений нельзя оставлять только на усмотрение отрасли. Государства должны играть определенную роль и созывать регулярные совещания с представителями отрасли как на уровне старшего руководства, так и на оперативном аэропортовом уровне для обсуждения указанных требований и предоставления консультаций по их реализации.

11.6.4.15 При реализации новых ограничений отрасль должна рассмотреть возможность назначения контактных пунктов и лиц для распространения информации в рамках их организации и должна обеспечить присутствие в таких пунктах руководителей и начальников для оказания помощи сотрудникам.

11.6.4.16 В случае назначения контактных пунктов и лиц следует также обновлять официальный список контактных лиц из числа соответствующих сотрудников безопасности в отрасли. Наличие точных и полных списков позволяет государству эффективно распространять информацию об изменениях и дополнительных рекомендациях по вопросам реализации и гарантирует государствам возможность своевременного уведомления всех секторов отрасли о новых требованиях.

Процедуры в аэропорту до прохождения досмотра

11.6.4.17 Несмотря на меры по информированию общественности, пассажиры могут все еще прибыть в аэропорт, не зная или не совсем понимая новые требования или ограничения в отношении жидкостей, размеров багажа, оформления портативных ЭВМ и т. д., или могут запрашивать разъяснения у стоек регистрации. Таких пассажиров можно все же информировать о новых требованиях или ограничениях следующим образом:

- a) поместив на видных местах на пути следования пассажиров плакаты или объявления, содержащие в простой и легко понятной форме информацию о новых требованиях;
- b) в зависимости от местных правил в отношении пакетов ЗНВП, рекламируя и продавая соответствующие пакеты ЗНВП в точках розничной торговли в неконтролируемой зоне, тем самым доводя до сведения пассажиров важность такого требования. Дополнительная информация по пакетам ЗНВП содержится в добавлении 22;
- c) выделяя сотрудников аэропорта или эксплуатанта для информирования ожидающих пассажиров о новых требованиях в отношении предметов, ограниченных к перевозке. Аналогичная упреждающая помощь может быть оказана на установках самообслуживания, а также на железнодорожных и автобусных станциях, на которых пассажиры могут получить информацию о новых требованиях от сотрудников или где могут быть вывешены плакаты и объявления с соответствующей информацией;
- d) предусмотрев специальную зону для переупаковки багажа, которая не мешает процессу регистрации или не препятствует доступу к контрольным пунктам досмотра;
- e) установив специальные информационные пункты или стойки для оказания помощи пассажирам, которые прибывают в аэропорт с длинным списком вопросов; и

- f) используя шаблон установленного размера, если новые требования предусматривают изменение размеров ручной клади, с тем чтобы пассажиры могли без труда определить, следует ли регистрировать их ручную кладь для перевозки в грузовом отсеке воздушного судна.

11.6.4.18 На стойках регистрации следует применять следующие меры:

- a) сотрудники службы регистрации должны давать разъяснения ясно и понятно, предоставляя простую информацию о любых новых требованиях и отвечая на любые возникающие вопросы;
- b) при использовании автоматизированной регистрации на дисплее должны отображаться информация о новых правилах и содержаться простые вопросы, например, имеются ли у пассажира жидкости в емкостях, превышающих максимальный объем;
- c) для сведения пассажиров в зоне, непосредственно примыкающей к стойке автоматизированной регистрации, на видном месте следует размещать объявления и направлять пассажиров, не отвечающих новым требованиям, к сотруднику службы регистрации для дальнейшего оформления;
- d) поскольку пассажиры могут иметь при себе ряд предметов, которые не разрешается провозить в ручной клади, для таких предметов должны быть предусмотрены соответствующие мусорные ящики;
- e) сотрудники должны иметь четкие инструкции относительно того, как решать беспокоящие пассажиров вопросы, связанные с перемещением предметов для перевозки в грузовой отсек воздушного судна, включая любые необходимые консультации медицинских сотрудников, и как разрешать соответствующие ситуации. В этой связи государствам, аэропортам и эксплуатантам воздушных судов, возможно, потребуется учитывать проблему юридической ответственности; и
- f) пассажирам следует предложить поместить любую вызывающую сомнение по размерам ручную кладь в шаблон для проверки багажа, чтобы убедиться, что ее размер приемлем, а любой багаж, который не проходит в шаблон, следует в этом случае поместить в грузовой отсек. Пассажиры могут на выбор либо выложить определенные предметы и выбросить их, поместить их в грузовой отсек, либо принять другие меры для их доставки в пункт назначения.

11.6.4.19 При введении новых требований значительного увеличения количества перевозимого в грузовом отсеке багажа, как правило, не происходит. Однако, аэропортам и эксплуатантам воздушных судов следует рассмотреть возможность максимального использования имеющихся средств досмотра для решения потенциальных проблем, а аэропортам следует определить, может ли потребоваться установить дополнительное оборудование для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа и ввести альтернативные процедуры досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа. Пассажиры могут оспаривать порядок применения этих мер, что может вызвать задержки для других пассажиров. Например, пассажир может усомниться в необходимости перевозки жидкого лекарства, хранящегося в неприемлемой емкости или превышающего разрешенное количество, в грузовом отсеке воздушного судна, выразив при этом обеспокоенность относительно возможных негативных последствий, как, например, инсулин может замерзнуть при перевозке в грузовом отсеке воздушного судна, или пассажир может попытаться зарегистрироваться с превышающим установленные размеры багажом или может не соглашаться на перевозку какого-либо предмета в грузовом отсеке ввиду его хрупкости или большой стоимости.

Процедуры в контрольном пункте досмотра

11.6.4.20 Сотрудники, проводящие досмотр, должны быть осведомлены об ограничениях в отношении определенных предметов, в том числе запрещенных предметов и веществ, относящихся к категории "опасных

грузов", которые пассажиры могут попытаться провезти в своем багаже. Отдельный досмотр (в отдельном подносе) каждого перевозимого пассажиром предмета может серьезно снизить пропускную способность контрольного пункта досмотра и может потребовать радикальных изменений в конфигурации или процедурах. Для максимального ускорения обработки багажа без ущерба для качества изображения допускается группирование предметов. Предметы можно поместить вместе в один и тот же поднос, например, пакет с жидкостями и куртку, но они должны лежать рядом таким образом, чтобы не создавать затенений для рентгеновского изображения.

11.6.4.21 Операторы досмотра могут совершать обходы выстроенных для проверки очередей пассажиров или находиться перед входом в контрольный пункт досмотра для того, чтобы напомнить пассажирам о новых требованиях и, по необходимости, визуально удостовериться, что пакеты ЗНВП соответствуют действующим требованиям. Такие сотрудники могут также следить за тем, чтобы пассажиры снимали свою верхнюю одежду или куртки/пиджаки и приготовили свои портативные ЭВМ и другие предметы до подхода к ленточному транспортеру. Такой подготовке к досмотру могут способствовать четкие информационные знаки.

Обращение с предметами, ограниченными к перевозке, и их изъятие

11.6.4.22 Персонал, главной обязанностью которого является обнаружение предметов, ограниченных к перевозке, должен быть осведомлен о том, что многие эти предметы или вещества согласно документу Дос 9284 относятся к категории опасных грузов.

11.6.4.23 Некоторые предметы, ограниченные к перевозке, несмотря на то что их запрещено перевозить в пассажирском салоне воздушного судна, могут перевозиться в грузовом отсеке, если они не будут представлять опасности для воздушного судна, будут надлежащим образом упакованы, опечатаны и их перевозка разрешена эксплуатантом воздушных судов. С такими предметами следует обращаться следующим образом:

- a) до регистрации помещать в перевозимый в грузовом отсеке багаж пассажира, если данный предмет не представляет угрозы безопасности полета воздушного судна;
- b) конфисковать с последующей надлежащей утилизацией или уничтожением;
- c) конфисковать и хранить на складе полномочного органа аэропорта или эксплуатанта воздушного судна для последующего возврата пассажиру; или
- d) изымать и после надлежащей подготовки и упаковки перевозить в грузовом отсеке воздушного судна для последующего возврата пассажиру в указанном в билете пункте назначения.

11.6.4.24 На местах следует предусмотреть порядок обращения с предметами, ограниченными к перевозками, которые в ходе процедуры досмотра обнаружены либо у пассажиров, либо в их ручной клади. Согласно местным процедурам досмотра и обнаружения стрелкового оружия или подозреваемого взрывного устройства, возможно, потребуется незаметно вызвать начальника проводящего досмотр сотрудника, который, в свою очередь, обратится за помощью к местному полицейскому полномочному органу.

11.6.4.25 При обнаружении оружия в ручной клади пассажира можно закрыть сумку и убрать ее за пределы досягаемости пассажира либо оставить ее внутри рентгеновской установки. Последний способ не следует применять в отношении подозреваемого взрывного устройства, поскольку он значительно затруднит работу экспертов по взрывным устройствам, которым придется обезвреживать данное устройство, а в случае его срабатывания даже увеличит его шрапнельное действие. Если будет подтверждено, что данный предмет является подозреваемым взрывным устройством, сотрудники службы безопасности не должны к нему прикасаться, а должны незамедлительно приступить к выполнению стандартных процедур, предусмотренных для подозреваемых взрывных устройств.

11.6.4.26 Обработка и утилизация предметов, конфискованных в контрольном пункте досмотра сотрудником полиции или представителями других правоохранительных органов, должна осуществляться в соответствии с национальным законодательством. Сотрудник службы безопасности аэропорта должен обеспечить тщательный учет всех таких предметов, а также предметов, оставленных без присмотра на территории аэропорта или на борту воздушного судна. Об обнаружении в аэропорту таких предметов следует информировать представителей эксплуатантов воздушных судов, с тем чтобы в пунктах выхода на посадку применить дополнительные меры оценки риска, представляемого пассажирами, и меры обеспечения безопасности, и известить об этой ситуации пилота.

11.6.4.27 Определить реакцию пассажира при обнаружении у него оружия весьма сложно, поскольку это зависит от целого ряда факторов, таких как характер поведения данного лица, близость нахождения вооруженных сотрудников полиции и в какой степени сотрудники безопасности обучены способам оказывать противодействие таким лицам в целях их задержания.

11.6.4.28 Лицо, у которого будет найдено оружие и которое будет поставлено перед этим фактом, может попытаться скрыться с применением оружия или может попытаться неожиданно напасть на стоящих поблизости пассажиров. Вместо такой конфронтации, возможно, целесообразнее скрытно последовать и проследить за таким лицом и провести его или ее задержание в зоне, представляющей минимальную опасность для окружающих.

11.6.4.29 Решение в таких случаях зависит от уровня обеспечения безопасности в зале ожидания, где должен появиться подозреваемый, а также от способности сотрудников службы безопасности и полиции скрытно следовать за данным лицом. Всегда следует учитывать вероятность того, что подозреваемый может быть лишь одним из членов группы или может попытаться передать оружие или взрывное устройство третьему лицу, уже находящемуся в зале ожидания.

Трансферные пассажиры

11.6.4.30 Трансферные пассажиры могут создавать значительные оперативные проблемы в некоторых аэропортах. Такие пассажиры могут иметь предметы, которые не разрешаются к перевозке в ручной клади в трансферном пункте, и могут возражать против, как им кажется, неожиданного требования изъять такие предметы. Кроме того, трансферные пассажиры могут путешествовать с ручной кладью, превышающей установленные размеры, и вследствие этого им может потребоваться перекладывать свой багаж или передавать багаж для перевозки в грузовом отсеке воздушного судна, что, возможно, создаст для эксплуатантов воздушных судов проблемы оперативно-эксплуатационного характера. Наконец, трансферные пассажиры могут не иметь возможности предъявить доказательства совершения покупки того или иного предмета на борту воздушного судна или в торговой точке розничной торговли в аэропорту и/или не знать о такой необходимости.

11.6.4.31 Аэропортам следует решить вопрос о том, как обращаться с неприемлемыми к перевозке предметами, имеющимися у трансферных пассажиров, и им может потребоваться введение процедур по помещению таких предметов в багаж, перевозимый в грузовом отсеке, возврату их пассажиру в другое время или хранению их в контрольном пункте досмотра. В последнем случае могут потребоваться помещения для хранения с учетом потенциального риска.

11.6.4.32 Для адекватной подготовки пассажиров и сведения к минимуму трудностей в трансферном пункте информацию о новых требованиях следует сообщать другим государствам и, по возможности, пассажирам посредством размещения плакатов и объявлений в зонах, пересекаемых пассажирами до трансферных контрольных пунктов досмотра.

11.6.4.33 В отношении покупок ЖАГ, совершенных до прибытия в трансферный аэропорт, пассажирам следует напомнить о необходимости сохранять доказательства своих покупок и предъявлять их для проверки в трансферном контрольном пункте. В идеальном случае, единый подход к размещению информации,

касающейся доказательства покупок, упрощает трансферные операции. Помимо этого, при некоторых операциях в целях безопасности желательно, чтобы все покупки предъявлялись в пакетах ЗНВП. Кроме того, относительно ЖАГ:

- a) трансферные пассажиры могут не знать об ограничениях и необходимости предъявлять ЖАГ отдельно в контрольных пунктах досмотра;
- b) к различным группам пассажиров могут применяться различные требования в зависимости, например, от того, где они могли приобрести ЖАГ, а также от того, известен ли данный эксплуатант воздушных судов. Кроме того, в трансферном контрольном пункте пассажиры с различных рейсов могут смешиваться. Рекомендации по процедурам оформления трансферных пассажиров приводятся в добавлении 22; и
- c) валидация доказательства покупки ЖАГ может быть затруднена в связи с тем, что на пакетах из некоторых магазинов розничной торговли аэропорта или на тех, которые используются эксплуатантами воздушных судов, может отсутствовать название аэропорта или конкретного магазина розничной торговли. В целом, проще подтверждать покупки, предъявляемые в пакете ЗНВП вместе с чеком. Рекомендации по процедурам, применяемым к предметам, приобретенным в магазине розничной торговли аэропорта или на борту воздушного судна, приводятся в добавлении 22.

11.7 БАГАЖ, ПЕРЕВОЗИМЫЙ В ГРУЗОВОМ ОТСЕКЕ

11.7.1 Принципы

11.7.1.1 Без прохождения установленных государством процедур обеспечения безопасности багаж, перевозимый в грузовом отсеке, на борт воздушного судна загружать нельзя. Перевозимый в грузовом отсеке багаж следует принимать только от внушающих доверие пассажиров, имеющих действующий билет эксплуатанта воздушных судов и действующий проездной документ, а процесс регистрации должен осуществляться только ответственным агентом или уполномоченным представителем эксплуатанта воздушного судна.

11.7.1.2 Весь багаж, подлежащий перевозке в грузовом отсеке коммерческого воздушного судна, должен быть защищен от несанкционированного вмешательства от пункта его досмотра или передачи под ответственность эксплуатанта воздушного судна, на котором он перевозится. Если целостность перевозимого в грузовом отсеке багажа находится под угрозой, то его следует вновь подвергнуть досмотру до погрузки на борт воздушного судна.

11.7.1.3 Процедура проверки перевозимого в грузовом отсеке багажа призвана установить, что помещаемый в грузовой отсек воздушного судна багаж действительно принадлежит вылетающим пассажирам и разрешен к перевозке после прохождения необходимой проверки в целях безопасности.

11.7.1.4 Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа следует применять при осуществлении всех международных воздушных перевозок и, когда это практически возможно, при всех внутренних перевозках с учетом оценки риска, проведенной соответствующим национальным полномочным органом.

11.7.1.5 Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа должен быть организован таким образом, чтобы свести к минимуму нарушение обычного процесса регистрации, посадки пассажиров, а также оформления и загрузки багажа. Такой досмотр может осуществляться до, во время или после регистрации. При выполнении

этой процедуры следует также принимать во внимание требования в отношении присутствия пассажира во время ручного досмотра багажа. Рекомендации по планированию системы и средств досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа приводятся в добавлении 19.

11.7.1.6 При принятии и загрузке в грузовой отсек багажа пассажира эксплуатанты воздушных судов должны принимать меры, предусматривающие выгрузку с борта воздушного судна этого багажа в случае, если данный пассажир не явится на данный рейс.

11.7.1.7 Перевозимый в грузовом отсеке багаж любого пассажира, которому по какой-либо причине отказано в посадке на борт воздушного судна, следует выгрузить до вылета воздушного судна.

11.7.1.8 Перевозимый в грузовом отсеке багаж, который не сопровождается пассажиром из-за его неправильной засылки или организационной задержки, нельзя перевозить без проведения соответствующей проверки в целях безопасности.

11.7.1.9 Перевозимый в грузовом отсеке багаж, оформленный вне пределов аэропорта и подлежащий перевозке на воздушном судне, осуществляющем коммерческие авиатранспортные операции, должен быть подвергнут мерам безопасности, аналогичным мерам, осуществляемым в пунктах регистрации аэропорта, или повышенным мерам безопасности.

11.7.1.10 Все предметы, загружаемые в грузовой отсек воздушного судна, включая такие предметы, как почта авиакомпании или полетные документы, должны подвергаться контролю в целях безопасности, что может включать досмотр до погрузки на борт воздушного судна. Инструктивный материал по мерам обеспечения безопасности авиагруза и по бортипитанию и бортприпасам содержится соответственно в главах 13 и 14.

11.7.2 Установление принадлежности багажа лицам

11.7.2.1 Соответствующий полномочный орган должен потребовать от эксплуатантов воздушных судов принимать меры по установлению принадлежности перевозимого в грузовом отсеке воздушного судна багажа вылетающим на данном воздушном судне пассажирам или членам экипажа. Такая мера часто называется системой установления принадлежности багажа лицам, проверки принадлежности багажа пассажирам или соотнесения принадлежности багажа пассажирам.

11.7.2.2 Установление принадлежности багажа лицам следует осуществлять в дополнение к другим мерам безопасности (таким, как досмотр), призванных обеспечить, чтобы перевозимый в грузовом отсеке багаж не содержал каких-либо взрывчатых веществ или взрывных устройств.

11.7.2.3 Установление принадлежности багажа лицам представляет собой процедуру, в которой используется контролируемая система слежения, предназначенная для выявления багажа, который был загружен или загружается в грузовой отсек воздушного судна для перевозки на конкретном рейсе, несмотря на отсутствие пассажира на борту данного воздушного судна. Преимущество данной процедуры заключается в том, чтобы точно выявить перевозимый в грузовом отсеке багаж, который надлежащим образом не соотносится с пассажиром или членом экипажа на конкретном рейсе, и точно выявить любого пассажира, который не поднялся на борт воздушного судна, а также принадлежащий ему или ей багаж, перевозимый в грузовом отсеке.

11.7.2.4 Как правило, перевозимый в грузовом отсеке багаж следует помещать на борт воздушного судна только в случае, если:

- a) перевозимый в грузовом отсеке багаж надлежащим образом маркирован с внешней стороны для установления его принадлежности соответствующему пассажиру или члену экипажа;

- b) пассажир или член экипажа, которому данный багаж принадлежит, зарегистрировался на рейс, на котором он будет отправлен;
- c) до загрузки перевозимый в грузовом отсеке багаж находился в такой зоне аэропорта, доступ в которую был разрешен только уполномоченному персоналу; и
- d) перевозимый в грузовом отсеке багаж был идентифицирован как сопровождаемый или несопровождаемый багаж.

11.7.2.5 Для обеспечения эффективности процедур установления принадлежности багажа лицам они должны соответствовать категории лицам следующим образом:

- a) вылетающие пассажиры. Особое внимание следует обращать на пассажиров, ожидающих свободных мест, и других пассажиров, получающих места перед самым вылетом, на пассажиров, зарегистрировавшихся за пределами аэропорта или в составе какой-либо группы, но которые могут не явиться на борт воздушного судна. В тех случаях, когда путешествующим вместе пассажирам разрешается использовать совокупный норматив разрешенного к перевозке багажа, каждый член такой группы должен проверить свой багаж индивидуально, и ему (ей) следует выдать отдельные багажные квитанции. Для обеспечения надлежащего и вполне определенного установления принадлежности багажа пассажирам следует также учитывать ситуации, при которых пассажир добровольно или вынужденно снимается с рейса до начала буксировки воздушного судна;
- b) трансферные (или следующие на стыковочный рейс) пассажиры. Перевозимый в грузовом отсеке багаж трансферного пассажира должен загружаться только в том случае, если данный пассажир зарегистрировался (где это требуется) и сел на следующий рейс по данному участку маршрута, а принадлежность багажа пассажиру была установлена эксплуатантом воздушного судна, вылетающего данным рейсом. В условиях повышенных уровней угрозы, возможно, потребуются, чтобы пассажиры физически идентифицировали свой багаж до его перевозки. В целях сведения к минимуму нарушений или задержек в деятельности аэропорта и эксплуатантов воздушных судов, в особенности в узловых аэропортах, следует определить соответствующий порядок установления принадлежности багажа пассажирам;
- c) совершающие высадку транзитные пассажиры. Если пассажиры совершают высадку до прибытия в их конечный пункт назначения, их перевозимый в грузовом отсеке багаж (и ручную кладь) следует снять с борта воздушного судна; и
- d) члены экипажа. Как правило, члены летного и cabinного экипажей могут сами доставлять свой перевозимый в грузовом отсеке багаж к воздушному судну. Такой багаж следует проверить по "ведомости членов экипажа", которая может представлять собой список фамилий членов экипажа и количество мест багажа, которые каждый член экипажа сдает (указывается напротив фамилии каждого члена экипажа). Если члены экипажа регистрируют перевозимый в грузовом отсеке багаж на стойке регистрации в аэропорту, применяются процедуры, аналогичные процедурам для вылетающих пассажиров.

11.7.2.6 Процесс установления принадлежности багажа лицам может осуществляться физически или с помощью простой системы вручную, либо с использованием полуавтоматизированной или высокотехнологичной автоматизированной электронной системы, которая обеспечивает высокую пропускную способность. Аэропортам с большим объемом пассажирских перевозок рекомендуется применять автоматизированную систему. Какой бы метод не использовался, для обеспечения правильного установления принадлежности багажа должна существовать система проверки, мониторинга и инспектирования. Все необходимые процедуры

должны быть завершены до закрытия дверей воздушного судна. Следует применять такие меры безопасности и контроля, которые не позволяют пассажирам незаметно покинуть борт воздушного судна после посадки и до буксировки воздушного судна.

11.7.2.7 В целях содействия эффективному установлению принадлежности багажа лицам эксплуатантам воздушных судов следует, помимо процедур установления принадлежности багажа, применять соответствующие меры безопасности в отношении запасов багажных бирок, используемых при ручном и автоматизированном оформлении, с тем чтобы не допустить их несанкционированного использования. Этого можно достичь за счет надлежащего контролирования запаса бирок и процедур проверки.

11.7.2.8 При возникновении каких-либо сомнений в отношении возможного злоупотребления багажными бирками или нарушении целостности запаса эксплуатанту воздушных судов следует изъять все багажные бирки из подозреваемого вскрытого запаса, который должен быть удален из места хранения и уничтожен, чтобы предотвратить несанкционированное использование бирок в системе оформления багажа или на воздушном судне.

Физический метод установления принадлежности багажа лицам

11.7.2.9 При применении физического метода установления принадлежности багажа пассажирам весь багаж вылетающих и трансферных пассажиров должен быть лично опознан пассажирами и/или членами экипажа. Багаж следует доставить к борту воздушного судна и во время посадки каждое лицо должно опознать свой багаж, указав на него рукой. Грузчики могут начать загрузку багажа после того, как каждое лицо предъявит надлежащие багажные бирки, свидетельствующие о принадлежности ему данного багажа.

11.7.2.10 Багаж, который имеется у пассажиров на выходе на посадку, может быть принят у пассажиров в пункте выхода на посадку или около воздушного судна. К такому багажу следует прикрепить бирки, а номера бирок зарегистрировать в пассажирской и багажной ведомости или другом специальном документе для соотнесения номеров бирок сданного на выходе на посадку багажа с соответствующим пассажиром. Такой процесс установления принадлежности багажа пассажирам занимает длительное время и широко не используется, но является эффективным и подходящим для небольших воздушных судов, перевозящих малое количество багажа.

Ручной или полуавтоматизированный метод установления принадлежности багажа лицам

11.7.2.11 При применении ручного или полуавтоматизированного метода установления принадлежности багажа пассажирам багаж вылетающих пассажиров оформляется следующим образом:

- a) система контроля за вылетом выдает перечень номеров багажных бирок каждого места багажа, зарегистрированного на данный рейс; и
- b) номер бирки каждого места багажа сверяется с перечнем системы контроля за вылетом до помещения багажа в контейнер или на багажную тележку, и если номер бирки:
 - i) указан в перечне системы контроля за вылетом, он отмечается галочкой, подтверждающей его принадлежность, и затем багаж загружается на данный рейс; или
 - ii) в перечне отсутствует, данное место багажа откладывается в сторону для дальнейшего уточнения его пункта отправки и назначения.

11.7.2.12 Трансферный багаж, оформляемый с помощью ручного метода, ни в коем случае не следует загружать на борт, не получив подтверждения, что данный багаж принадлежит тому или иному лицу или члену

экипажа, который действительно зарегистрировался на данный рейс. Он должен доставляться к воздушному судну отдельно и загружаться только после тщательной проверки по пассажирской и багажной ведомости.

11.7.2.13 При сдаче багажа на выходе на посадку к каждому месту багажа следует прикрепить бирку и занести номер каждой бирки в пассажирскую и багажную ведомость или другой специальный документ для соотнесения номеров бирок с фамилиями пассажиров и членов экипажа. Если пассажир покидает воздушное судно до буксировки, процедура установления принадлежности багажа в сочетании с перечнем системы контроля за вылетом позволяет определить, следует ли выгрузить из грузового отсека какой-либо предмет багажа.

Автоматизированные системы установления принадлежности багажа лицам

11.7.2.14 В автоматизированной системе установления принадлежности багажа лицам используются компьютерные бирки со штриховым кодом и беспроводные лазерные сканеры штриховых кодов для считывания распечатанных багажных бирок, и такая система, как правило, подсоединена к внешним системам, таким как система контроля за вылетом. Такая система сопоставляет весь загруженный багаж с пассажирами и, помимо этого, отслеживает местонахождение багажа в пределах аэропорта, на выходе на посадку и на борту воздушного судна.

11.7.2.15 Как правило, автоматизированная система установления принадлежности багажа пассажирам предназначена для:

- a) определения возможности точного установления принадлежности предмета багажа проверенному, находящемуся на борту воздушного судна, пассажиру, прежде чем он будет загружен на борт вылетающего воздушного судна;
- b) идентификации багажа, который должен быть снят с борта воздушного судна ввиду того, что пассажир, которому он принадлежит, не сел на данный рейс; и
- c) выдачи информации об установлении принадлежности багажа пассажирам на данный рейс и о полетных ведомостях с указанием расхождений.

11.7.2.16 Главнейшим компонентом автоматизированной системы установления принадлежности багажа лицам является способность установить, что каждое лицо, которое регистрирует предмет багажа, является тем самым лицом, которое садится на борт воздушного судна, а не кем-либо, кто занял место этого первоначально зарегистрировавшегося пассажира. Для этого при регистрации и на выходе на посадку следует проверять документы, удостоверяющие личность пассажиров.

11.7.2.17 При регистрации следует сличать фамилию пассажира в паспорте или в другом официальном проездном документе с данными о пассажире, введенными на данный рейс в электронную систему контроля за документацией, а также сличать фотографию на проездном документе, удостоверяющем личность, с самим пассажиром.

11.7.2.18 При выходе на посадку следует еще раз сличить фамилию пассажира на посадочном талоне с фамилией в паспорте или другом официальном проездном документе, удостоверяющем личность, а фотографию следует сличить с пассажиром. Кроме того, следует удостовериться, что посадочный талон соответствует рейсу, на который производится посадка.

11.7.2.19 Меры безопасности, связанные с установлением принадлежности багажа лицам, должны дополняться мерами, применяемыми при регистрации багажа. В особенности, при регистрации пассажирам следует задавать определенные вопросы об их багаже. Пассажиры могут попытаться зарегистрировать багаж,

принадлежащий другим пассажирам, багаж, который им не принадлежит, либо багаж, который они не упаковывали лично или оставляли без присмотра. Таким образом, проводящие регистрацию сотрудники должны принимать перевозимый в грузовом отсеке багаж к перевозке только в том случае, если владелец багажа присутствует и дает удовлетворительные ответы на задаваемые сотрудником вопросы.

Доставляемый в последнюю минуту или срочный багаж

11.7.2.20 При отправке доставляемого в последнюю минуту багажа на рейс, который готовится к вылету, наземный персонал уведомляется о необходимости проверки каждого предмета "срочного" багажа. Номера бирок срочного багажа следует также указывать в пассажирской и багажной ведомости. Доставляемый в последнюю минуту багаж ни в коем случае не следует загружать на борт воздушного судна без получения подтверждения о том, что его разрешается перевозить на данном конкретном рейсе.

11.7.2.21 При оформлении срочного багажа ручным способом в ведомость срочного багажа на соответствующий рейс заносится номер багажной бирки каждого места багажа. По каждому месту срочного багажа направляется уведомление наземному персоналу, который должен:

- a) распечатать ведомость срочного багажа или просмотреть все переадресованные сообщения, касающиеся данного рейса; и
- b) до загрузки любого срочного багажа проверить наличие разрешения на его перевозку на конкретном рейсе.

Несопровождаемый багаж, перевозимый в грузовом отсеке

11.7.2.22 Любой багаж, который не перевозится на том же воздушном судне, на котором находится его владелец, считается несопровождаемым багажом и оформляется как авиагруз.

11.7.2.23 Несопровождаемый багаж, перевозимый в грузовом отсеке, представляет собой багаж, который необходимо перевезти отдельно от его владельца, вследствие следующих причин:

- a) багаж был неправильно заслан или задержан другим эксплуатантом воздушных судов;
- b) багаж не был вовремя доставлен на борт воздушного судна;
- c) пассажир не явился на борт воздушного судна или покинул воздушное судно до его отправления;
- d) пассажир вылетел предыдущим рейсом; или
- e) багаж не был отправлен назначенным рейсом из-за нарушения работы системы оформления багажа в каком-то пункте маршрута.

11.7.2.24 Государства должны установить четкие и однозначные критерии реализации в отношении несопровождаемого багажа мер контроля в целях безопасности. Соответствующий полномочный орган должен потребовать от эксплуатантов воздушных судов разработать строгие правила, в которых оговариваются обстоятельства, при которых такой багаж должен быть подвергнут досмотру. Такие правила должны быть подробно изложены в НПБГА и в программах безопасности эксплуатанта воздушных судов.

11.7.2.25 Каждый предмет несопровождаемого багажа, перевозимого в грузовом отсеке, должен быть сверен по ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке. В каждой записи ведомости, касающейся несопровождаемого багажа, следует четко указать статус багажа, а также номер багажной бирки. По существу, рекомендуется вести отдельный учет несопровождаемого багажа, перевозимого в грузовом отсеке.

11.7.2.26 В контрольном журнале должен быть четко указан маршрут следования несопровождаемого багажа, включая причины и обстоятельства отделения его от владельца, а также нынешнее местонахождение пассажира.

11.7.3 Порядок обработки несопровождаемого багажа

11.7.3.1 Багаж, принятый эксплуатантом воздушных судов как груз, следует рассматривать как ненадежный груз, и его следует перевозить с авиагрузовой накладной и подвергать соответствующим мерам контроля в целях безопасности, что может включать досмотр перед загрузкой.

11.7.3.2 Любой неопознанный багаж следует рассматривать как подозрительный и обрабатывать в соответствии с местными законами и/или НПБГА. Неопознанный багаж должен перевозиться по воздуху только в том случае, если можно установить его вполне определенную связь с пассажиром, который совершал поездку и подал заявление о пропаже багажа, и если багаж был надлежащим образом досмотрен. Характер такого досмотра должен определяться соответствующим полномочным органом и может предусматривать проверку в целях безопасности, призванную гарантировать, что багаж не был вскрыт и что с момента первоначального досмотра до момента его получения к нему не было несанкционированного доступа.

11.7.3.3 Если пассажир не явился на рейс или покинул воздушное судно перед вылетом, багаж данного пассажира следует выгрузить с воздушного судна и либо:

- a) направить на другой рейс, на котором данный пассажир должен лететь, тем самым восстановив его статус как сопровождаемого багажа; либо
- b) подвергнуть досмотру до его перевозки при условии, что его выгрузка явилась следствием обстоятельств, не зависящих от пассажира.

11.7.3.4 Если пассажир путешествует, как это было запланировано, однако его или ее багаж не удастся загрузить на данный рейс из-за крупных сбоев в работе аэропорта или незапланированных ограничений производства полетов и поэтому он становится несопровождаемым, установление маршрута следования багажа от пункта регистрации, т. е. его происхождение, может являться приемлемой мерой контроля в целях безопасности.

Применение данных о происхождении багажа

11.7.3.5 Установление происхождения багажа следует считать приемлемой мерой контроля в целях безопасности только в условиях применения надлежащих мер безопасности и когда четко установлено, что известные обстоятельства не зависят от пассажира. К примерам таких неконтролируемых обстоятельств относятся:

- a) багаж, который не попал на предназначенный рейс из-за непредвиденной задержки во время его перегрузки с рейса на рейс или из-за технического фактора, например выхода из строя багажной системы или ошибки в оформлении;

- b) багаж, который был непреднамеренно помещен наземным персоналом эксплуатанта воздушных судов или его сотрудником по оформлению багажа на другое воздушное судно;
- c) пассажир, которому отказано в посадке из-за совершенного эксплуатантом воздушного судна перебронирования, но не пассажир, который добровольно отказался от своего места из-за перебронирования; и
- d) пассажир, который отправлен эксплуатантом воздушных судов другим рейсом в результате крупного сбоя в производстве полетов из-за природного явления, например, неблагоприятных метеословий.

11.7.3.6 Если эксплуатант воздушных судов способен установить точные обстоятельства, связанные с несопровождаемым багажом, и может удостовериться в том, что пассажир или его сообщник никоим образом не мог организовать намеренное отделение багажа, применение метода происхождения багажа может быть целесообразным.

11.7.3.7 При применении метода происхождения багажа в качестве меры контроля в целях безопасности эксплуатант воздушных судов должен установить, что пассажир действительно летел рейсом, на который он или она зарегистрировались, или он был пересажан на другой рейс, или полетел по другому маршруту исключительно по инициативе эксплуатанта воздушных судов, а не по просьбе самого пассажира.

11.7.3.8 До загрузки багажа на борт воздушного судна обученный и уполномоченный сотрудник эксплуатанта воздушных судов или нанятый им агент должен зарегистрировать в контрольном журнале обстоятельства, связанные с несопровождаемым багажом.

11.7.3.9 Эксплуатант воздушных судов, принимающий несопровождаемый багаж от другого эксплуатанта, должен получить письменное уведомление о принятых мерах контроля в целях безопасности и досмотра трансферного багажа, а также сведения о маршруте следования пассажира и/или отчет о востребовании багажа, прежде чем такой багаж будет принят к дальнейшей перевозке.

11.7.3.10 Если несопровождаемый багаж не был ранее досмотрен в соответствии с требуемыми стандартами и не был отделен от владельца в результате факторов, однозначно не зависящих от пассажира, весь несопровождаемый, перевозимый в грузовом отсеке багаж как вылетающих, так и трансферных пассажиров, должен быть досмотрен с использованием одного из следующих методов:

- a) СОВВ;
- b) новейшей технологии, при которой изображение всех предметов багажа изучается оператором рентгеновской установки;
- c) обычного рентгеновского оборудования, при этом каждый предмет багажа изучается под двумя различными углами одним и тем же оператором в одном и том же контрольном пункте досмотра;
- d) ручного досмотра в сочетании с применением аппаратуры ОСВВ на открытом багаже; или
- e) иные методы, утвержденные соответствующим полномочным органом, такие, как использование команды кинологов.

11.7.3.11 В тех случаях, когда досмотру должен подвергнуться несопровождаемый багаж, следует также рассмотреть целесообразность применения наиболее широко используемых и рекомендуемых методов досмотра авиагруза и почты. Перечень таких методов досмотра приводится в главе 13.

11.7.4 Ведомость багажа, перевозимого в грузовом отсеке

11.7.4.1 Для упрощения эффективного и действенного установления принадлежности багажа пассажирам каждое место перевозимого в грузовом отсеке багажа, оформленного на тот или иной рейс, должно быть идентифицировано и зарегистрировано в ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке, которая может включать несколько различных документов (например, аннотированный перечень трансферного багажа, ведомость багажа, сданного при выходе на посадку, ведомость багажа членов экипажа и ведомость несопровождаемого багажа). В ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке, следует четко указать сведения о сопровождаемом и несопровождаемом багаже.

11.7.4.2 Ведомость багажа, перевозимого в грузовом отсеке, должна использоваться для подтверждения того, что весь загруженный на борт воздушного судна багаж предназначен для данного рейса и что каждый предмет несопровождаемого багажа был подвергнут соответствующим повышенным мерам контроля в целях безопасности, и должна быть заполнена и подписана только в том случае, если эксплуатант воздушного судна убедился, что весь загруженный багаж надлежащим образом идентифицирован и что до буксировки приняты все соответствующие меры контроля в целях безопасности. Подписывая ведомость, эксплуатант официально дает разрешение на перевозку багажа, содержащегося в грузовом отсеке.

11.7.4.3 Эксплуатант воздушного судна должен сохранять каждую ведомость багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и дополнительную документацию по крайней мере в течение суток, при этом данный период времени может быть продлен в зависимости от продолжительности полета. Ведомость рекомендуется хранить в аэропорту вылета или местном представительстве эксплуатанта воздушных судов, но ни при каких обстоятельствах оригинал ведомости перевозимого в грузовом отсеке багажа не должен находиться на борту воздушного судна, к которому она относится. При необходимости, можно перевозить копию ведомости.

11.7.4.4 При проверке ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке, крайне важно убедиться, что каждый предмет несопровождаемого багажа был подвергнут соответствующим повышенным мерам контроля в целях безопасности и данный акт подтверждается наличием на багаже соответствующего документа. Доказательством прохождения мер контроля может быть сертификат безопасности или аналогичный документ, заполняемый проводящим досмотр сотрудником или соответствующим свидетелем и прилагаемый до буксировки воздушного судна к той части ведомости, которая относится к несопровождаемому багажу, перевозимому в грузовом отсеке.

11.7.4.5 Эксплуатанту воздушных судов следует назначить лицо, ответственное за валидацию и санкционирование ведомости перевозимого в грузовом отсеке багажа до буксировки.

11.7.5 Защита багажа, перевозимого в грузовом отсеке

11.7.5.1 Для предотвращения несанкционированного доступа к перевозимому в грузовом отсеке багажу и помещения в него ограниченных к перевозке предметов или взрывных устройств доступ в зону его хранения должен контролироваться. Для этого могут потребоваться меры безопасности в отношении зон хранения багажа, трансферных зон, зон на перроне, а также системы обработки багажа.

11.7.5.2 Перевозимый в грузовом отсеке багаж следует защищать от несанкционированного вмешательства от пункта его приемки, включая пункты регистрации за пределами аэропорта, до его отправления на воздушном судне. Прошедший досмотр багаж, перевозимый в грузовом отсеке, должен всегда находиться под наблюдением. В условиях повышенной угрозы, возможно, потребуются обеспечить сопровождение багажа от зоны его сортировки до воздушного судна или перевозить багаж на закрытом и запертом транспортном средстве или тележке.

11.7.5.3 Для защиты перевозимого в грузовом отсеке багажа следует принимать следующие меры:

- a) до погрузки на борт воздушного судна перевозимый в грузовом отсеке багаж должен храниться в зоне сортировки багажа или другой складской зоне аэропорта, доступ в которую разрешен только уполномоченным лицам;
- b) любое лицо, которое входит без разрешения в зону сортировки или хранения багажа, следует задержать и сопроводить за пределы данной зоны;
- c) перевозимый в грузовом отсеке багаж вылетающих и трансферных пассажиров, включая, когда это разрешено, трансферный багаж, перегружаемый с одного рейса непосредственно на другой стыковочный рейс, не должен оставаться без присмотра на перроне или около воздушного судна; и
- d) в целях предотвращения вскрытия утерянного или забытого багажа следует ограничить доступ в камеры хранения такого багажа в пассажирском аэровокзале.

11.7.5.4 Багаж, владелец которого разыскивается и который тем временем хранится у эксплуатанта аэропорта; или проверенный багаж, который не может быть незамедлительно погружен на борт воздушного судна, например, багаж, зарегистрированный за пределами аэропорта, и за безопасное хранение которого отвечает эксплуатант воздушных судов, должен храниться в охраняемых зонах, находящихся под контролем сотрудников службы безопасности.

11.7.5.5 Следует также предусмотреть изолированные зоны хранения багажа, предназначенного для проверки специалистами по обезвреживанию взрывных устройств. Насколько это возможно, вокруг таких складских зон следует предусмотреть периметр безопасности с радиусом 150 м.

11.7.5.6 Полномочный орган аэропорта должен отвечать за то, чтобы доступ в зоны сортировки и хранения багажа был разрешен только сотрудникам, которые должны входить в такие зоны по служебной необходимости, включая лиц, занятых в охране досмотренного багажа, перевозимого в грузовом отсеке, а также других лиц, доступ которых в такие зоны санкционирован компетентным полномочным органом.

11.7.5.7 Если перед входом в контролируемые зоны или охраняемые зоны ограниченного доступа не все сотрудники проходят досмотр, эксплуатанты воздушных судов должны принимать меры для того, чтобы багаж не оставался без присмотра с момента его поступления в зоны сортировки и хранения до его погрузки в грузовой отсек воздушного судна и закрытия люков.

11.7.5.8 При необходимости, пассажирам может быть разрешен доступ к своему досмотренному багажу, перевозимому в грузовом отсеке, при условии, что они находятся под наблюдением должным образом уполномоченных сотрудников, которые следят за тем, чтобы в перевозимый в грузовом отсеке багаж не был помещен ограниченный к перевозке предмет или такой предмет не был изъят из этого багажа и пронесен в пассажирский салон воздушного судна или в охраняемую зону ограниченного доступа.

11.7.5.9 Используемые эксплуатантами воздушных судов ярлыки и бирки должны строго контролироваться в целях предотвращения их кражи и возможного неправомерного внедрения перевозимого в грузовом отсеке багажа в систему обработки багажа в каком-либо месте за пределами пунктов досмотра.

11.7.5.10 Государствам следует определить дополнительные меры и процедуры безопасности, необходимые для того, чтобы пассажиры, находясь в зоне получения багажа по прибытии, не могли достать скрытые в зарегистрированном багаже ограниченные к перевозке предметы, которые могли бы впоследствии использоваться для совершения акта незаконного вмешательства в аэровокзале прибытия. Такие меры предосторожности могут включать присутствие в зоне получения багажа вооруженных сотрудников охраны или другого персонала службы безопасности.

11.7.5.11 При необходимости, исходя из оценки риска, прибывающим пассажирам следует запретить открывать какой-либо предмет багажа, перевозимого в грузовом отсеке, в зоне получения багажа или таможенной зоне, если их об этом не попросят сотрудники таможни, служб безопасности аэропорта или полиции. К этому требованию следует привлечь внимание, разместив соответствующие объявления в соответствующих местах в аэровокзале прибытия.

11.7.5.12 Перевозимый в грузовом отсеке багаж, чья целостность могла быть нарушена, должен обрабатываться в соответствии с законодательством государства, указаниями соответствующего полномочного органа и/или положениями ПБА.

11.7.5.13 В тех случаях, когда перевозимый в грузовом отсеке багаж был выгружен из воздушного судна и не востребован пассажиром, необходимо принять меры к установлению его владельца, и, если владелец не найден, багаж должен быть помещен в зону, где он не может представлять опасности. При первой возможности его следует досмотреть с помощью технических средств или вручную, чтобы убедиться в отсутствии в нем взрывного устройства или другого опасного предмета или вещества. Весь такой багаж должен храниться в охраняемом складском помещении, пока он не будет востребован владельцем, либо безопасным образом утилизирован в соответствии с местными законами.

11.8 ДОСМОТР БАГАЖА, ПЕРЕВОЗИМОГО В ГРУЗОВОМ ОТСЕКЕ

11.8.1 Общий обзор

11.8.1.1 Цель досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке, заключается в том, чтобы не допустить попадания предметов, ограниченных к перевозке, в охраняемые зоны ограниченного доступа и их помещения на борт воздушного судна в зарегистрированном багаже. Весь багаж вылетающих и трансферных пассажиров должен пройти досмотр. Трансферный багаж может быть освобожден от досмотра, если между государствами достигнута определенная договоренность, в рамках которой, по мнению каждого государства, обеспечивается надлежащий досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажиров в пункте вылета и впоследствии его защита от несанкционированного вмешательства вплоть до пункта вылета в трансферном аэропорту. Такие договоренности должны быть основаны на двусторонних соглашениях, МОВ или соглашениях о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута. Дополнительные рекомендации по соглашению о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута приводятся в добавлении 28.

11.8.1.2 Инструктивные указания по двусторонним соглашениям и МОВ содержатся в главе 4.

11.8.1.3 Каждый аэропорт имеет свои отличия в проектировании и в объемах пассажирских перевозок. Как следствие, применяемый метод досмотра должен представлять собой такую систему, которая отвечает местным условиям. При определении в каждом аэропорту идеального расположения контрольных пунктов досмотра и выборе методов и технических средств досмотра необходимо учитывать связанные с этим расходы, пропускную способность и местные эксплуатационные условия. Инструктивный материал по расположению контрольных пунктов досмотра и методам и техническим средствам досмотра содержится в добавлении 16 и добавлении 20 соответственно.

11.8.1.4 Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа может проводиться вручную, с помощью рентгеновского оборудования или других детекторов взрывчатых веществ и опасных веществ, либо используя сочетание ручных методов и оборудования. В интересах упрощения формальностей количество багажа, подлежащего ручному досмотру, может быть сведено к минимуму за счет применения современного досмотрового оборудования в сочетании с надлежащими процедурами, осуществляемыми хорошо подготовленным и квалифицированным персоналом.

11.8.1.5 Весь багаж следует досматривать или проверять с помощью приемлемых для соответствующего регламентирующего органа методов. Сотрудникам службы безопасности рекомендуется руководствоваться принципом не пропускать любой багаж до тех пор, пока его проверка не даст вполне определенные положительные результаты, т. е. каждый проверяемый предмет багажа рассматривается как непроверенный багаж, если нельзя установить, что в багаже и его содержимом отсутствуют ограниченные к перевозке предметы. Если проверка багажа на рентгеновской установке не дает удовлетворительных результатов, его следует направить на дополнительную проверку для выяснения причин обнаруженной проблемы. До тех пор пока такие проблемы не будут полностью и действительно разрешены, багаж не должен быть разрешен к перевозке. Если статус предмета багажа остается неопределенным, данный багаж следует рассматривать как не прошедший проверку и его следует подвергнуть соответствующим дополнительным процедурам досмотра. Операторы рентгеновских установок должны не пропускать или подвергать дополнительному досмотру любой багаж, в отношении которого у них возникают какие-либо подозрения или сомнения.

11.8.2 Ручной досмотр

11.8.2.1 Ручной досмотр багажа, перевозимого в грузовом отсеке, который включает физическую проверку багажа и его содержимого, является весьма ресурсоемким и считается, как правило, подходящим методом досмотра только для аэропортов с низкой интенсивностью движения. В аэропортах с высокой интенсивностью движения такой метод следует использовать только в дополнение к техническим средствам проверки. Такой процесс требует значительного числа хорошо подготовленных и мотивированных сотрудников, а также выделения специальных зон для процедуры досмотра.

11.8.2.2 Во время осуществления этого процесса пассажиры и их багаж должны быть отделены от другой публики, а проверенный багаж должен находиться под надзором сотрудников безопасности и обеспечиваться защитой от несанкционированного вмешательства вплоть до вылета воздушного судна, на котором он перевозится.

11.8.2.3 При проведении ручного досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа необходимо следовать тем же инструкциям, что и для ручной клади, как это описано в настоящей главе. Однако по завершении ручного досмотра багаж следует закрыть и застегнуть, но, при нормальных обстоятельствах, не возвращать пассажиру.

11.8.2.4 По возможности, сотрудники, проводящие ручной досмотр, должны иметь быстрый доступ к рентгеновским установкам и оборудованию ОСБВ для дополнительной проверки отдельных предметов. Ручной досмотр следует проводить в местах, указанных в утвержденных стандартных эксплуатационных правилах. Желательно, чтобы ручной досмотр осуществлялся в таком месте, которое не видно другим пассажирам, и в охраняемом и контролируемом помещении.

11.8.3 Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ

11.8.3.1 Использование оборудования ОСБВ в качестве метода досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа обеспечивает такие же преимущества, но также имеет те же ограничения, что и при применении его для досмотра ручной клади. В настоящей главе приводится дополнительная информация по использованию оборудования ОСБВ.

11.8.4 Использование служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ

11.8.4.1 Другим методом обнаружения взрывчатых веществ является использование специально обученных собак. Однако, им требуется специальная инфраструктура и проводники и частые периоды отдыха. Собаки также требуют периодической дрессировки, в ходе которой они должны часто подвергаться воздействию

реальных угроз, которые могут возникнуть, что может понизить оперативную готовность к использованию такой службы, т. е. специальный проводник и собака.

11.8.4.2 Как правило, собак целесообразнее всего использовать в аэропортах с низкой интенсивностью движения или для кратковременных операций. Они могут быть весьма эффективными в проведении время от времени выборочных проверок или при реагировании на аварийную ситуацию, например, в случае угрозы взрыва. Их также можно использовать при осмотре таких помещений, как пассажирские аэровокзалы, ангары для технического обслуживания или грузовые склады, и в некоторых случаях в дополнение к существующим методам досмотра в периоды повышенной угрозы. Однако использование служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ не считается эффективным в качестве штатных мер контроля в целях безопасности.

11.8.5 Обычное рентгеновское оборудование и системы и дополнительная проверка

11.8.5.1 Для досмотра ручной клади пассажиров во многих аэропортах широко используется обычная рентгенотехника. В ряде аэропортов для досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке, используется более крупное оборудование. Для обеспечения эффективности технических средств как минимум 10 % всего досмотренного багажа, перевозимого в грузовом отсеке, следует подвергнуть дополнительным проверкам. Такой процент следует поддерживать постоянно как в периоды пиковых, так и обычных нагрузок, и в этот процент должны входить те предметы, которые возвращаются как не прошедшие удовлетворительную проверку оператором рентгеновской установки при условии, что государство разрешает включать возвращенные предметы в число предметов, подвергающихся выборочному ручному досмотру. Для дополнительной проверки возвращенного багажа и предметов, отобранных на выборочной основе оператором рентгеновской установки, требуется предусмотреть специальную зону досмотра.

11.8.5.2 Дополнительную проверку багажа, перевозимого в грузовом отсеке, следует производить с помощью ручного досмотра или использования:

- a) СОВВ, систем для обнаружения взрывных устройств (СОВУ) или усовершенствованного технического оборудования;
- b) обычного рентгеновского оборудования, при этом один и тот же оператор в одном и том же контрольном пункте досмотра должен просматривать каждый предмет багажа под двумя различными углами; либо
- c) обычного рентгеновского оборудования, на котором установлена компьютерная программа ПИОП.

11.8.5.3 Отбор перевозимого в грузовом отсеке багажа для дальнейшей проверки следует производить на последовательной основе и по принципу мотивированного отбора, как это описано в настоящей главе. Исходя из рентгеновских изображений, внимание следует концентрировать на багаже, в котором, по всей вероятности, может быть скрыт ограниченный к перевозке или потенциально опасный предмет.

11.8.5.4 Использование обычного рентгеновского оборудования для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в зоне сортировки багажа или в пределах системы обработки багажа не рекомендуется, поскольку это практически невозможно с учетом необходимости присутствия пассажира, если потребуются ручной досмотр. Ручной досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа в зоне регистрации решает эту проблему, однако, для такой процедуры, как правило, требуется выделить до 20 % общей площади зоны регистрации, что тем самым ограничит пропускную способность при регистрации в аэровокзале.

11.8.5.5 Обычные рентгеновские системы не способны автоматически обнаруживать угрозы, а эффективность обнаружения полностью зависит от навыков и бдительности операторов. Если такие системы устанавливаются перед зонами регистрации, для установки многоуровневых систем, как правило, места не хватает. В таких случаях следует выделить дополнительных сотрудников, поскольку, по сравнению с более высокотехнологичными техническими средствами, применение обычных систем, как правило, приводит к необходимости проведения более интенсивного ручного досмотра.

Продолжительность работы операторов рентгеновских установок

11.8.5.6 Ответ на вопрос о том, в течение какого периода времени оператор рентгеновской установки может проводить досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа без перерыва на отдых, зависит от таких факторов, как:

- a) время дня и смена;
- b) степень совокупного недосыпания;
- c) воздействие предыдущих рабочих смен;
- d) тип выполняемых операций; и
- e) рабочая нагрузка.

11.8.5.7 Интерпретация рентгеновского изображения является сложной задачей, которая требует большого напряжения умственных способностей человека. В ходе одного исследования было установлено, что в течение первых 15 мин проверки сотрудники службы безопасности не пропускали большее число предметов, чем в последующие 15-минутные периоды. С учетом вышеизложенных факторов представляется важным, чтобы у операторов рентгеновских установок были регулярные перерывы на отдых.

11.8.5.8 Проводящие досмотр сотрудники не должны заниматься интерпретированием рентгеновских изображений на протяжении более 45 мин. Оптимальный период работы составляет 25 мин. С периодами работы, в течение которых оператор постоянно занят интерпретированием рентгеновских изображений, следует чередовать как минимум 15-минутные периоды отдыха.

11.8.6 Компьютеризованное рентгеновское оборудование и системы

11.8.6.1 Компьютеризованные рентгеновские системы автоматически выявляют в багаже на основе рентгеновской информации потенциальные угрозы и зоны с подозрительно высокой плотностью. Система может выдавать изображение, которое обращает внимание оператора на предмет или зону, которые требуют дополнительной проверки и изучения.

11.8.6.2 Комплексное применение новых технических средств, таких как использующие новейшую технологию рентгеновские установки и системы обнаружения взрывчатых веществ, в которых используется компьютерная томография, позволяет обеспечить более высокий уровень достоверности проверок по сравнению с результатами, получаемыми с помощью обычных рентгеновских систем. Значительно снижается необходимость в ручном досмотре, в результате чего гораздо меньшему числу пассажиров приходится снова брать свой багаж, если возникает необходимость досмотра за зоной регистрации.

11.8.6.3 Компьютеризованные рентгеновские системы можно установить в зонах регистрации в качестве автономных установок. В аэропортах, не располагающих лишними площадями, комплексное использование технических средств имеет свои преимущества, поскольку необходимость в выделении дополнительных

площадей сводится к минимуму. Такие технические средства можно также установить в системе обработки багажа за зоной регистрации.

11.8.7 Система обработки багажа и комплексное применение технических средств

11.8.7.1 Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа можно проводить во время прохождения багажа по системе его обработки, используя в сочетании различные автоматизированные технические средства и изображения или путем проведения операторами установок анализа данных. К техническим средствам, применяемым в настоящее время в данном процессе, относятся основанные на новейшей технологии автоматизированные рентгеновские системы высокой пропускной способности и сертифицированное оборудование СОВВ. Более того, в данный процесс можно дополнительно включать новые технические средства по мере их апробирования и появления на рынке.

11.8.7.2 В основе наиболее широко применяемых во всем мире систем лежит общая модель, базирующаяся на пяти уровнях досмотра, при этом первые два уровня интегрированы в операции системы обработки багажа. Весь багаж, чей статус после досмотра на конкретном уровне остается неопределенным, направляется на следующий уровень досмотра. На уровнях 1, 2 и 3 комплексной системы досмотра багажа требуется использовать различные типы специального оборудования для досмотра.

11.8.7.3 Описание общей, состоящей из пяти уровней модели, приводится ниже.

- a) *Уровень 1.* Досмотр проводится с помощью высокоскоростного рентгеновского оборудования с автоматизированным обнаружением взрывчатых веществ. Изображение багажа, который не может быть пропущен, изучается оператором, находящимся на удаленном от пункта досмотра пульте.
- b) *Уровень 2.* Ряд рабочих пультов, каждый из которых оснащен средствами улучшения качества и преобразования изображения, позволяют производить диагностику изображений. Решение о приемлемости багажа принимает оператор. Если багаж неприемлем, он направляется на уровень 3 и включает:
 - i) багаж, которому система обработки багажа не может присвоить индивидуальный идентификатор безопасности независимо от решения оператора;
 - ii) багаж, в отношении которого оператор не может принять решение в пределах отведенного периода времени, известный как "просроченный" багаж; и
 - iii) багаж, который оператор безусловно не пропускает.
- c) *Уровень 3.* Весь багаж, который оператор уровня 2 не пропустил или в отношении которого система слежения выдала ошибочные данные, направляется на досмотр уровня 3. Как правило, оборудование уровня 3 состоит из сертифицированных установок СОВВ с компьютерной томографией. Такая процедура досмотра часто выполняется за пределами главного транспортера во избежание задержек прошедшего должную проверку багажа. Любой багаж, который не прошел удовлетворительную проверку на уровне 3, направляется на следующие уровни проверки, которые также не являются частью системы обработки багажа. Багаж, который прошел удовлетворительную проверку на уровне 3, направляется обратно в основной поток багажа в системе обработки для его доставки в соответствующую зону сортировки.
- d) *Уровень 4.* Как правило, на этом уровне требуется присутствие пассажира для проведения ручного досмотра содержимого багажа. Такая процедура часто выполняется около пункта выхода на посадку, где можно быстро найти пассажира. Однако, желательно проводить

досмотр в более удаленном месте, вне поля зрения других пассажиров. Прошедший на данном этапе удовлетворительную проверку багаж загружается непосредственно на борт воздушного судна. Багаж, проверка которого все еще не дала удовлетворительных результатов, или владельца которого найти не удалось, классифицируется как багаж уровня 5.

- е) *Уровень 5.* Багаж, который вызывает подозрение у проводящих досмотр в целях безопасности сотрудников, направляется на досмотр уровня 5. Когда не прошедший удовлетворительную проверку багаж направляется на уровень 5, оператор установок досмотра в целях безопасности уведомляет соответствующие полномочные органы, включая полицию, и руководство аэропорта, и принимаются заранее установленные меры на случай чрезвычайной обстановки, которые, как правило, включают вызов группы специалистов по обезвреживанию боеприпасов (ОБ).

11.8.7.4 Общая пятиуровневая модель может видоизменяться следующим образом:

- а) вместо рабочих пультов операторов на уровне 2 устанавливается комплексная установка СОВВ с компьютерной томографией. В аэропортах, в которых применяется такое техническое решение, максимальная скорость обработки багажа в час снижается до максимального уровня пропускной способности конкретного оборудования компьютерной томографии, что, как правило, составляет от 450 до 500 чемоданов/сумок в час; и
- б) система обработки багажа модифицируется для автоматического направления заранее отобранного багажа на сертифицированную установку СОВВ. Это может быть достигнуто путем применения компьютерной системы слежения или использования соответствующих багажных бирок (как правило, радиочастотная идентификация), прикрепляемых во время или до регистрации.

11.8.7.5 Нынешняя максимальная пропускная способность сертифицированных установок СОВВ делает нецелесообразным их использование в качестве основной системы досмотра в системах обработки багажа со средней и высокой пропускной способностью.

11.8.7.6 Если используется многоуровневый процесс досмотра, следует руководствоваться следующими общими принципами:

- а) число уровней досмотра должно быть минимальным;
- б) соответствующую информацию следует передавать с одного уровня на другой;
- в) каждый последующий уровень досмотра должен обеспечивать вполне определенное повышение качества и эффективности проверки путем проведения более тщательной, качественной и/или скрупулезной проверки; и
- д) процесс досмотра всегда должен быть "безотказным".

11.8.7.7 Система должна автоматически не пропускать багаж, если:

- а) оператор не может принять решение;
- б) багаж не отслеживается системой досмотра багажа; или
- в) досмотровое оборудование не может обработать багаж из-за отсутствия достаточной информации.

11.8.7.8 Хотя коэффициент отказа в пропуске багажа на различных уровнях досмотра данной системы определяется техническими характеристиками и показателями возможностей досмотрового оборудования, используемого в системе многоуровневого досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке, соответствующему полномочному органу следует установить и контролировать приемлемый коэффициент отказа в пропуске багажа для каждого уровня, т. е. показатели, существенно ниже или выше этого значения, будут свидетельствовать о наличии возможной аномалии в возможностях обнаружения и указывать на необходимость принятия соответствующим полномочным органом и/или полномочным органом аэропорта корректирующих действий, когда это применимо. Различные приемлемые коэффициенты отказа в пропуске багажа следует также устанавливать в связи с необходимостью повысить возможности обнаружения, что может быть продиктовано различными национальными уровнями угрозы.

11.8.8 Общие принципы досмотра

11.8.8.1 В ходе досмотра на рентгеновской установке перевозимого в грузовом отсеке багажа операторы рентгеновской установки должны:

- a) полностью изучить рентгеновское изображение с целью обнаружения ограниченных к перевозке предметов или компонентов ограниченных к перевозке предметов, полностью и эффективно используя, при необходимости, средства повышения качества изображения. В частности, но не исключительно, оператор должен стараться обнаружить компоненты СВУ, включая детонаторы, провода, батарейки и электронные или механические часовые механизмы. Особое внимание следует обращать на зоны повышенной плотности или непрозрачные зоны, за которыми могут скрываться ограниченные к перевозке предметы, а также на зоны, выделяемые системой как потенциальные места нахождения опасного предмета;
- b) обращать внимание на равномерность затенения изображения по всей поверхности предмета багажа, поскольку меньшее затенение по краям может указывать на присутствие листа взрывчатого материала, который неплотно прилегает к верхней или нижней кромке предмета багажа;
- c) уделять одинаковое внимание как содержимому предмета багажа, так и его каркасу и дополнительным элементам; и
- d) проверить, не имеют ли металлические части или пазы предмета багажа явных выпуклостей или выступов, в которых частично могут быть спрятаны компоненты взрывного устройства.

11.8.8.2 Если оператор рентгеновской установки полностью не убежден в том, что в багаже и его содержимом не содержатся какие-либо ограниченные к перевозке предметы или компоненты ограниченных к перевозке предметов, данный предмет багажа должен пройти дополнительную проверку. Ни в коем случае операторы не должны пропускать какой-либо предмет багажа в ускоренном порядке ввиду кажущегося недостатка времени.

Порядок обращения с нестандартным багажом

11.8.8.3 Крупногабаритный, слишком тяжелый, имеющий странную форму или какой-либо иной нестандартный багаж, который нельзя обработать на стандартной багажной системе, зачастую можно проверить на рентгеновском оборудовании с большим размером рабочей камеры. Однако, предметы, досмотреть которые с помощью рентгеновской установки не представляется возможным, следует досматривать вручную.

11.8.8.4 Некоторые предметы, такие как велосипеды и лыжи, не всегда удастся досмотреть с помощью обычного ручного метода, и поэтому их следует тщательно проверять физическими или визуальными способами. Предметы, которые можно отсоединить или снять, следует, по возможности, досматривать с помощью рентгеновской установки. Целесообразно в дополнение к данной процедуре применять аппаратуру ОСВВ, проверяя зоны, где могут быть спрятаны или куда могут быть помещены взрывчатые вещества.

Контроль за системой и управление ею

11.8.8.5 После установления оптимального режима работы оборудования для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа контроль за любыми изменениями в оборудовании и программном обеспечении системы, включая установочные параметры, должен осуществляться только специально уполномоченными на это лицами. До введения любого изменения оно должно быть официально утверждено соответствующим полномочным органом.

11.8.8.6 До начала выполнения любых обязанностей персонал службы безопасности должен пройти соответствующую и эффективную подготовку, которая включает ознакомление с их конкретной ролью, а также общий обзор всей системы, и получить подробные правила, которые он должен выполнять.

11.8.8.7 Одним из возможных способов обеспечения эффективных мер контроля системы заключается в разработке для каждого пункта рабочего протокола. Такой протокол может охватывать оборудование (включая установочные параметры программного обеспечения), организацию технического обслуживания, требования к подготовке персонала, порядок подробного досмотра, порядок проверки и разрешения проблемных ситуаций на каждом уровне контроля в целях безопасности, требования к ведению учетной документации, планы на случай непредвиденных отказов системы и т.д. После введения таких протоколов следует предусмотреть определенный порядок утверждения изменений к любому их элементу. Для обеспечения того, чтобы установленные процедуры не изменялись без согласия конкретных уполномоченных лиц, необходим строгий контроль.

Учетная документация системы досмотра

11.8.8.8 Следует вести следующую учетную документацию, касающуюся системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа и всех предметов перевозимого в грузовом отсеке багажа, которые подвергаются ручному досмотру:

- a) учет регулярных проверок и технического обслуживания оборудования для досмотра;
- b) учет результатов регулярных проверок соответствия требованиям;
- c) учет ежедневного количества багажа, обрабатываемого на каждом уровне контроля в целях безопасности; и
- d) конкретный индивидуальный учет каждого предмета багажа, направленного на ручной досмотр, включая:
 - i) дату, время и место проведения досмотра;
 - ii) фамилию сотрудника, проводившего досмотр;
 - iii) фамилию соответствующего пассажира и номер рейса;

- iv) причину ручного досмотра; и
- v) результаты досмотра.

Проверка уровня квалификации оператора

11.8.8.9 Следует периодически проверять уровень квалификации оператора. Существуют различные методы проверки, включая применение компьютерной программы ПИОП для внедрения смоделированных изображений в отображаемые реальные предметы багажа в ходе их обработки, автоматически регистрируя при этом реакцию оператора. Инструктивный материал по применению компьютерной программы ПИОП содержится в Приложении 1 к добавлению 20. Можно также эффективно применять нетехнические методы, например, помещение испытательных образцов, имитирующих опасные предметы, в используемый для проверки багаж или настоящий багаж пассажира (с разрешения пассажира), с целью все той же оценки способности операторов выявлять такие предметы.

11.8.8.10 Независимо от того, какой метод применяется, результаты проверок следует использовать как средство повышения качества работы и их следует доводить до сведения операторов установок и соответствующих эксплуатантов воздушных судов.

Порядок действий в случае отказа системы

11.8.8.11 В своей программе НПБГА соответствующему полномочному органу следует определить подробные процедуры проведения требуемой проверки багажа в случае отказа досмотрового оборудования.

11.8.8.12 Планы на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать меры по решению проблем, связанных с поломкой или отказом, нарушающих работу системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа или приводящих к сбою самой багажной системы, с тем чтобы можно было продолжить досмотр и проверку всех соответствующих предметов багажа в соответствии с требуемыми стандартами. Государствам следует предусмотреть возможность применения временных методов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в целях уменьшения последствий сбоев и обеспечения бесперебойной работы.

11.8.8.13 В средствах досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа и в багажной системе должна быть предусмотрена достаточная избыточность, т. е. дополнительные мощности и/или гибкость, с тем чтобы обеспечить непрерывный досмотр всего перевозимого в грузовом отсеке багажа в случае выхода из строя системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа или невозможности поддержания ее заданной пропускной способности.

11.8.8.14 Крайне важно оптимально использовать все имеющиеся средства и ресурсы проведения досмотра. При необходимости, следует выделять дополнительные помещения для проведения ручного досмотра и дополнительное оборудование для досмотра. Для оказания помощи в проведении ручного досмотра система досмотра должна быть способна извлекать и распечатывать по крайней мере последнее обработанное изображение.

11.8.8.15 Примеры мер на случай непредвиденных обстоятельств для решения проблемы, возникающей в системе досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа или в багажной системе, как правило, включают:

- a) направление багажа автоматически или вручную на другие имеющиеся средства досмотра багажа, включая средства для трансферного и нестандартного багажа;

- b) направление пассажиров к стойкам регистрации, которые подсоединены к работающим средствам досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа или направление некоторых пассажиров с их багажом в центральные пункты досмотра;
- c) организация дополнительных пунктов ручного досмотра;
- d) использование мобильных рентгеновских установок; и
- e) применение утвержденных государством чрезвычайных методов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа с целью уменьшения последствий нарушения работы системы.

11.8.8.16 Возможно, потребуется предусмотреть специальные средства и помещения, предназначенные служить в качестве резервной системы, если основная система утратит необходимую пропускную способность или если быстро развернуть другие действенные средства не представляется возможным.

11.8.8.17 По мере практической возможности, следует принимать все меры, для того чтобы поддерживать эффективный уровень досмотра и проверки всего багажа с использованием имеющегося оборудования и ресурсов. Крайне важно, чтобы планы на случай непредвиденных обстоятельств предусматривали порядок незамедлительного решения эксплуатационных вопросов упреждающим и эффективным образом. Следует осуществлять учебную отработку реализации планов на случай непредвиденных обстоятельств для ознакомления персонала с соответствующим порядком действий и выявления и решения практических трудностей, которые могут возникнуть.

Специальные соглашения об обеспечении безопасности

11.8.8.18 Член экипажа или представитель эксплуатанта воздушных судов имеет право по соображениям безопасности полетов отправить ручную кладь, которую пассажир пронес за пределы пункта выхода на посадку, для перевозки в грузовом отсеке воздушного судна. Такой багаж нет необходимости досматривать как перевозимый в грузовом отсеке багаж при условии, что все опасные грузы, не разрешенные к перевозке в грузовом отсеке, из него удалены (например, запасные литиевые батареи, топливные батареи и т. д.), что он отвечает требованиям в отношении установления принадлежности и что данный пассажир, т. е. владелец багажа, явился на борт воздушного судна. Дополнительная информация по опасным грузам, перевозимым пассажирами или членами экипажа, содержится в части 8 документа ИКАО *"Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху"* (Дос 9284).

11.8.8.19 Перевозимый в грузовом отсеке багаж, который был досмотрен в аэропорту, в котором применяются признанные меры безопасности, по прибытии в государство, которое имеет соглашение в отношении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, может быть передан для дальнейшего следования без дополнительного досмотра. Дополнительные рекомендации по соглашениям о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута приводятся в добавлении 28.

11.8.8.20 Эксплуатанты аэропортов должны обеспечить включение в программы безопасности эксплуатанта аэропорта соответствующих положений, касающихся реализации соглашений в отношении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута.

11.8.8.21 В отношении тех типов воздушных судов, в которых отсутствует перегородка между грузовым багажным отсеком и пассажирским салоном, эксплуатант должен в содействии с аэропортами применять дополнительные меры в целях предотвращения вскрытия досмотренного багажа, перевозимого в грузовом отсеке, которые могут включать:

- a) установку сетки или любого другого ограждения, которое будет препятствовать доступу во время полета в багажный отсек; или
- b) применение специальных стационарно установленных запирающихся шкафов, в которых могут храниться ограниченные к перевозке предметы или опасные грузы, при этом указанные ограждения или шкафы должны запираяться и открываться ключом или кодом, известным только наземному персоналу.

11.8.8.22 В тех случаях, когда разрешена регистрация за пределами аэропорта, необходимо применять дополнительные меры безопасности для достижения такого же уровня безопасности, который обеспечивается при регистрации в пределах аэропорта и такие меры должны утверждаться, и их реализация регулярно проверяться соответствующим полномочным органом. Такие процедуры следует подробно изложить в НПБГА государств.

11.8.8.23 В НПБГА следует учесть следующие аспекты регистрации за пределами аэропорта:

- a) создание охраняемой зоны обработки перевозимого в грузовом отсеке багажа;
- b) охрана багажа, загружаемого на наземное транспортное средство для доставки в аэропорт, а также его охрана во время нахождения в аэропорту до момента его погрузки на борт воздушного судна;
- c) порядок опломбирования отделений для хранения багажа и опломбирования транспортных средств;
- d) положения, предусматривающие контроль за запасами пломб; и
- e) установление принадлежности багажа пассажирам во время погрузки на борт воздушного судна.

11.8.8.24 Любой контейнер или клетка, предназначенные для перевозки животного в грузовом отсеке воздушного судна, должны пройти соответствующий специальный контроль. Если клетка предоставляется эксплуатантом воздушных судов, ее следует визуально проверить, прежде чем животное будет в нее помещено. Эксплуатант воздушных судов несет ответственность за охрану клетки с животным, пока она ожидает погрузки.

11.8.8.25 Если контейнер принадлежит владельцу животного, следует досмотреть пустой контейнер. После получения удовлетворительных результатов проверки контейнер следует вернуть эксплуатанту воздушного судна для перевозки животного. Если установки для досмотра отсутствуют, следует произвести визуальный осмотр контейнера с помощью владельца животного.

11.8.8.26 До загрузки клетки в грузовой отсек воздушного судна сотрудники наземной службы должны визуально осмотреть всю клетку и убедиться, что она не была вскрыта.

11.9 ПРИНЦИПЫ НЕПРЕДСКАЗУЕМОСТИ И НЕПРЕДСКАЗУЕМЫЕ МЕРЫ

11.9.1 Принципы

11.9.1.1 Применение принципов непредсказуемости в области авиационной безопасности может быть определено как осуществление мер контроля безопасности с нерегулярной частотой, в различных местах и/или

с использованием различных средств в соответствии с установленной схемой в целях повышения их сдерживающего эффекта и эффективности. Указанные меры контроля, также называемые непредсказуемыми мерами, следует применять таким образом, чтобы для лиц, подвергаемых этим мерам (т. е. пассажиров, лиц, не являющихся пассажирами, и, в определенных обстоятельствах, общей публики), оказалось практически невозможным предсказать, когда, где и каким образом они будут применены.

11.9.1.2 Применение принципов непредсказуемости в области авиационной безопасности может оказать помощь в отрицании враждебных разведывательных данных, результатов наблюдения, действий и срыва теракта путем введения привлекающих всеобщее внимание мер контроля в местах, отличных от контрольных пунктов досмотра, и использования неожиданных элементов при досмотре общей публики, пассажиров и персонала в рамках общей системы обеспечения авиационной безопасности.

11.9.1.3 Непредсказуемые меры в рамках режима обеспечения безопасности следует применять таким образом, чтобы это вписывалось в документально оформленную методологию оценки риска, направленную на пресечение и сдерживание актов незаконного вмешательства.

11.9.1.4 Поэтому ответственным национальным полномочным органам следует проводить оценку риска для определения видов непредсказуемых мер и соответствующих зон их применения. Эти меры должны быть адаптированы соответствующими местными структурами для применения их в условиях аэропорта.

11.9.2 Цели и преимущества

11.9.2.1 Введение непредсказуемых мер не должно создавать препятствий для существующих международных Стандартов Приложения 17 или ослаблять их.

11.9.2.2 Непредсказуемые меры могут обеспечить целый ряд преимуществ, включая, в том числе, следующее:

- a) повышенный сдерживающий эффект (включая угрозу, представляемую инсайдерами);
- b) расширенные возможности обнаружения;
- c) повышенная эффективность использования существующих ресурсов за счет управления ресурсами и мотивирования персонала; и
- d) гибкость в реализации (например, в отношении рейсов с высокой степенью риска и в зонах, где выявлены недостатки).

Повышение эффективности сдерживания

11.9.2.3 Внесение элементов непредсказуемости в режимы обеспечения безопасности может повысить уровень защиты от враждебной разведывательной деятельности, наблюдения и отработки действий, в течение которых могут быть выявлены и использованы в своих целях уязвимые места. Применение непредсказуемых мер, особенно когда они привлекают широкое внимание, могут способствовать снижению уровня предсказуемости существующих режимов обеспечения безопасности. Поэтому такая ситуация создает больше проблем для отдельных лиц, чтобы обойти применяемые меры безопасности и совершить акт незаконного вмешательства.

11.9.2.4 Непредвиденный характер непредсказуемых мер может создать больше проблем для планирования теракта, повышая при этом вероятность срыва таких терактов. Аналогичным образом,

непредсказуемые меры могут уменьшить новые и существующие угрозы, включая внутреннюю угрозу. Например, преимущество кого-либо, работающего в аэропорту и обладающего достаточными знаниями об обычном режиме систем безопасности, может быть существенно уменьшено в случае применения непредсказуемых мер.

Непредсказуемые меры исключительно сдерживающего характера

11.9.2.5 Для достижения только сдерживающего эффекта могут применяться некоторые открытые непредсказуемые меры, в то время как общей публике, пассажирам и персоналу внушается, что такие меры предназначены для целей обнаружения. Иногда эти меры называются "ложными мерами". Например, аэропорт может разместить группы кинологов на выходах на посадку, хотя они не проходили подготовку в области обнаружения взрывчатых веществ.

11.9.2.6 Открытые непредсказуемые ложные меры, предназначенные только для достижения сдерживающего эффекта, никогда не следует применять вместо таких базовых мер, как досмотр или меры контроля в целях безопасности, даже на временной основе или для компенсации недостаточной эффективности досмотра или мер безопасности. Предназначенные только для сдерживания меры не должны применяться в качестве средства обеспечения соблюдения международных Стандартов, включая положения Приложения 17, и должны рассматриваться лишь как дополнение к предсказуемому или непредсказуемому режиму обеспечения безопасности.

Повышенный уровень обнаружения

11.9.2.7 Применение принципов непредсказуемости может дополнительно расширить возможности обнаружения угроз в рамках существующих режимов обеспечения безопасности. Например, соответствующие структуры могут разместить служебных собак или мобильные пункты обнаружения следов взрывчатых веществ в различных стратегических местах в помещениях аэропорта, например перед контрольными пунктами досмотра, в залах ожидания, у выходов на посадку, а также в охраняемых зонах ограниченного доступа.

Повышенная эффективность

11.9.2.8 Персонал службы безопасности зачастую занят выполнением повторяющихся задач на протяжении заранее определенного периода времени (например, смены), в течение которого они должны сохранять бдительность и поэтому сталкиваются с синдромом монотонной работы. Хотя применение принципов человеческого фактора помогает оптимизировать эффективность, с которой персонал службы безопасности выполняет свои обязанности, применение непредсказуемых мер представляет возможность нарушить монотонный режим путем размещения персонала в различных местах в течение дня и применения более широкого набора мер контроля, чем те, которые применяются в рамках предсказуемых режимов обеспечения безопасности.

11.9.2.9 Персоналу службы безопасности, связанному с применением непредсказуемых мер, необходимо пройти надлежащую подготовку. Такая подготовка должна позволить персоналу службы безопасности лучше понять динамический характер угроз для аэропорта и его уязвимые места, в условиях которых они работают, а также важную роль, которую они играют в обеспечении безопасности аэропорта в любое время. Например, персонал службы безопасности могут попросить представить свои предложения по новым непредсказуемым мерам, наиболее подходящим специфике аэропорта и/или определенных зон, где они работают. Непосредственными выгодами от такой подготовки должны стать более активное участие персонала службы безопасности в выполнении своих обязанностей и более высокий уровень их мотивации.

Гибкость

11.9.2.10 В случае повышенного уровня угрозы на национальном или местном уровне непредсказуемые меры могут быть эффективным, быстрым и гибким решением для противодействия угрозе. Эти меры могут быть введены в зонах, которые обычно не рассматриваются как подверженные риску, но к которым, тем не менее, персонал службы безопасности уже надлежащим образом подготовлен вне зависимости от местоположения. Применение принципов непредсказуемости в рамках режима безопасности может таким образом упростить введение дополнительных мер контроля в целях безопасности, направленных на уменьшение новых угроз без какой-либо необходимости в новой и занимающей много времени подготовке в области обеспечения безопасности.

11.9.2.11 Время нахождения пассажиров в очередях следует рассматривать в качестве идеальной возможности для применения таких непредсказуемых мер, как методы выявления поведенческих особенностей или использование служебных собак. Это может позволить соответствующим структурам воспользоваться указанным временем, чтобы осуществить меры безопасности без создания дополнительных задержек или увеличения времени, проведенного в очередях.

11.9.3 Оперативное применение

11.9.3.1 При введении непредсказуемых мер в систему безопасности соответствующим структурам следует применять меры, направленные на удерживание лиц от совершения актов незаконного вмешательства и обеспечение дополнительных возможностей для обнаружения проноса несанкционированных запрещенных предметов. Эти меры могут включать (но не обязательно ограничиваться таковыми) следующее:

a) меры сдерживания:

- i) использование открытых методов выявления поведенческих особенностей, включая активное вхождение в контакт с широкой публикой, пассажирами и персоналом в различных местах аэропорта;
- ii) увеличение количества открытых групп и патрулей службы безопасности в выборочных зонах, включая неконтролируемые зоны. Такое привлечение внимания может быть достигнуто за счет присутствия обучающихся кинологовических групп или сотрудников по выявлению поведенческих особенностей; и/или
- iii) принятие ложных мер, таких как размещение кинологовических групп, не связанных с обнаружением взрывчатых веществ, или установление незаписывающих видеокамер наблюдения и нефункционирующего оборудования безопасности в зонах, не имеющих критически важного значения; и

b) возможности обнаружения:

- i) использование методов скрытого выявления поведенческих особенностей;
- ii) установление дополнительных досмотровых установок в контрольных пунктах досмотра и/или у выходов на посадку, что может включать использование систем для обнаружения взрывчатых веществ; и/или
- iii) использование кинологовических групп для обнаружения взрывчатых веществ в залах ожидания в аэропортах и/или на борту воздушных судов, и/или у регистрационных стоек, в контрольных пунктах досмотра, на выходах на посадку и в зонах сортировки багажа.

11.9.3.2 Введение непредсказуемых мер может меняться в зависимости от аэропорта в связи с индивидуальными местными условиями, определяемыми инфраструктурами, располагаемыми ресурсами и другими особенностями, присущими аэропортовым операциям. В идеальном случае, руководить введением таких мер должно ограниченное число лиц, с тем чтобы сохранить их непредсказуемый характер.

11.9.3.3 В аэропортах, где применяются непредсказуемые меры, для обеспечения их эффективной реализации необходима координация действий соответствующих структур. Потребуется также сотрудничество в целях надлежащего распределения, уяснения и документального оформления обязанностей каждой из участвующих сторон. АКБ должен определить эти обязанности в соответствии с положениями НПБГА, регулярно пересматривать частоту применения в аэропорту непредсказуемых мер, места их применения и их разнообразные вариации, а также анализировать соответствующие результаты и вносить изменения по мере необходимости.

11.9.3.4 В целях документального оформления непредсказуемых мер и соответствующих процедур следует обновлять программы безопасности и стандартные эксплуатационные правила ответственных за это структур. Информация о целях, деталях и планировании введения непредсказуемых мер должны быть известна только лицам, которым она требуется в силу производственной необходимости.

11.9.3.5 АКБ должны информировать соответствующий полномочный орган о текущем состоянии дел с действующими в аэропорту непредсказуемыми мерами и передавать на рассмотрение указанного полномочного органа любые проблемы, которые не могут быть решены на местном уровне.

11.9.3.6 В процессе осуществления непредсказуемых мер соответствующим структурам, ответственным за реализацию непредсказуемых мер, следует должным образом адаптировать свою внутреннюю деятельность по контролю качества, включая систематическую регистрацию результатов проведенных мероприятий.

Пример непредсказуемых мер: реорганизация контрольных пунктов досмотра

11.9.3.7 На рис. 11-3 показано, каким образом непредсказуемые меры могут быть интегрированы в ежедневные операции контрольного пункта досмотра посредством модификации схемы его расположения. При их внедрении пассажиры не способны определить вид досмотра, которому они будут подвергнуты, прежде чем они достигнут начала очереди. Такой непредсказуемый контрольный пункт мог бы, помимо прочего, иметь следующие характеристики:

- a) две или более различных дорожек с двумя или более различными наборами методов досмотра, также называемыми контрольными подпунктами, при условии, что пассажиры не знают, в какие контрольные подпункты их направляют, пока они не достигнут начала очереди;
- b) электронная система регулирования потока пассажиров для обеспечения произвольного и непредсказуемого распределения пассажиров через контрольные подпункты;
- c) непредсказуемые ротации методов досмотра между контрольными подпунктами. Это может происходить один или несколько раз в день и должно устанавливаться и документально оформляться в начале каждого операционного дня, и информацией о таких ротациях следует обмениваться с соответствующими сторонами только по принципу производственной необходимости; и
- d) закрывающие вид щиты, например стены, в целях скрытия от глаз пассажиров схемы расположения контрольного пункта досмотра (т. е. конфигурации контрольного пункта).

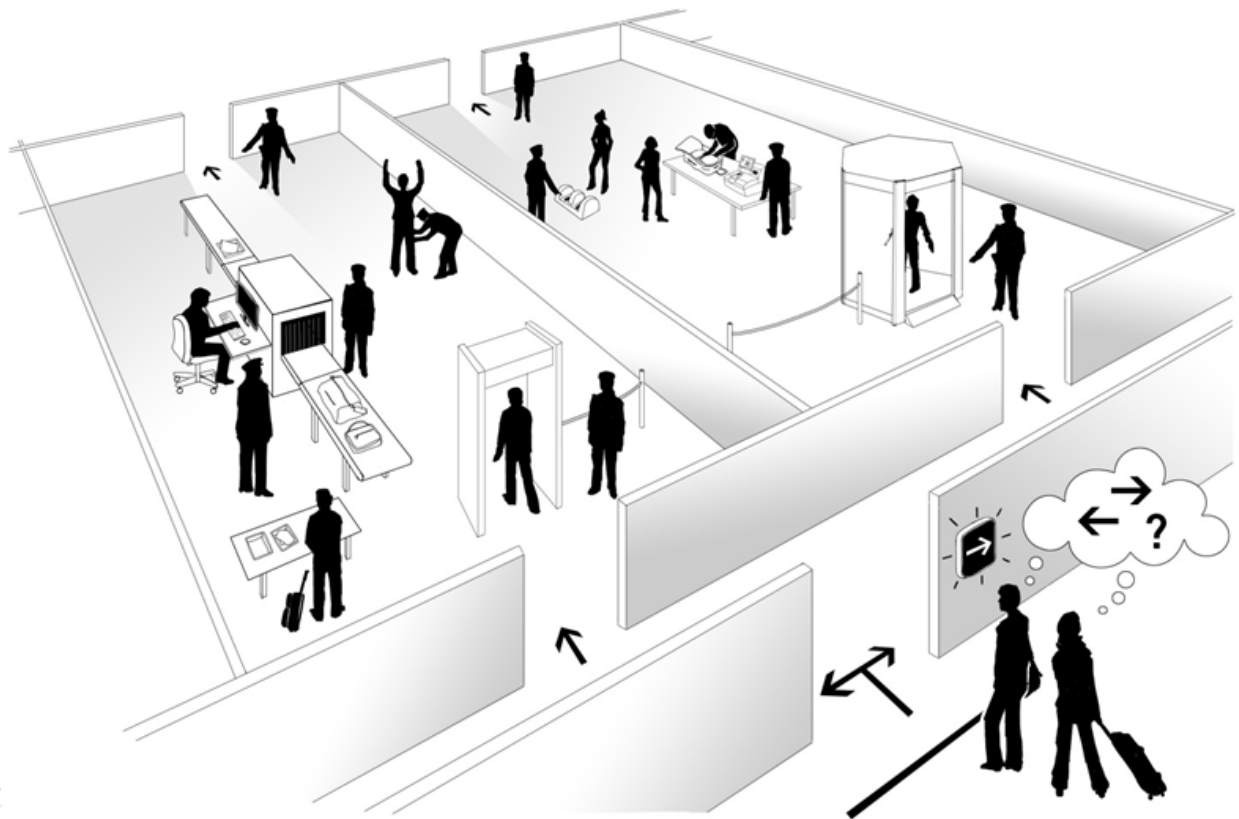


Рис. 11-3. Непредсказуемые меры, реализованные посредством модификации контрольного пункта досмотра

11.9.4 Эксплуатационные проблемы

11.9.4.1 Непредсказуемые меры не должны ни ослаблять применения других действующих мер безопасности, ни мешать выполнению персоналом службы безопасности своих функций. Ответственные структуры должны обеспечить, чтобы применение принципов непредсказуемости дополняло предсказуемые меры и чтобы в совокупности они обеспечили достижение желательных конечных результатов в области обеспечения авиационной безопасности, установленных на основе оценки риска, проведенного соответствующими полномочными органами, в частности, любые непредсказуемые меры, применяемые в контрольном пункте досмотра или вблизи его, не должны препятствовать главной цели обнаружения несанкционированных запрещенных предметов.

11.9.4.2 Непредсказуемые меры, являющиеся частью многоуровневой системы безопасности, следует применять таким образом, чтобы они не дублировали действующие предсказуемые меры безопасности. Поэтому соответствующим структурам, реализующим непредсказуемые меры, следует периодически пересматривать свои системы безопасности в целях выявления любого потенциального дублирования мер, исключения некоторых мер, когда это возможно, и обеспечения того, чтобы конечные результаты мер безопасности по-прежнему надлежащим образом реализовывались.

Конфиденциальность и сообщение информации

11.9.4.3 Элемент осведомленности играет важную роль в достижении целей сдерживания при использовании принципов непредсказуемости. В то же время поддержание высокого уровня конфиденциальности в отношении времени и местоположения введения таких мер имеет не менее важное значение. Поэтому соответствующим структурам следует применять адекватную коммуникационную стратегию, нацеленную на информирование общественности, пассажиров и персонала о том, что в аэропорту вводятся дополнительные недискриминационные и непредсказуемые меры безопасности. Персонал аэропорта должен быть осведомлен о преимуществах таких мер, при этом необходимо обеспечивать, чтобы только ограниченному числу лиц с производственной необходимостью предоставлялись подробные сведения о том, когда и где непредсказуемые меры должны применяться. Например, если в том или ином контрольном пункте досмотра предстоит применить непредсказуемые меры, единственным лицом, осведомленным о графике введения этих мер, должен быть только начальник этого пункта, который должен соответствующим образом проинструктировать свой персонал.

11.9.4.4 При рассмотрении вопроса о применении новых мер безопасности ключевым фактором должен быть опыт пассажиров, и таким образом соответствующим структурам следует разработать коммуникационную стратегию, призванную информировать широкую публику о преимуществах и последствиях, которые непредсказуемые меры могут иметь для их опыта поездок. Такие сведения должны включать информацию о том, что можно ожидать до, во время и/или после прохождения контрольного пункта досмотра, а также почему такие меры применяются.

11.9.4.5 Цель такой коммуникационной стратегии является двоякой: подготовка широкой публики, пассажиров и персонала к новой схеме мер, с которой они могут быть не знакомы, и достижение эффекта сдерживания, который ожидается при введении принципов непредсказуемости в режим безопасности.

11.9.4.6 В частности, соответствующие структуры должны сообщить о недискриминационном характере непредсказуемых мер и подчеркнуть, что каждый пассажир и сотрудник с равной вероятностью может быть подвергнут мерам контроля в целях безопасности.

11.9.4.7 Персонал службы безопасности, равно и как персонал, не относящийся к службе безопасности, должен пройти полную подготовку для работы в новых условиях обеспечения безопасности. Персоналу службы безопасности следует предоставить надлежащую подготовку, связанную с применением непредсказуемых мер, в то время как персонал, не относящийся к службе безопасности, должен быть ознакомлен в полном объеме с этими мерами, например, в процессе ознакомительных учебных занятий по вопросам безопасности.

Открытые и скрытые меры

11.9.4.8 Для достижения сдерживающей цели принципа непредсказуемости важное значение имеет осведомленность. Однако непредсказуемые меры следует сочетать как с видимыми, так и с негласными мерами. В целях обеспечения того, чтобы скрытые меры также оказывали сдерживающий эффект, их существование в принципе должно стать известным для публики, например, с помощью информационных указателей в аэропортах.

11.9.4.9 Открытыми непредсказуемыми мерами являются те, которые видимы людям независимо от того, подвергаются ли они этим мерам или нет. Например, непредсказуемое применение различных видов мер досмотра в контрольном пункте досмотра считается открытой непредсказуемой мерой.

11.9.4.10 Негласными непредсказуемыми мерами являются те, которые невидимы для лиц, подвергающихся применению мер контроля в целях безопасности. Лица, подлежащие применению таких мер, обычно не осведомлены о типе, методе и/или применении этих мер, даже если они знают об их присутствии. Например,

использование одетого в гражданскую одежду персонала по выявлению поведенческих особенностей для наблюдения за пассажирами считается скрытой непредсказуемой мерой, даже при наличии указателей, информирующих пассажиров о том, что за ними может вестись наблюдение, поскольку публика в целом, пассажиры и сотрудники не будут знать о том, наблюдают ли за ними в любой данный момент или в любом данном месте.

11.9.5 Национальные нормативные положения и надзор

11.9.5.1 Соответствующий полномочный орган должен установить нормативную базу для разработки непредсказуемых мер и обеспечить поддержку их реализации (например, посредством коммуникационной стратегии и информационного материала, предназначенных для широкой общественности, пассажиров и персонала). В НПБГА следует включить цель и все соответствующие положения и обязанности, связанные с оперативным введением непредсказуемых мер.

11.9.5.2 Государства должны нести ответственность за надзор за надлежащим применением непредсказуемых мер и проводить мероприятия по контролю, которые могут включать проверки, инспекции, расследования, испытания и обследования. Однако эти мероприятия следует адаптировать, поскольку некоторые обычно используемые методы надзора могут оказаться непригодными для непредсказуемых операций. Все контрольные мероприятия, связанные с надзором за непредсказуемыми мерами, следует включить в НПБГА.

11.9.5.3 При проведении мероприятий по мониторингу, касающихся реализации непредвиденных мер, соответствующему полномочному органу необходимо предоставить информацию о следующих процедурах, которые должны быть им проанализированы:

- a) цель этих мер и их связь с угрозой;
- b) описание мер и средств, используемых для их применения;
- c) местоположение и частота применения этих мер; и
- d) учетные данные о подготовке персонала, задействованного в реализации этих мер.

11.9.5.4 Соответствующему полномочному органу по его запросу следует предоставлять графики применения непредсказуемых мер, с тем чтобы национальные инспекторы имели возможность:

- a) проводить инспекционные проверки на местах для утверждения времени и мест применения этих мер;
- b) ознакомиться с учетными записями для подтверждения того, что указанные меры были осуществлены в соответствии с предоставленным графиком, и если нет, то выяснить почему; и
- c) убедиться в том, что график реализации отличается с каждым рабочим днем и не следует заранее определенной схеме в течение нескольких дней или недель.

11.10 КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА

11.10.1 Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута представляет собой процесс, в рамках которого пассажиры и перевозимый в грузовом отсеке багаж не проходят повторный досмотр в аэропорту

стыковки, если они были удовлетворительным образом досмотрены в своем аэропорту отправления. Как таковой, контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута может быть всеобъемлющим (освобождающим пассажиров и перевозимый в грузовом отсеке багаж от повторного досмотра) либо постатейным (освобождающим от повторного досмотра только пассажиров или только перевозимый в грузовом отсеке багаж).

11.10.2 Соглашение о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута представляет собой совместный и непрерывный процесс валидации, в котором участвуют два или более государств для обеспечения того, чтобы трансферные пассажиры и их ручная кладь, перевозимый в грузовом отсеке багаж и/или груз были надлежащим образом досмотрены в пункте отправления и впоследствии были защищены от несанкционированного вмешательства вплоть до места вылета в трансферном аэропорту. Как следствие, пассажирам и их ручной клади, перевозимому в грузовом отсеке багажу и/или грузу нет необходимости проходить повторный досмотр в трансферном аэропорту, включенном в перечень, указанный в соглашении.

11.10.3 Цель соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута должна заключаться в том, чтобы обеспечить существенные преимущества в плане упрощения формальностей, поскольку пассажирам более не требуется проходить повторную проверку в целях безопасности. Более быстрый и более простой трансферный процесс должен также снизить число пропущенных стыковочных рейсов для эксплуатантов воздушных судов, уменьшить количество пропавшего багажа (если такое соглашение включает перевозимый в грузовом отсеке багаж) и повысить уровень удовлетворенности клиентов.

11.10.4 Правовой основой соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута должны стать меморандум о взаимопонимании (МОВ), заключенный между двумя или более государствами, или аналогичное соглашение о взаимном признании мер безопасности, которые должны также являться составной частью статьи об авиационной безопасности в рамках двусторонних соглашений о воздушных перевозках. Типовая модель такого МОВ приводится в добавлении 28.

11.10.5 Если рассматривается возможность заключения соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, процесс валидации должен быть описан в МОВ или аналогичном соглашении взаимного признания мер безопасности и должен, как минимум, состоять из следующего:

- a) обмена соответствующими НПБГА, ПБА, нормативными положениями и письменными процедурами в целях подтверждения и обоюдного понимания нормативных положений, практики и процедур, касающихся мер контроля в целях безопасности, применяемых в отношении пассажиров, их ручной клади, перевозимого в грузовом отсеке багажа и/или груза. Такой обмен должен включать (но не ограничиваться этим):
 - i) НПБГА и ПБА;
 - ii) нормативные положения, практику и процедуры, которые лежат в основе аэропортовых мер контроля в целях безопасности;
 - iii) используемое в аэропорту оборудование для досмотра, эксплуатация досмотрового оборудования и правила калибровки оборудования и технического обслуживания, где применимо;
 - iv) набор сотрудников службы безопасности, проверка анкетных данных, порядок подготовки и аттестации;
 - v) договоренности относительно мониторинга эффективности деятельности в выбранном аэропорту; и

- vi) средства, договоренности и правила постоянного обеспечения безопасности пассажиров после досмотра;
 - b) обмена информацией о мерах контроля в целях безопасности, применяемых в отношении пассажиров и их ручной клади, перевозимого в грузовом отсеке багажа и/или груза, вытекающих из национальных мер по контролю качества, где таковые реализуются, включая:
 - i) количество обзоров, инспекционных проверок и испытаний, на которых основан отчетный документ;
 - ii) организации, задействованные в обзорах, инспекционных проверках и испытаниях; и
 - iii) подробные сведения о порядке проведения обзоров, инспекционных проверок и испытаний; и
 - c) совместной проверки реализованных процедур, основанной на периодических, совместных оценках на местах применения в отношении пассажиров и ручной клади мер контроля в целях безопасности.
-

Глава 12

ОСОБЫЕ КАТЕГОРИИ ПАССАЖИРОВ И ПРОВОЗ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ

12.1 ДИПЛОМАТИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ И VIP

12.1.1 Дипломатический персонал

12.1.1.1 Дипломатический персонал, аккредитованный при данном государстве (где данный дипломат садится в воздушное судно), и дипломатические курьеры обладают определенными привилегиями и иммунитетами от судебного преследования, выступая в официальном качестве представителей их государства. Такие привилегии содержатся в *Венской конвенции о дипломатических сношениях*, совершенной в Вене, Австрия, 18 апреля 1961 года.

12.1.1.2 В Венской конвенции предусматривается, что личность дипломатического агента и его или ее личный багаж не должен освобождаться от обычного процесса досмотра, за исключением случаев, когда данное государство специально соглашается на такое освобождение или данный багаж является частью дипломатического багажа и вализов, упомянутых в данной главе ниже.

12.1.1.3 В Венской конвенции говорится, что личный багаж дипломатического агента должен освобождаться от таможенного досмотра только в том случае, если он содержит предметы, предназначенные для официального пользования представительства или для личного пользования дипломатического агента или членов его или ее семьи, живущих вместе с ним (статья 36). Конвенция также обязывает всех дипломатических сотрудников "уважать законы и постановления государства пребывания", в том числе осуществляемый на законных основаниях досмотр перед посадкой на борт воздушного судна (статья 41).

12.1.1.4 Кроме того, несмотря на то, что некоторые пассажиры могут обладать дипломатическим иммунитетом, включая личную неприкосновенность, они, тем не менее, перед посадкой на борт воздушного судна подвергаются обычному досмотру и/или проверке, требуемой для обеспечения авиационной безопасности. Хотя личное имущество определенных лиц может быть неприкосновенно, в целях безопасности гражданской авиации личный багаж (включая ручную кладь и перевозимый в грузовом отсеке багаж, принадлежащий дипломатам и членам их семей) подлежит применению тех же требований в отношении досмотра, которые применяются к обычному багажу.

12.1.1.5 В тех случаях, когда обычный порядок досмотра считается нецелесообразным, по просьбе может быть проведен досмотр в частном порядке. Однако, досмотр в частном порядке не должен быть нормой. Досмотр в частном порядке может быть произведен в изолированной зоне в помещениях, арендованных эксплуатантом воздушного судна (например, в зале ожидания), или, по специальной договоренности с эксплуатантом аэропорта, в таком помещении, как зал для пассажиров VIP, который, при необходимости, может быть оснащен соответствующими средствами, позволяющими произвести досмотр дипломатов или других привилегированных лиц.

12.1.1.6 Особое внимание следует уделять пассажирам, которые работают в дипломатических представительствах, но на которых не распространяется дипломатический иммунитет, таким как водители,

помощники или даже специалисты, которые имеют удостоверения личности, похожие на удостоверения личности дипломатов, но которые не пользуются дипломатическими привилегиями и иммунитетами, предоставляемыми государством.

12.1.1.7 Если государство предоставляет указанным дипломатам освобождение или разрабатывает для них специальные правила досмотра в целях безопасности, данному государству необходимо включить эти освобождения или специальные процедуры досмотра в свою НПБГА. Такие специальные процедуры должны быть понятны сотрудникам аэропорта и не должны оспариваться ими, а также должны быть отражены в стандартных эксплуатационных правилах ПБА. Во избежание каких-либо проблем в аэропорту подробное описание специальных процедур, а также список должностных лиц, на которых они распространяются, должны быть официально доведены до сведения соответствующих лиц и/или организаций. Наконец, такие специальные процедуры будут, в силу необходимости, разработаны совместно как соответствующим полномочным органом, так и дипломатическими и/или протокольными органами или, по крайней мере, одобрены ими.

12.1.2 Члены королевской семьи и главы государств

12.1.2.1 Правительства государств предоставляют особое освобождение от процедуры проверки и досмотра прибывающим с официальными визитами членам королевской семьи и главам государств. Такое освобождение не обязательно предоставляется, когда такие лица путешествуют в качестве частных лиц, за исключением случаев, когда достигнута специальная официальная договоренность между соответствующими полномочными органами и дипломатическими и/или протокольными органами.

12.1.2.2 Освобождение от процедуры проверки и досмотра основывается на том факте, что при путешествии с официальным визитом члены королевской семьи и главы государств и их багаж настолько тщательно охраняются сопровождающими их сотрудниками полиции и других служб, что риск попадания в их багаж оружия и/или взрывного устройства или их проноса на борт воздушного судна сводится к нулю.

12.1.2.3 Однако не мешает помнить о том, что приближенные лица, включая телохранителей и помощников, совершали убийства членов правительств государств. Если член правительства государства путешествует на коммерческом воздушном судне вместе с обычными пассажирами, целесообразно предложить непосредственно лично члену правительства государства (а не через его или ее сотрудников) пройти специальный досмотр в целях безопасности в соответствующем помещении и в соответствующих условиях и проверить его или ее ручную кладь и перевозимый в грузовом отсеке багаж на предмет обнаружения взрывчатых веществ или опасных предметов, которые могли быть помещены в багаж кем-то посторонним.

12.1.2.4 Для того чтобы полицейские службы и службы безопасности приняли необходимые меры, информацию об организации путешествия такого лица следует представлять заблаговременно. Такие меры будут включать сопровождение таких лиц при прохождении через охраняемые зоны аэровокзала. По возможности, для этого следует использовать специальные зоны (например, залы VIP, помещения для протокольных мероприятий), чтобы избежать контактов с обычными пассажиропотоками.

12.1.2.5 За выполнение формальностей и обеспечение безопасности важных лиц при вылете и прибытии должны отвечать министерство внутренних дел, протокольный отдел и полиция. Планирование визитов в государство должно включать конкретное планирование мер безопасности, связанных с прибытием и убытием и/или передвижениями внутри страны.

12.1.2.6 Следует отдавать себе отчет в том, что рейсы, которыми будут лететь члены королевской семьи и главы государств, почти неизбежно будут подвергаться повышенному уровню риска. При использовании обычных регулярных рейсов, когда сопровождающие официальные лица несут большую ответственность за обеспечение безопасности официальной делегации, нельзя недооценивать повышенный риск для других пассажиров. Нельзя допускать, чтобы меры обеспечения безопасности официальной делегации создавали угрозу безопасности рейса в целом и безопасности пассажиров.

12.1.2.7 Если для путешествия в государство, передвижения внутри него или убытия из него используются специальный чартерный рейс, военные или частные воздушные суда, меры безопасности, как правило, будут ограничиваться обеспечением безопасности самого воздушного судна, и такими мерами безопасности на земле, которые обстоятельства могут потребовать. Особое внимание следует обращать на возможное вмешательство в нормальную деятельность, потенциальную опасность нападения на аэропорт и/или аэровокзальный комплекс, и/или агрессивное поведение протестующих в аэровокзальном комплексе или на дорогах, ведущих в аэропорт. Не следует недооценивать любую деятельность, которая может отвлечь внимание от осуществления мер безопасности и помешать обеспечить надлежащий уровень безопасности.

12.1.2.8 Если на каком-либо участке маршрута путешествие будет осуществляться на регулярном пассажирском рейсе, в большинстве случаев потребуется принимать дополнительные меры безопасности. Уровень обеспечения безопасности будет зависеть от степени угрозы, возникающей в связи с присутствием официальной делегации. В таких ситуациях, помимо принимающих правительственных учреждений и полиции, следует проконсультироваться со следующими организациями: эксплуатантом воздушного судна, соответствующим полномочным органом и полномочным органом по безопасности аэропорта.

12.1.3 Дипломатические курьеры, багаж и вализы

12.1.3.1 Если пассажиром является дипломатический курьер, его багаж: любые дипломатические вализы, следующие с этим курьером, либо как ручная кладь, либо как перевозимый в грузовом отсеке багаж, – "не подлежит ни вскрытию, ни задержанию" (статья 27(3) Венской конвенции). Все другие предметы ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа должны оформляться в обычном порядке.

12.1.3.2 Дипломатический багаж, включая ручную кладь и перевозимый в грузовом отсеке багаж, должен быть маркирован как таковой аккредитуемым государством. "Все места, составляющие дипломатическую почту, должны иметь видимые внешние знаки, указывающие на их характер" (статья 27(4) Венской конвенции).

12.1.3.3 Сопровождающий дипломатическую почту курьер должен быть снабжен "официальным документом с указанием его или ее статуса и числа мест, составляющих дипломатическую почту" (статья 27(5) Венской конвенции).

12.1.3.4 Приложение 17 требует от государств вводить меры для обеспечения "досмотра" ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа "перед его погрузкой на борт воздушного судна", однако не требует досмотра дипломатического багажа с помощью рентгеновской установки или любым другим способом, несовместимым с Венской конвенцией. Аккредитуемое государство может заблаговременно проинформировать эксплуатанта воздушного судна о времени доставки дипломатического багажа на борт воздушного судна.

12.1.3.5 Если поступит такая просьба, аккредитуемое государство должно быть готово подтвердить устно или письменно, что аккредитуемое государство обеспечивало постоянную охрану дипломатического багажа и что дипломатический багаж не ставит под угрозу безопасность воздушного судна или его пассажиров.

12.1.3.6 В том случае, если государство пребывания или государство, через которое дипломатический багаж следует транзитом или трансфером, имеет конкретную информацию о том, что дипломатический багаж аккредитуемого государства, предназначенный для перевозки на воздушном судне, представляет угрозу безопасности этого воздушного судна или его пассажиров, государство пребывания или государство транзита или трансфера по решению, принятому на соответствующем уровне, может отказать в принятии на борт дипломатического багажа, однако не должно вскрывать или задерживать его. В таких случаях государство пребывания должно информировать об этом посольство аккредитуемого государства по обычным дипломатическим каналам.

12.1.3.7 Государствам рекомендуется серьезно рассмотреть возможность опломбирования своего дипломатического багажа и обращения с просьбой к государствам, которые осуществляют перевозку дипломатического багажа на свою территорию, со своей территории или через свою территорию, ставить свои собственные пломбы в качестве сдерживающей меры против его вскрытия.

12.1.3.8 Государства пребывания могут проинформировать представительства аккредитуемых государств о своих требованиях, процедурах и ожидаемых действиях в отношении дипломатических курьеров и дипломатического багажа.

12.2 ПАССАЖИРЫ, ПРОТИВ КОТОРЫХ ВОЗБУЖДЕНО СУДЕБНОЕ ИЛИ АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРЕСЛЕДОВАНИЕ

12.2.1 Общие положения

12.2.1.1 Как правило, лица без права на въезд, депортируемые лица и лица, находящиеся на законных основаниях под стражей, которые путешествуют не по своей воле, не рассматриваются в рамках мер обеспечения авиационной безопасности. Касающиеся таких лиц требования относятся к сфере упрощения формальностей и содержатся в Приложении 9. Тем не менее, следует учитывать определенные положения Приложения 17, поскольку пассажиры этих особых категорий должны рассматриваться как потенциально проблемные пассажиры. В частности, лица, находящиеся на законных основаниях под стражей, не упоминаются в положениях Приложения 9.

12.2.1.2 Эксплуатант воздушного судна не должен принимать к перевозке лицо, против которого возбуждено судебное или административное преследование и которое сопровождается вооруженным конвоиром, без предварительного согласия государств и эксплуатантов, которые могут быть задействованы в процессе перевозки и в конечном пункте назначения. В таких случаях эксплуатантам следует предоставить достаточно заблаговременное уведомление, чтобы обеспечить возможность проведения оценки угрозы.

Обязательства

12.2.1.3 Государства совместно с эксплуатантами воздушных судов должны разработать нормативные требования к перевозке пассажиров, которые принуждены к путешествию в связи с тем, что против них возбуждено судебное или административное преследование, и которые могут быть потенциально проблемными. Требования, касающиеся таких пассажиров, необходимо включить в НПБГА и отразить в них, в частности, следующее:

- a) необходимость предоставления заблаговременного уведомления и подробной информации эксплуатанту воздушного судна и командиру воздушного судна, на котором будут перевозиться такие лица;
- b) меры безопасности, применяемые перед полетом, в ходе полета и по завершении полета;
- c) высшие полномочия командира воздушного судна в отношении безопасности полета воздушного судна; и
- d) право эксплуатанта воздушного судна отказаться от перевозки.

Применимость

12.2.1.4 Требования государства должны применяться к любому лицу без права на въезд, которое прибывает по воздуху, к любому депортируемому лицу, которое должно быть отправлено по воздуху в государство его или ее гражданства, и к любому лицу, которое находится на законном основании под стражей и должно перевозиться по воздуху. Все причастные стороны, такие как правоохранительные органы и эксплуатанты воздушных судов и аэропортов, должны всесторонне сотрудничать друг с другом при применении соответствующих положений.

Специальные термины и определения

12.2.1.5 Помимо определений, содержащихся в главе 1, при ссылках на указанные выше особые категории пассажиров используются следующие конкретные термины.

- a) *DEPO* – утвержденный в отрасли код для депортируемого лица;
- b) *DEPA* – утвержденный в отрасли код для депортируемого лица в сопровождении уполномоченного конвоира;
- c) *DEPU* – утвержденный в отрасли код для депортируемого лица без сопровождения уполномоченного конвоира;
- d) *депортирующее государство* – государство, которое приняло меры для высылки депортируемого лица со своей территории;
- e) *конвоир* – лицо, уполномоченное депортирующим государством, которое прошло подготовку по сопровождению депортируемых лиц на перевозящих их рейсах;
- f) *INAD* – пассажир без права на въезд, т. е. пассажир, которому отказано в праве на въезд в государство государственными полномочными органами или отказано в дальнейшем следовании государственным полномочным органом в пункте трансфера ввиду того, что он или она не имеют требуемой визы, имеют паспорт, срок действия которого истек и пр.; и
- g) *лица, находящиеся на законном основании под стражей* – лица, находящиеся либо под арестом, либо осужденные в судебном порядке, которые должны быть доставлены в другое государство на законном основании. Для перевозки лиц, находящихся на законном основании под стражей, компетентные полномочные органы должны выделить конвоира.

Оценка риска

12.2.1.6 Соответствующие полномочные органы должны проводить оценки риска, которые учитывают биографические данные пассажиров, их поведение в прошлом и в настоящее время, а также любые медийные или другие соответствующие аспекты, которые могут указывать на наличие риска для безопасности тех пассажиров, которых планируется выслать из государства. Результаты таких оценок риска, включая указание о необходимости выделения конвоира, должны доводиться в письменном виде до сведения эксплуатанта воздушного судна и командира воздушного судна. Эксплуатант или командир воздушного судна, в качестве последней принимающей решение инстанции, должен отказаться от перевозки, если будет сочтено, что безопасность воздушного судна будет поставлена под угрозу таким пассажиром.

12.2.2 Предварительное уведомление

12.2.2.1 Соответствующие полномочные органы должны достаточно заблаговременно представить эксплуатантам воздушных судов и командирам воздушных судов письменное уведомление, которое включает информацию о характере и количестве потенциально проблемных пассажиров и содержит следующее:

- a) личность пассажира и причина перевозки;
- b) фамилии и должности конвоиров, если таковые имеются;
- c) информация об оценке риска, включая причины выделения или не выделения конвоира;
- d) заблаговременное выделение мест, если это необходимо; и
- e) характер имеющихся документов.

12.2.2.2 К перевозке потенциально проблемных пассажиров применяются следующие инструктивные указания, основанные на опыте государств и эксплуатантов воздушных судов:

- a) Лица без права на въезд – соответствующие полномочные органы должны в день прибытия такого пассажира незамедлительно уведомить эксплуатанта доставившего его воздушного судна о необходимости отправки лица без права на въезд. Уведомление эксплуатанта воздушного судна об отказе пассажиру в праве на въезд, включая причину такого отказа, должно быть сделано не позднее времени прекращения регистрации на планируемый вылетающий рейс. Командира воздушного судна следует проинформировать в ходе предполетной подготовки и до посадки пассажиров о необходимости перевозки лица без права на въезд.
- b) Депортируемые лица – соответствующие полномочные органы должны по крайней мере за 24 ч до планируемого вылета представить эксплуатанту воздушного судна письменное уведомление о перевозке по воздуху депортируемого лица. Командир воздушного судна должен быть проинформирован в ходе предполетной подготовки о депортации, в том числе о причине высылки данного лица и выделении или не выделении конвоира; и
- c) Лица, находящиеся на законном основании под стражей – соответствующие полномочные органы должны по крайней мере за 24 ч до вылета уведомить эксплуатанта воздушного судна о намерении перевозить лицо, находящееся под стражей. В письменном уведомлении следует привести любую соответствующую информацию, которая может помочь эксплуатанту в оценке риска для безопасности полета, а также указать, считается ли данный пассажир опасным. Лица, находящиеся под стражей, должны всегда сопровождать один или несколько сотрудников правоохранительных органов, сведения о которых должны быть сообщены эксплуатанту воздушного судна. Командира воздушного судна следует проинформировать о данной ситуации в ходе предполетной подготовки и до посадки пассажиров.

12.2.3 Лица без права на въезд и депортируемые лица

12.2.3.1 В том, что касается лиц без права на въезд, то положения Приложения 9 предписывают эксплуатантам воздушных судов принимать в пункте посадки соответствующие меры, с тем чтобы убедиться в том, что пассажиры имеют при себе надлежащие проездные документы, предписанные государством транзита и пункта назначения, и, следовательно, ответственность за репатриацию возлагается на эксплуатанта прибывающего воздушного судна. Если эксплуатант воздушного судна должен перевозить лицо без права на

въезд, то данный пассажир должен иметь при себе проездные документы или, если такие документы были конфискованы соответствующими полномочными органами, препроводительное письмо для предъявления соответствующему полномочному органу в государстве пункта назначения.

12.2.3.2 В случае депортируемых лиц, ответственность за репатриацию возлагается на правоохранительные органы, включая оценки риска, уведомление полномочных органов государства репатриации или любого другого государства, через которое данный пассажир будет следовать транзитом, а также эксплуатантов воздушных судов. Соответствующие полномочные органы обязаны также предоставить одного или нескольких конвоиров для сопровождения депортируемого лица, если оценка показывает, что данный пассажир может оказать сопротивление и представлять угрозу для авиационной безопасности в ходе полета.

12.2.4 Лица, находящиеся на законных основаниях под стражей

12.2.4.1 Соответствующие полномочные органы государства должны, помимо уведомления эксплуатанта воздушного судна о находящемся под стражей лице, которое планируется перевозить по воздуху, приступить к организации поездки только после получения согласия эксплуатанта воздушного судна на перевозку этого потенциально проблемного пассажира.

12.2.4.2 Многие лица без права на въезд, депортируемые лица и лица, находящиеся на законных основаниях под стражей, путешествуют добровольно и мирно, однако, иногда такие лица могут представлять риск для авиационной безопасности. Как правило, эксплуатанты воздушных судов перевозят лиц, находящихся на законных основаниях под стражей, на определенных условиях, т. е. если находящееся под стражей лицо:

- a) не считается опасным, его или ее должен сопровождать по крайней мере один сотрудник правоохранительных органов; или
- b) считается опасным, его или ее должны сопровождать два или более сотрудников правоохранительных органов. Независимо от наличия конвоя, не более одного такого лица должно разрешаться перевозить на любом рейсе.

12.2.4.3 Перед посадкой потенциально проблемного пассажира полномочные органы должны убедиться вместе со своими коллегами в пунктах транзита и конечного назначения в том, что условия поездки являются для них приемлемыми.

12.2.5 Меры безопасности

12.2.5.1 До и во время полета с находящимися на борту пассажирами без права на въезд, депортируемыми лицами или лицами, находящимися на законных основаниях под стражей, должны действовать определенные превентивные меры, которые заключаются в следующем:

- a) число потенциально проблемных пассажиров должно быть ограничено, исходя из оценки риска, причины высылки данного лица из государства и размеров воздушного судна;
- b) исходя из оценки риска, а также характера и числа потенциально проблемных пассажиров, следует использовать достаточное число конвоиров. Необходимое число конвоиров в каждой ситуации должно определяться совместно соответствующими полномочными органами и эксплуатантом воздушного судна;
- c) маршрут рейса следует засекретить и не разглашать;

- d) пассажиры и ручная кладь должны пройти дополнительный досмотр в целях безопасности;
- e) лиц без права на въезд, депортируемых лиц и лиц, находящихся под стражей, следует посадить на борт до посадки других пассажиров, а командир воздушного судна должен быть проинформирован о размещении каждого такого пассажира и конвоиров;
- f) места следует выделять, по возможности, в самой задней части пассажирского салона, но не рядом с дверью или аварийным выходом, при этом они должны находиться в ряду из двух или более кресел и по крайней мере один конвоир должен сидеть между потенциально проблемным пассажиром и проходом. Насколько это практически возможно, конвоируемые пассажиры не должны сидеть рядом с ребенком/подростком;
- g) потенциально проблемным пассажирам и конвоирам не должны подаваться алкогольные напитки;
- h) по усмотрению конвоиров, может подаваться еда и безалкогольные напитки, но без металлических приборов или ножей; и
- i) в зависимости от оценки риска, на борту следует иметь смирительные средства для использования конвоирами. Использование конвоиром смирительных средств должно осуществляться только в тех случаях, когда это фактически необходимо, и в соответствии с законами государства и применяемой политикой эксплуатанта воздушного судна.

12.2.5.2 Успокоительные средства или другие лекарственные препараты могут быть даны потенциально проблемным пассажирам только в том случае, если их использование соответствует применяемому законодательству и политике эксплуатанта воздушных судов.

12.2.5.3 В случае отказа в перевозке потенциально проблемного пассажира эксплуатант воздушного судна должен по требованию государства представить в письменном виде причины отказа в такой перевозке. При необходимости, в ответе эксплуатанта должны освещаться дополнительные меры, которые позволили бы осуществить перевозку при аналогичных обстоятельствах в будущем.

12.3 ЛИЦА, ПУТЕШЕСТВУЮЩИЕ С ОРУЖИЕМ, КРОМЕ СОТРУДНИКОВ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА БОРТУ

12.3.1 Общие положения

12.3.1.1 Оружие, такое как огнестрельное оружие, не должно допускаться в салон воздушного судна, кроме как с целью его использования сотрудниками правоохранительных органов и другими уполномоченными лицами, которым может потребоваться прибегнуть к огнестрельному оружию при исполнении своих обязанностей. Государствам следует разработать ясную политику и внедрить инструкции, которые должны четко определять процедуры и требования, касающиеся провоза оружия и боеприпасов на борту воздушного судна.

12.3.1.2 Государства должны принять меры к тому, чтобы провоз оружия на борту воздушного судна сотрудниками правоохранительных органов или уполномоченными лицами, находящимися при исполнении своих обязанностей, требовал получения в соответствии с национальным законодательством специального разрешения. По этой причине государства должны возложить на соответствующий полномочный орган обязанность рассматривать и утверждать запросы в отношении провоза оружия в салонах воздушных судов.

12.3.1.3 Национальные нормативные положения должны включать требования в отношении лиц, имеющих законное и административное разрешение путешествовать с оружием, перевозимым в багажных отсеках воздушного судна, таким как охотники, спортсмены и охранники частных служб безопасности. Принадлежащее таким пассажирам оружие никогда не должно допускаться к провозу в салоне.

12.3.1.4 Подробные процедуры провоза оружия должны разрабатываться и внедряться всеми заинтересованными сторонами, в частности эксплуатантами аэропортов и воздушных судов и правоохранительными органами.

12.3.1.5 За исключением государств, которые специально запрещают перевозку вооруженных конвоиров, государствам следует принимать во внимание просьбу другого государства разрешить его эксплуатантам перевозить на коммерческих пассажирских рейсах вооруженных конвоиров помимо сотрудников службы безопасности на борту.

12.3.2 Сотрудники правоохранительных органов

12.3.2.1 Приведенные ниже меры безопасности касаются сотрудников правоохранительных органов или правительственных служб, осуществляющих охрану правительственных официальных лиц или сопровождение пассажиров без права на въезд, депортируемых лиц или лиц, находящихся на законных основаниях под стражей.

12.3.2.2 Запросы в отношении разрешения на провоз оружия на борту воздушного судна должны представляться значительно раньше запланированной даты вылета, с тем чтобы утверждающий орган имел достаточное время для рассмотрения запроса и передачи информации тем, кого следует проинформировать, например, полицию местного аэропорта.

12.3.2.3 Любой запрос в отношении провоза оружия на борту воздушного судна должен быть представлен в письменном виде, подписан старшим должностным лицом направляющего запрос органа, содержать маршрут поездки вооруженных сотрудников, а также следующее:

- a) обоснование необходимости доступа к оружию во время полета;
- b) подтверждение того, что вооруженному сотруднику предоставлено законное право ношения оружия; и
- c) подтверждение того, что вооруженный сотрудник надлежащим образом обучен применению огнестрельного оружия.

12.3.2.4 Сотрудникам правоохранительных органов, получившим санкцию на провоз огнестрельного оружия в салоне воздушного судна, должно быть выдано письменное разрешение, которое может быть представлено эксплуатанту воздушного судна или любому другому органу, ответственному за авиационную безопасность. Эти сотрудники должны представляться персоналу эксплуатанта воздушного и служб безопасности аэропорта, а также правоохранительному органу аэропорта, предъявлять соответствующие документы, например, удостоверение личности полицейского, содержащие фамилию, должность и фотографию сотрудника, а также разрешение на провоз огнестрельного оружия.

12.3.2.5 Сотрудникам правоохранительных органов, которым поручено сопровождать депортируемых лиц или лиц, находящихся на законных основаниях под стражей, не должно разрешаться провозить в салоне воздушного судна заряженное оружие. Однако, заинтересованное государство может разрешить провоз незаряженного оружия в защитном контейнере в кабине летного экипажа под контролем командира воздушного судна. Сотрудники правоохранительных органов, охраняющие высокопоставленных государственных чиновников, могут оставить у себя боеприпасы, а боеприпасы сотрудников, сопровождающих депортируемых

лиц или лиц, находящихся на законных основаниях под стражей, должны перевозиться в багажном отсеке воздушного судна в соответствии с Приложением 18 и *Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284).

12.3.2.6 В том случае, когда сотрудник правоохранительного органа не осуществляет обязанности официального конвоира, командир воздушного судна имеет право отказать в хранении оружия в кабине летного экипажа. В таких ситуациях провоз оружия и боеприпасов должен осуществляться в багажном отсеке воздушного судна в соответствии с положениями, касающимися лиц, имеющих на это разрешение.

12.3.2.7 Если командир воздушного судна соглашается разместить разрешенное к провозу оружие в кабине летного экипажа, персонал эксплуатанта воздушного судна и/или служб безопасности должен принять меры к тому, чтобы оружие было разряжено его законным владельцем, т. е. сотрудником правоохранительного органа, помещено в защитный контейнер и передано командиру воздушного судна сотрудниками полиции или службы безопасности аэропорта.

12.3.2.8 Эксплуатанты воздушных судов должны внедрить процедуры, которые предусматривают, что вооруженные сотрудники до посадки на борт воздушного судна прошли подробный инструктаж и знают правила и нормативные положения, касающиеся провоза, опасности наличия и использования оружия на борту воздушного судна. Многие эксплуатанты воздушных судов осуществляют эту важную обязанность, требуя от вооруженных сотрудников правоохранительных органов прочесть и подписать документ, содержащий соответствующие инструкции. Пример такой практики приведен в декларациях А и В в добавлении 26.

12.3.2.9 Эксплуатанты воздушных судов должны принять меры к тому, чтобы командир воздушного судна и все члены экипажа были проинформированы о посадочных местах каждого вооруженного сотрудника на борту воздушного судна. Если на борту воздушного судна находится несколько вооруженных сотрудников, каждому вооруженному сотруднику должно быть известно посадочное место другого сотрудника.

12.3.2.10 Если маршрут полета уполномоченного вооруженного сотрудника предусматривает пересадку в других аэропортах или транзит через другие аэропорты, следует заблаговременно приступить к координации действий соответствующих полномочных органов с целью обеспечения соблюдения законодательства причастных государств.

12.3.2.11 Эксплуатанты воздушных судов должны нести ответственность за обеспечение безопасной передачи взятого на хранение оружия и боеприпасов сотрудникам правоохранительных органов в соответствующем месте в аэропорту назначения.

12.3.3 Уполномоченные лица, кроме сотрудников правоохранительных органов

12.3.3.1 Оружие лиц, имеющих лицензии или разрешения на право владения огнестрельным оружием, например, охотников и охранников частных служб безопасности, не должно разрешаться к перевозке в салоне воздушного судна, а должно приниматься к перевозке в багажном отсеке воздушного судна с соблюдением следующих условий:

- a) уполномоченное и обладающее надлежащей квалификацией лицо, как это предусмотрено соответствующим полномочным органом, установило, что огнестрельное оружие разряжено и, если необходимо, разобрано;
- b) огнестрельное оружие находится внутри запирающегося на замок контейнера, который размещается в защищенном от несанкционированного вскрытия хранилище багажного отсека и является недоступным для посторонних лиц на земле или в течение полета;

- c) боеприпасы перевозятся отдельно от огнестрельного оружия в специальном контейнере, размещаются в багажном отсеке воздушного судна и являются недоступными для посторонних лиц на земле и в течение полета; и
- d) боеприпасы для личного огнестрельного оружия перевозятся в качестве зарегистрированного багажа в соответствии с Doc 9284.

12.3.3.2 Государства должны разработать четкую политику в отношении того, кто несет ответственность за подтверждение того, что огнестрельное оружие является разряженным, будь то пассажир, заполняющий письменную декларацию, персонал службы безопасности аэропорта или местные сотрудники полиции. Согласно нормативным положениям многих государств, оружие при перевозке должно быть разобрано и приведено в состояние, не позволяющее его использовать. В том случае, когда письменной декларации является недостаточно, огнестрельное оружие должно физически инспектироваться в специальном месте, выделенном аэропортовым полномочным органом, с тем чтобы убедиться в том, что оно разряжено и является безопасным для перевозки.

12.3.3.3 Зарегистрированный багаж, содержащий огнестрельное оружие и боеприпасы, должен быть защищен от несанкционированного доступа с момента его принятия к перевозке эксплуатантом воздушного судна до его погрузки на воздушное судно, как это предусмотрено законодательством государства, требованиями соответствующего полномочного органа и ПБА.

12.3.3.4 В дополнение к упомянутым выше мерам пассажиры, которые собираются путешествовать с личным огнестрельным оружием и боеприпасами, должны в обязательном порядке:

- a) лично представиться при регистрации;
- b) предъявить всю соответствующую документацию, которая может включать лицензию или разрешение на право владения огнестрельным оружием, разрешение на вывоз и ввоз, а также любое другое разрешение от соответствующих национальных полномочных органов; и
- c) подписать письменную декларацию о том, что они знают и признают условия, согласно которым должно перевозиться огнестрельное оружие и боеприпасы. Образец декларации приведен в Приложении С к добавлению 26.

12.3.3.5 Перевозка оружия и боеприпасов в багажных грузовых отсеках, которые являются доступными в полете, может разрешаться при условии, что двери этих отсеков остаются закрытыми и контролируются в течение полета, и оружие упаковано отдельно от любых боеприпасов. Кроме того, такой багаж должен загружаться первым, с тем чтобы последующий багаж блокировал к нему доступ.

12.3.3.6 Эксплуатанты воздушных судов должны обеспечивать перевозку любого военного снаряжения, включая его отдельные компоненты, в соответствии с международными и национальными нормативными положениями.

12.4 СОТРУДНИКИ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА БОРТУ

12.4.1 Общие положения

12.4.1.1 Сотрудник службы безопасности на борту (ССББ) определяется как служащий государственного учреждения, которому правительством государства эксплуатанта и правительством государства регистрации разрешено находиться на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на

его борту лиц от актов незаконного вмешательства, за исключением лиц, нанимаемых исключительно для личной охраны одного или нескольких конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например, личных телохранителей.

12.4.1.2 Целесообразность нахождения ССББ на борту воздушного судна, осуществляющего пассажирские коммерческие перевозки, должна быть тщательно изучена государствами до принятия решения о введении такой критической меры авиационной безопасности. Использование вооруженных сотрудников службы безопасности на борту представляет собой потенциальную опасность, которая может поставить под угрозу безопасность воздушного судна или находящихся на его борту лиц. Сотрудники службы безопасности на борту могут предотвратить и пресечь акт незаконного вмешательства, если такие сотрудники надлежащим образом отобраны, обучены и подготовлены к последствиям своего вмешательства. Отсутствие надлежащей программы отбора, обучения и подготовки ССББ может привести к серьезным происшествиям. Таким образом, государства должны уделить необходимое внимание правовым, эксплуатационным и тактическим факторам, регулирующим использование ССББ на борту гражданского воздушного судна.

12.4.1.3 Решение о внедрении программы использования ССББ остается за государством, и государства должны тщательно изучить все соответствующие аспекты, прежде чем принимать решение о введении такой программы. Затем следует рассмотреть вопросы использования ССББ как на международных, так и на внутренних рейсах. Государствам настоятельно рекомендуется провести тщательную оценку угроз до начала использования ССББ, при этом условия использования должны зависеть от мнения государства о его потребностях в области авиационной безопасности и от оценки угроз. Программы использования сотрудников службы безопасности на борту должны тщательно планироваться, регулироваться и контролироваться компетентным полномочным органом государства. Международное сотрудничество государств и своевременное взаимное ознакомление с данными об угрозах будет способствовать эффективности принимаемых мер в области авиационной безопасности в целом и программ использования ССББ в частности.

12.4.1.4 Государства, которые размещают ССББ на борту воздушных судов, осуществляющих пассажирские коммерческие перевозки, должны разработать национальные законодательные положения, правила, процедуры и конкретные практические инструкции, касающиеся таких сотрудников. При разработке программы использования ССББ государствам следует учитывать мнения эксплуатантов воздушных судов.

12.4.1.5 Использование вооруженных ССББ на международных маршрутах требует согласия правительств государства эксплуатанта и государства регистрации воздушного судна. Необходимо также заключить соглашения с некоторыми другими государствами, в том числе с теми, в которых могут осуществляться промежуточные остановки, а также с теми, в которых могут использоваться альтернативные пункты назначения в случае чрезвычайного изменения маршрута воздушного судна с вооруженными ССББ на борту.

12.4.1.6 Государствам предлагается рассмотреть возможность подписания МОВ или аналогичного двустороннего соглашения, с тем чтобы конкретизировать положения, касающиеся использования ССББ. Типовой МОВ приведен в добавлении 29.

12.4.1.7 Государства обладают исключительным правом принятия решений в отношении порядка распространения письменной документации, касающейся использования ССББ и связанных с этим процедур. Однако государства должны обеспечивать при этом строгую конфиденциальность. Такая информация не должна без необходимости раскрываться сторонним организациям, использоваться на совместной основе с правительствами или эксплуатантами аэропортов и воздушных судов, которые не имеют к ней отношения.

12.4.1.8 Полномочные органы, имеющие отношение к утверждению и содействию деятельности ССББ, должны тесно взаимодействовать друг с другом и с эксплуатантами аэропортов и воздушных судов.

12.4.1.9 Каждое государство должно принять решение в отношении того, при каких обстоятельствах, если это вообще возможно, ССББ может быть разрешено ношение оружия при нахождении на его территории.

Сотрудники службы безопасности на борту считаются последним рубежом защиты против актов незаконного вмешательства на борту гражданских воздушных судов. При этом важно иметь в виду, что использование таких сотрудников не должно подрывать опору государств на внедрение необходимых видов наземного контроля авиационной безопасности в качестве мер предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

12.4.1.10 Государства должны определить требования к найму ССББ, поскольку такие сотрудники должны являться служащими правительственных организаций, включая стандарты их подготовки и правила их действий, а также определить правовую ответственность в случае инцидента на борту.

12.4.2 Отбор

12.4.2.1 Необходимо внедрить подготовленные в письменном виде и оформленные в качестве конфиденциального документа процедуры отбора, подготовки и аттестации сотрудников службы безопасности на борту. Чрезвычайно важно, чтобы государство определило квалификационные критерии, позволяющие ССББ иметь оружие на борту воздушного судна и использовать его в соответствии с установленными правилами. Требования к ССББ значительно выше, чем к обычным полицейским, военнослужащим или другому персоналу служб обеспечения безопасности.

12.4.2.2 Все кандидаты на должность ССББ должны проходить углубленную психологическую и физическую проверку и регулярную переаттестацию на всем протяжении их работы в этом качестве. Стресс и нагрузки, связанные с выполнением обязанностей ССББ, в сочетании с необходимостью принимать осмысленные решения в критических ситуациях, обуславливают необходимость отбора только эмоционально устойчивых и зрелых лиц. До начала процесса отбора необходимо провести проверку анкетных данных кандидатов.

12.4.2.3 Необходимо разработать критерии, позволяющие выявлять пригодных кандидатов, и должны отбираться только самые достойные из них. Кандидаты должны обладать следующим:

- a) развитыми навыками общения и коммуникативными способностями;
- b) способностью действовать в условиях стресса;
- c) физической и психической выносливостью;
- d) хорошей памятью и способностью к концентрации;
- e) способностью эффективно работать в коллективе или самостоятельно;
- f) уверенностью в собственных силах и способностью эффективно действовать;
- g) хорошими манерами и надлежащим внешним видом;
- h) навыками действий в условиях физической опасности;
- i) умением обращаться с огнестрельным оружием, а также навыками ведения рукопашного боя; и
- j) способностью поддерживать дисциплину и не употреблять наркотики.

Подготовка

12.4.2.4 Тип и интенсивность программ подготовки ССББ будут зависеть от первоначальных критериев отбора. Желательно, чтобы ССББ отбирались из числа лиц, уже прошедших углубленную подготовку в области применения огнестрельного оружия, и обладали опытом работы в полиции или службе безопасности. Тем не менее, все ССББ, независимо от опыта прошлой работы и исполнявшихся обязанностей, должны пройти одни и те же квалификационные процедуры.

12.4.2.5 Программы подготовки ССББ должны предусматривать обучение в следующих областях:

- a) наблюдательность и ведение наблюдения;
- b) методы задержания и содержания под стражей;
- c) владение огнестрельным оружием;
- d) применение нелетальных видов оружия или силы;
- e) приемы наступательного и оборонительного рукопашного боя;
- f) внутренняя компоновка и конфигурация воздушного судна и обыск воздушного судна;
- g) методы работы в условиях ограниченного и замкнутого пространства, например, на борту воздушного судна в полете;
- h) реалистическая имитация операций на макете воздушного судна;
- i) осуществление правил применения силы;
- j) навыки ориентирования в обстановке;
- k) аспекты человеческого фактора, в частности, физиологические и психологические последствия разгерметизации или снижения уровня кислорода; и
- l) общение знаками и скрытыми методами.

12.4.2.6 Подготовка ССББ должна также включать конкретные инструкции по осуществлению полномочий при выполнении полета над открытым морем или в воздушном пространстве другого государства. Необходимо, чтобы все участники программы хорошо понимали важность этого вопроса. Перечисленные ниже авиационные темы также можно включить в программу подготовки ССББ:

- a) деятельность эксплуатантов аэропортов и воздушных судов;
- b) типы воздушных судов, их технические характеристики и оборудование пассажирского салона;
- c) функции летного и кабинного экипажей;
- d) процедуры продажи билетов и регистрации;
- e) организационные структуры аэропортов;
- f) маршруты движения пассажиров перед посадкой, багажа, груза и почты перед погрузкой;

- g) общие концепции планирования полета и выбора запасных аэропортов;
- h) паспортно-визовые правила и инструкции;
- i) таможенные правила и инструкции;
- j) аварийные процедуры и порядок эвакуации;
- к) обращение с лицами, утратившими психическую устойчивость;
- l) распознавание СВУ, опасных грузов и запрещенных к перевозке веществ, например, наркотиков; и
- м) наименее опасные места для размещения взрывных устройств.

12.4.2.7 Программы подготовки должны разрабатываться совместно с полномочным органом национальной службы полиции. Соответствующий полномочный орган должен отвечать за все аспекты подготовки, касающиеся летной годности и безопасности полета воздушного судна, а национальная служба полиции должна разработать учебные курсы, касающиеся правоохранительных процедур, в результате чего будет гарантироваться, что вся программа подготовки разработана экспертами в соответствующих учебных дисциплинах.

12.4.2.8 Все ССББ должны быть ознакомлены с культурой, средой, политикой и степенью угрозы в аэропортах других государств, где они могут работать, а также с особенностями действий полицейских и военных органов и служб авиационной безопасности. Кроме того, они должны изучить порядок получения от полномочного органа аэропорта и эксплуатанта воздушного судна поддержки и информации о местах и процедурах хранения оружия, а также сведений, касающихся установления контактов с ключевыми сотрудниками упомянутых выше подразделений.

12.4.3 Круг обязанностей

12.4.3.1 ССББ могут быть поручены, в числе прочего, следующие обязанности:

- a) пресечение акта незаконного захвата или диверсии путем применения минимальной или, при необходимости, летальной силы и задержание подозреваемых правонарушителей;
- b) применение процедур размещения взрывных устройств в наименее опасном месте при обнаружении на борту воздушного судна предполагаемого взрывного устройства;
- c) охрана кабины летного экипажа;
- d) обыск или осмотр воздушного судна в целях безопасности до посадки пассажиров и погрузки багажа, груза или почты;
- e) физический обыск и досмотр пассажиров и их багажа при посадке на борт воздушного судна в пункте отправления или пунктах промежуточных остановок;
- f) при наличии угрозы обыск воздушного судна в полете; и
- g) наблюдение за пассажирским салоном в полете и при транзитных остановках.

12.4.3.2 Обязанности, указанные в последних четырех пунктах, не следует поручать ССББ, когда они работают в режиме скрытого наблюдения и вооружены.

12.4.3.3 Сотрудники службы безопасности на борту не должны использоваться в качестве стюардов, бортпроводников или других членов экипажа, занимающихся обеспечением безопасности полета. ССББ не могут одновременно выполнять функции обеспечения авиационной безопасности, безопасности полетов и решать эксплуатационные задачи.

12.4.3.4 Как правило, ССББ не должен вмешиваться в ситуации, создаваемые нарушающими порядок пассажирами. Такие инциденты должны урегулироваться членами кабинного экипажа. Сотрудники службы безопасности на борту должны понимать и постоянно иметь в виду, что такая ситуация может быть отвлекающим маневром, имеющим целью обнаружить таких сотрудников.

12.4.3.5 Вопрос об использовании ССББ для выполнения обязанностей, касающихся обеспечения авиационной безопасности в аэропортах, должен решаться соответствующим государством.

12.4.3.6 Количество сотрудников, необходимое для реализации программы ССББ, и принципы осуществления ими оперативного контроля, как правило, зависят от масштабов и уровня требуемых мер безопасности, а также от расписания и маршрутов рейсов, выполняемых эксплуатантами воздушных судов. Сотрудники службы безопасности на борту должны работать только в составе группы, при этом группа должна насчитывать не менее двух сотрудников. На более крупных воздушных судах или маршрутах повышенной угрозы в состав группы желательно включать больше ССББ.

График дежурств

12.4.3.7 Продолжительность периода, в течение которого член группы ССББ может находиться при исполнении служебных обязанностей, не установлена, однако необходимо освобождать сотрудника от выполнения обязанностей в полете через регулярные промежутки времени. Использование принципа ротации в работе способствует сохранению необходимой быстроты реакции и бдительности ССББ.

12.4.3.8 При составлении графика работы ССББ следует учитывать необходимость ротации рейсов, на которых используются ССББ, с тем чтобы этих сотрудников не запомнили часто летающие пассажиры или члены подозрительных группировок.

Правила применения силы и взаимодействие с экипажем

12.4.3.9 Конкретные и подробные правила применения силы сотрудниками службы безопасности на борту должны быть разработаны, утверждены и доведены до сведения всех ССББ. В этих правилах следует четко указать, при каких условиях ССББ имеет право применить минимальную или летальную силу, произвести арест или задержание. Документам с изложением таких правил необходимо присвоить гриф секретности и предоставлять их только тем, кто имеет соответствующую санкцию компетентного национального полномочного органа.

12.4.3.10 Руководители группы ССББ должны проинструктировать командира воздушного судна о правилах применения силы. Когда это возможно, такой инструктаж должны получать другие члены экипажа, например, старший бортпроводник, с тем чтобы упростить взаимодействие с членами кабинного экипажа в рамках правил применения силы.

12.4.3.11 В процессе полета следует избегать или поддерживать на минимально возможном уровне видимое общение между членами группы ССББ и летного экипажа. Это требование нацелено на поддержание

секретности миссии ССББ и их присутствия на борту воздушного судна. В случае акта незаконного вмешательства ССББ должны быть хорошо подготовлены к выполнению всех планов действий в таких нештатных ситуациях, благодаря чему исключается или снижается их зависимость от электронных средств связи или прямого общения между собой.

12.4.3.12 В качестве альтернативных методов обмена информацией сотрудникам службы безопасности на борту настоятельно рекомендуется использовать систему скрытого общения или язык жестов. Члены кабинного экипажа должны придерживаться методов общения, установленных руководителем группы ССББ и доведенных до их сведения в процессе предполетного инструктажа. Члены экипажа должны также предусмотреть, чтобы все ССББ и любые другие вооруженные лица или конвоиры в салоне были представлены друг другу и знали расположение посадочных мест друг друга.

Управление и контроль

12.4.3.13 Сотрудники службы безопасности в полете должны находиться под началом командира воздушного судна. Однако ССББ может действовать самостоятельно в рамках установленных правил применения силы.

12.4.3.14 Из числа членов группы ССББ следует назначить руководителя группы, отвечающего за действия всех других членов группы ССББ.

Открытое и скрытое использование

12.4.3.15 Сотрудники службы безопасности на борту могут работать в открытом или скрытом режиме. При работе в открытом режиме сотрудники могут участвовать в выполнении отдельных заметных для пассажиров предпосадочных процедур обеспечения безопасности и выступать в качестве видимого сдерживающего фактора, препятствующего незаконной деятельности на борту воздушного судна. В скрытом режиме сотрудники могут выглядеть как обычные пассажиры, не представляясь членам летного или кабинного экипажа и не контактируя с коллегами, работающими в открытом режиме.

12.4.3.16 Очевидным недостатком открытого режима является возможность нападения на ССББ со стороны лица, пытающегося совершить акт незаконного вмешательства. При скрытом режиме ситуация иная, однако, в этом случае ССББ не может участвовать в каких-либо действиях по обеспечению безопасности в присутствии пассажиров.

12.4.3.17 Заслуживает внимания вариант комбинированного применения открытого и скрытого режимов. Использование обоих типов может обеспечить предварительный сдерживающий фактор, препятствующий совершению незаконных действий против гражданской авиации. Популяризация программы ССББ без обнародования личностей ее участников может стать весьма эффективным средством предотвращения незаконных актов.

Оружие, огнестрельное оружие и оборудование

12.4.3.18 Огнестрельное оружие, предназначенное для использования ССББ, должно быть специально отобранным, пристрелянным и разрешенным для использования на борту воздушного судна. Оружие и боеприпасы, обычно используемые полицией и военнослужащими, могут быть неприемлемыми для ССББ. Государства-члены, рассматривающие вопрос о введении программы ССББ, могут обратиться через сеть КЦ ИКАО к другим государствам-членам, которые используют ССББ и согласились поделиться технической информацией о приемлемых видах огнестрельного оружия и боеприпасов.

12.4.3.19 В тех случаях, когда сотрудникам службы безопасности на борту выдается оружие и боеприпасы, необходимо обеспечить надлежащее хранение, профилактическое обслуживание оружия во всех соответствующих аэропортах. Все ССББ должны иметь при себе наручники и уметь их использовать. Следует изучить возможность оснащения ССББ нелетальными видами оружия с учетом правил применения силы, в рамках которых они работают.

Конфиденциальность

12.4.3.20 Тактическая информация о программах ССББ должна быть секретной. Ни в коем случае никакая структура любого государства не должна допускать утечки или несанкционированного обнародования информации об ССББ других государств. Соответствующее запретительное положение следует включить в национальное законодательство или НПБГА. По возможности, такую меру следует также предусмотреть при заключении двустороннего или многостороннего соглашения об использовании ССББ. Запретительное положение такого рода включено в типовой МОВ относительно использования вооруженных ССББ, который приведен в добавлении 29.

Расходы на ССББ

12.4.3.21 Разработка и осуществление программы ССББ может оказаться дорогостоящим мероприятием. Вопрос о том, кто должен нести расходы на такую программу, должен решаться государством.

Глава 13

ГРУЗ И ПОЧТА

13.1 ОЦЕНКА УЯЗВИМОСТИ, УГРОЗЫ И РИСКА

13.1.1 Обзор

13.1.1.1 Существует две основные угрозы для перевозок авиагруза и почты, а именно:

- a) помещение самодельного взрывного устройства (СВУ) в груз или почту, загружаемые на борт воздушного судна; и
- b) использование чисто грузового воздушного судна в качестве средства нападения на наземную цель путем незаконного захвата этого воздушного судна.

13.1.1.2 В контексте обеспечения безопасности авиагруза и почты и, в частности, учитывая имевшиеся в прошлом нападения на коммерческую авиацию, совершенные путем скрытного размещения СВУ в грузовой отправке, важно сохранять бдительность, с тем чтобы исключить возможность использования груза и почты для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Груз и почта могут восприниматься в качестве потенциального средства нападения, поскольку:

- a) среда, в которой функционирует отрасль перевозки авиагруза и почты, расширяется и постоянно усложняется;
- b) отрасли становится труднее справиться с таким ростом и усложнением ввиду наличия множества сторон, обрабатывающих авиагруз и почту, на входе в цепь доставки и выходе из нее;
- c) применяемые в государствах меры безопасности в отношении груза и почты различаются и зачастую базируются на результатах оценок риска, проведенных национальными полномочными органами, что приводит к наличию разных подходов к их реализации. Это создает возможность появления уязвимых мест в цепи доставки авиагруза и трудностей для эксплуатантов воздушных судов, которым приходится соблюдать разные стандарты; и
- d) осведомленность об уязвимых местах в цепи доставки авиагруза повышается в результате распространения информации террористами и средствами массовой информации.

13.1.1.3 Необходимо проводить оценку риска и пересматривать и при необходимости корректировать меры безопасности с учетом степени риска. Если это представляется возможным, в ходе такого пересмотра следует проводить консультации с отраслью. Однако любые вводимые в результате этого процесса изменения не должны приводить к ослаблению базовых мер безопасности, изложенных в настоящей главе.

13.2 ПРИНЦИПЫ

13.2.1 Обзор

13.2.1.1 Обработка авиагруза и почты для перевозки по воздуху должна осуществляться в эксплуатационных условиях, отвечающих следующим целям:

- a) груз и почта должны поступать из защищенной цепи доставки или должны досматриваться в целях эффективного обнаружения запрещенных предметов;
- b) в отношении груза и почты, которые считаются представляющими повышенный риск, следует применять дополнительные меры безопасности сверх базовых процедур;
- c) защита груза и почты, прошедших контроль в целях безопасности, должна обеспечиваться на всем протяжении перевозки, включая пункты трансфера и транзита;
- d) в отношении грузовых и почтовых операций должны осуществляться мероприятия по надзору и контролю качества; и
- e) следует избегать излишнего дублирования мер контроля в целях безопасности.

13.2.1.2 Исходя из этих принципов, в настоящей главе анализируются аспекты защиты груза и почты от пункта, в котором отправка поступает в защищенную цепь доставки или проходит досмотр, до достижения ею конечного аэропорта прибытия. Данный инструктивный материал касается только операций с грузом и почтой и не затрагивает аспекты общего управления безопасностью. В связи с этим он должен использоваться совместно с главой 9 настоящего руководства ("Система управления авиационной безопасностью").

13.2.1.3 За обеспечение наличия нормативно-правовых рамок, включая нормативные положения, методики и процедуры, предусматриваемые национальным законодательством, для создания эксплуатационных условий, отвечающих указанным целям, несут ответственность государства-члены.

13.2.1.4 В приводимом в настоящей главе инструктивном материале и связанных с ним добавлениях термин "груз" обозначает груз и почту, если не указывается иное.

13.3 ЗАЩИЩЕННАЯ ЦЕПЬ ДОСТАВКИ АВИАГРУЗА

13.3.1 Обзор

13.3.1.1 Защищенная цепь доставки авиагруза складывается из набора взаимосвязанных процедур обеспечения безопасности, применяемых к грузовой отправке для поддержания целостности такой отправки с момента прохождения ею досмотра или другого контроля в целях безопасности до момента ее прибытия в конечный аэропорт назначения, включая прохождение пунктов транзита и/или трансфера.

13.3.1.2 Описываемая в настоящем инструктивном материале защищенная цепь доставки отражает передовую практику в сфере досмотра и обеспечения безопасности груза, перевозимого на коммерческих воздушных судах (т. е. пассажирских и/или чисто грузовых воздушных судах), и обеспечивает государствам гибкость в осуществлении ими своих программ обеспечения безопасности авиагруза. В добавлении 30 приводится общая схема, иллюстрирующая процессы, связанные с защищенной цепью доставки авиагруза. Она включает множество процессов, подробное описание которых приводится далее в настоящей главе.

13.3.1.3 Государствам рекомендуется придерживаться этой передовой практики для оптимизации мер обеспечения безопасности и сведения к минимуму их влияния на упрощение торговли. Признается, что переход к использованию этой передовой практики при одновременном соблюдении базовых мер, может потребовать времени, и в некоторых случаях наращивание потенциала для оказания помощи государствам будет служить одним из важных элементов более широкой стратегии внедрения.

13.3.1.4 Основными ключевыми принципами, характеризующими защищенную цепь доставки, являются: безопасность объектов, кадровая безопасность, подготовка персонала, досмотр, цепь обеспечения безопасности и соблюдение положений/надзор (контроль качества). Соответствующий полномочный орган должен обеспечить, чтобы надлежащие меры контроля, связанные с каждым основным принципом, в полной мере применялись каждым из субъектов, действующих в рамках защищенной цепи доставки.

13.3.1.5 Основными субъектами реализации процессов защищенной цепи доставки являются зарегистрированные агенты, известные грузоотправители, грузоотправители-клиенты и эксплуатанты воздушных судов. Тем не менее, в течение перемещения по защищенной цепи доставки грузовая отправка может проходить через руки множества действующих сторон или их уполномоченных представителей. Следовательно, цель создания защищенной цепи доставки заключается в обеспечении того, чтобы по воздуху перевозились только грузы и почта, досмотренные или проверенные на безопасность соответствующими субъектами.

13.3.1.6 Грузовые отправки, в отношении которых надлежащими субъектами цепи доставки приняты предусмотренные для защищенной цепи доставки меры, могут рассматриваться как поступающие из защищенной цепи доставки.

13.3.1.7 С точки зрения практической реализации схемы цепи доставки различаются в зависимости от эксплуатационных бизнес-моделей. Некоторые субъекты могут контролировать одно или несколько звеньев цепи доставки и, следовательно, осуществлять многие функции. В то же время некоторые субъекты будут задействованы на всем протяжении доставки и в осуществлении мер контроля в целях безопасности от пункта отправления до пункта назначения.

13.3.1.8 Перемещение груза и почты по всей цепи доставки определяется взаимосвязью между различными действующими субъектами. На рис. 13-1 приводится упрощенная модель.

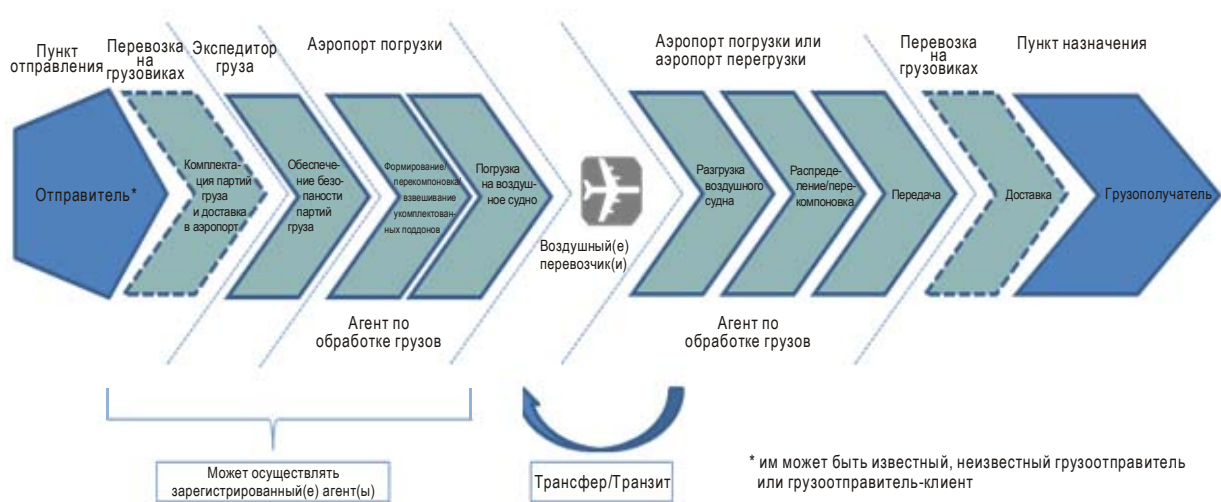


Рис. 13-1. Цепь доставки авиагруза

13.4 КЛЮЧЕВЫЕ СУБЪЕКТЫ

13.4.1 Обзор

13.4.1.1 Зарегистрированные агенты, известные грузоотправители, грузоотправители-клиенты и эксплуатанты воздушных судов являются ключевыми субъектами, задействованными в системе защищенной цепи доставки груза по защищенной цепи доставки до его погрузки на борт коммерческого воздушного судна для перевозки по воздуху.

13.4.1.2 Государство должно вводить в действие надлежащее законодательство или нормативно-правовые рамки, устанавливающие требования к безопасности для этих ключевых субъектов. Это законодательство или нормативно-правовые рамки должны определять процесс утверждения или отзыва статуса субъектов, желающих работать в защищенной цепи доставки, и четко оговаривать функции, обязанности этих субъектов и подлежащие применению ими меры безопасности для обеспечения эффективной реализации каждым субъектом программы безопасности.

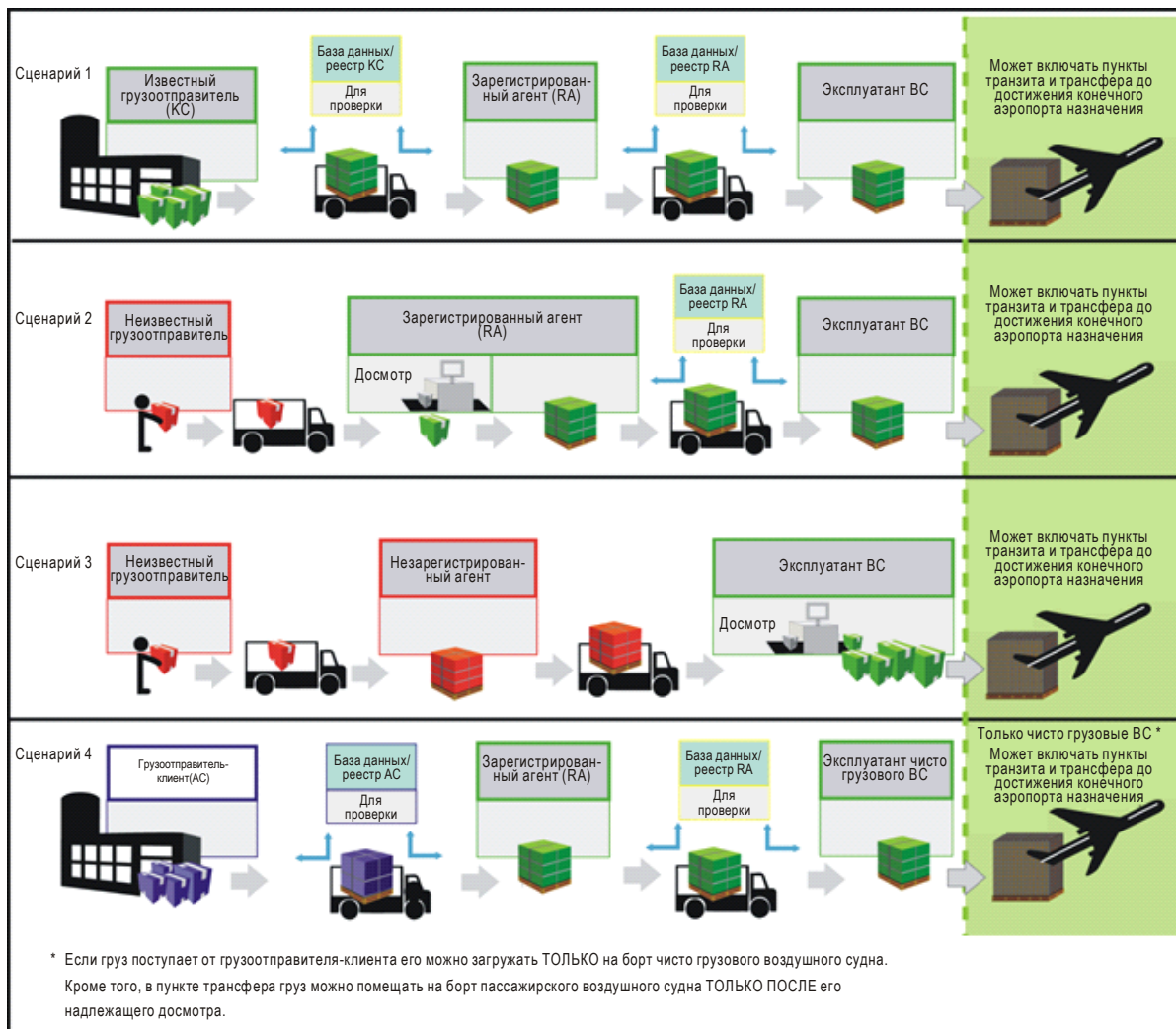


Рис. 13-2. Перемещение груза и почты по защищенной цепи доставки

13.4.2 Зарегистрированные агенты

13.4.2.1 Зарегистрированным агентом является субъект (например, грузовой экспедитор), который поддерживает деловые отношения с эксплуатантом воздушных судов и обеспечивает контроль в целях безопасности, признаваемый или предусматриваемый соответствующим полномочным органом в отношении груза и почты. В качестве зарегистрированного агента может также выступать эксплуатант воздушных судов. Государствам следует установить процесс утверждения зарегистрированных агентов и создать базу данных или реестр утвержденных зарегистрированных агентов. Типовой процесс утверждения зарегистрированного агента приводится в добавлении 31.

13.4.2.2 Цель концепции зарегистрированного агента заключается в возложении основных обязанностей по практической реализации мер контроля в целях безопасности на зарегистрированных агентов и обеспечить защиту авиагруза и почты при их перемещении по цепи доставки вместо того, чтобы осуществлять досмотр всех грузов в аэропорту отправления.

13.4.2.3 Статус зарегистрированного агента должен давать эксплуатантам воздушных судов гарантию касательно стандарта осуществленных в отношении грузовых и почтовых отправок, поступающих от зарегистрированного агента, мер контроля в целях безопасности.

13.4.2.4 До утверждения в качестве зарегистрированного агента заявитель должен разработать программу безопасности зарегистрированного агента, признанную и утвержденную соответствующим полномочным органом государства, в котором будет осуществляться коммерческая деятельность. Такая программа может быть одного из двух следующих видов:

- a) программа безопасности зарегистрированного агента, разработанная одним из субъектов, например, эксплуатантом воздушных судов или грузовым экспедитором, утверждаемая впоследствии действующим полномочным органом; или
- b) типовая программа безопасности, разработанная соответствующим полномочным органом для принятия и последующего соблюдения субъектами, желающими осуществлять деятельность в качестве зарегистрированных агентов.

13.4.2.5 После того как программа безопасности была признана отвечающей национальным требованиям, заявитель должен быть проверен соответствующим полномочным органом или организацией, уполномоченной действовать от его имени, на предмет того, что:

- a) стандарты физической и процедурной безопасности соответствуют нормативным требованиям, установленным соответствующим полномочным органом;
- b) для утверждения соответствующим полномочным органом разработана программа безопасности зарегистрированного агента;
- c) для утверждения соответствующим полномочным органом разработана программа подготовки персонала по вопросам безопасности, включающая проводимые через установленные промежутки времени курсы повышения квалификации для тех, кто занимается обработкой груза и почты или имеет несопровождаемый доступ к защищенному авиагрузу и авиапочте; и
- d) произведена проверка анкетных данных персонала, имеющего доступ к защищенному авиагрузу и/или связанной с ним документации.

13.4.2.6 После успешного завершения инспекционной проверки соответствующим полномочным органом или структурой, уполномоченной действовать от его имени, заявитель может быть утвержден в качестве зарегистрированного агента. Зарегистрированный агент должен подавать заявку на возобновление своего статуса соответствующим полномочным органам через регулярные промежутки времени, которые не должны превышать 5 лет.

13.4.2.7 В том случае, если зарегистрированный агент уполномочен соответствующим полномочным органом назначать или утверждать известных грузоотправителей и/или грузоотправителей-клиентов в качестве независимого валидатора, соответствующий полномочный орган должен убедиться в том, что зарегистрированный агент способен выполнять эту обязанность.

13.4.2.8 Если заявитель отвечает необходимым требованиям, соответствующий полномочный орган может объявить его зарегистрированным агентом и включить его фамилию/название в официальную базу данных по грузовым перевозкам или в реестр соответствующего полномочного органа. Дополнительные инструктивные указания по требованиям к безопасности для зарегистрированных агентов, включая образец программы безопасности зарегистрированного агента, приводятся в добавлении 31.

13.4.3 Известные грузоотправители

13.4.3.1 Известным грузоотправителем является грузоотправитель, который отправляет груз и/или почту за свой собственный счет и процедуры которого отвечают установленным соответствующим полномочным органом общим правилам и нормам безопасности, которые достаточны для того, чтобы груз или почту можно было перевозить на любом воздушном судне.

13.4.3.2 Цель концепции известного грузоотправителя заключается в том, чтобы возложить основные обязанности по реализации мер контроля в целях безопасности на фактического отправителя товаров и обеспечить защиту авиагруза и авиапочты на всем протяжении цепи доставки. Для этого требуется, чтобы производство, упаковывание, хранение, транспортировка и обработка товаров осуществлялись таким образом, чтобы обеспечивалась их целостность и защита от несанкционированного вмешательства от начального пункта и на протяжении всей защищенной цепи доставки.

13.4.3.3 Статус известного грузоотправителя должен давать зарегистрированным агентам и эксплуатантам воздушных судов гарантию касательно стандарта осуществленных в отношении грузовых и почтовых отправок, поступающих от известного грузоотправителя, мер контроля в целях безопасности.

13.4.3.4 До утверждения в качестве известного грузоотправителя субъект (например, изготовитель или сборщик) должен разработать программу безопасности, которая признана и утверждена соответствующим полномочным органом государства, в котором будет осуществляться коммерческая деятельность. Такая программа может быть одного из двух следующих видов:

- a) программа безопасности известного грузоотправителя, разработанная таким субъектом, как изготовитель или сборщик, которая впоследствии утверждается соответствующим полномочным органом; или
- b) типовая программа безопасности, разработанная соответствующим полномочным органом для принятия и соблюдения субъектами, желающими осуществлять деятельность в качестве известного грузоотправителя.

13.4.3.5 После признания того, что программа безопасности известного грузоотправителя отвечает национальным требованиям, заявитель должен быть проверен соответствующим полномочным органом или организацией, уполномоченной действовать от его имени, на предмет того, что:

- a) стандарты физической и процедурной безопасности соответствуют нормативным требованиям, установленным соответствующим полномочным органом;

- b) для утверждения соответствующим полномочным органом разработана программа безопасности зарегистрированного агента;
- c) для утверждения соответствующим полномочным органом разработана программа подготовки персонала по вопросам безопасности, включающая проводимые через установленные промежутки времени курсы повышения квалификации для тех, кто занимается обработкой груза и почты или имеет несопровождаемый доступ к защищенному авиагрузу и авиапочте; и
- d) произведена проверка анкетных данных персонала, имеющего доступ к защищенному авиагрузу и/или связанной с ним документации.

13.4.3.6 Если заявитель отвечает необходимым требованиям, соответствующий полномочный орган может утвердить его в качестве известного грузоотправителя и включить его фамилию/название в официальную базу данных по грузовым перевозкам или в реестр соответствующего полномочного органа. Дополнительные инструктивные указания по требованиям к безопасности для известных грузоотправителей, включая образец программы безопасности известного грузоотправителя, приводятся в добавлении 32.

13.4.3.7 После успешного завершения инспекционной проверки, проведенной соответствующим полномочным органом или структурой, уполномоченной действовать от его имени, заявитель может быть утвержден в качестве известного грузоотправителя. Известный грузоотправитель должен подавать заявку на возобновление своего статуса соответствующим полномочным органам через регулярные промежутки времени, которые не должны превышать 5 лет.

13.4.3.8 Соответствующий полномочный орган должен осуществлять надзор за осуществлением известным грузоотправителем необходимых мер безопасности путем проведения периодических инспекций, и государства могут также рассматривать вопрос проведения необъявленных инспекций. Соответствующий полномочный орган может уполномочить какую-либо структуру выполнять эту функцию от его имени. Однако соответствующий полномочный орган должен обеспечивать свою постоянную ответственность за принятие соответствующих мер принудительного характера в отношении известного грузоотправителя, который упорно не соблюдает свою программу безопасности.

13.4.4 Грузоотправители-клиенты

13.4.4.1 Государство может решить ввести соответствующее законодательство, наделяющее зарегистрированного агента или авиационного эксплуатанта полномочиями назначать одного из клиентов или грузоотправителей в качестве грузоотправителя-клиента.

13.4.4.2 Грузоотправитель-клиент сдает груз или почту для перевозки за счет собственных средств только на чисто грузовых воздушных судах и применяет процедуры в соответствии с общими правилами и нормами безопасности, устанавливаемыми соответствующим полномочным органом и являющимися достаточными для того, чтобы можно было перевозить груз и почту только на чисто грузовых воздушных судах.

13.4.4.3 Статус грузоотправителя-клиента должен давать зарегистрированным агентам и эксплуатантам воздушных судов гарантию касательно стандарта осуществленных в отношении грузовых и почтовых отправок, поступающих от грузоотправителя-клиента, мер контроля в целях безопасности.

13.4.4.4 Зарегистрированный агент или эксплуатант воздушных судов должен осуществлять процесс утверждения стандартов безопасности грузоотправителя-клиента, а государство должно установить требования, которых зарегистрированный агент или эксплуатант воздушных судов должен придерживаться для признания грузоотправителя-клиента.

13.4.4.5 Для того чтобы зарегистрированный агент или эксплуатант воздушных судов мог назначить какого-либо грузоотправителя в качестве грузоотправителя-клиента, от этого грузоотправителя следует требовать представления информации и документации в соответствии с национальными правилами.

13.4.4.6 От зарегистрированного агента или эксплуатанта воздушных судов следует требовать ведения реестра его грузоотправителей-клиентов с указанием их названий, адресов и агента(ов), уполномоченного(ых) осуществлять доставку от их имени.

13.4.4.7 Соответствующий полномочный орган должен убеждаться в том, что зарегистрированный агент или эксплуатант воздушных судов, назначивший какой-либо субъект в качестве своего грузоотправителя-клиента, осуществляет мероприятия по контролю качества (например, аудиторские проверки) в целях надлежащего надзора за осуществлением грузоотправителем-клиентом необходимых мер контроля в целях безопасности. Такие мероприятия по контролю качества и надзору может также осуществлять соответствующий полномочный орган или организация, уполномоченная действовать от его имени.

13.4.4.8 Если на счету грузоотправителя-клиента не регистрируется никаких операций по перемещению груза или почты в течение двух лет, статус грузоотправителя-клиента должен утрачивать силу. Если соответствующий полномочный орган или зарегистрированный агент более не уверен в том, что грузоотправитель-клиент соблюдает действующие требования к обеспечению безопасности, зарегистрированный агент должен незамедлительно отозвать статус грузоотправителя-клиента.

13.4.5 Другие действующие субъекты

13.4.5.1 В систему могут быть интегрированы другие методы доставки груза, например, морским, железнодорожным и автомобильным транспортом (в некоторых регионах для их обозначения также используется слово haulier). Автомобильные перевозки в данном контексте определяются как междугородные перевозки. Перевозка грузовиком партии груза между субъектами, входящими в цепь доставки (зарегистрированные агенты, известные грузоотправители, грузоотправители-клиенты и эксплуатанты воздушных судов), должна осуществляться субъектом или его уполномоченным представителем (например, автоперевозчиком), который отвечает требованиям государственной программы авиагрузовых перевозок и защищенной цепи доставки, для обеспечения защиты грузовых отправок от незаконного вмешательства при наземной перевозке или трансфере. Грузовые отправки, не обеспечиваемые надлежащей защитой при наземной перевозке, следует рассматривать как груз, который вышел из защищенной цепи доставки и который должен впоследствии проходить досмотр перед погрузкой на борт воздушного судна, осуществляющего коммерческие авиаперевозки.

13.5 ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ПРИНЦИПЫ ЗАЩИЩЕННОЙ ЦЕПИ ДОСТАВКИ

13.5.1 Обзор

13.5.1.1 Согласованные и общепринятые меры контроля на протяжении всей цепи доставки имеют важное значение для гарантии того, что в отношении авиагруза и авиапочты применяются надлежащие меры безопасности. Эти меры должны одновременно обеспечивать эффективную безопасность и не затруднять движение грузопотоков по всей защищенной цепи доставки. Преимущества реализации модели защищенной цепи доставки включают:

- а) ответственность каждой из заинтересованных сторон в цепи доставки и применение ими мер контроля в целях безопасности, которые могут включать досмотр, что позволяет уменьшить нагрузку на эксплуатантов аэропортов;

- b) безопасное перемещение и передачу грузовых отправок от одного субъекта другому; и
- c) гарантии того, что в каждом звене цепи доставки авиагруза применяются надлежащие меры контроля в целях безопасности, обеспечивающие защиту грузовых отправок от несанкционированного вмешательства на всем протяжении цепи доставки.

13.5.1.2 При введении программы защищенной цепи доставки следует предусматривать конкретные меры контроля в целях безопасности с учетом следующих шести основополагающих принципов:

- a) безопасность объектов;
- b) кадровая безопасность;
- c) подготовка персонала;
- d) досмотр;
- e) цепь обеспечения безопасности; и
- f) надзор и соблюдение.

13.5.2 Безопасность объектов

13.5.2.1 Обеспечение безопасности объектов подразумевает осуществление процедур и мер (как активных, так и пассивных), позволяющих обнаруживать и предотвращать несанкционированный доступ на объекты, где производится приемка, досмотр, подготовка, хранение или транспортировка груза и /или почты. Это включает физические препятствия и контроль доступа.

13.5.2.2 Помещения, используемые для хранения груза и почты, прошедших контроль в целях безопасности, должны обеспечивать надлежащую защиту грузовых и почтовых отправок для предотвращения и обнаружения несанкционированного вмешательства. Это может обеспечиваться путем осуществления на грузовых складах, дополнительно к прочим мерам контроля в целях безопасности, защитных мер, которые должны включать следующее:

- a) все ворота для отправки и получения груза, если они не используются, должны быть закрыты и заперты или должны охраняться. Если необходимо обеспечить вентиляцию, можно установить запираемые на замок металлические решетчатые ворота;
- b) на воротах для отправки и получения груза следует, если это возможно, устанавливать средства защитной сигнализации или другие устройства защиты от проникновения посторонних лиц;
- c) ворота, предназначенные для въезда и выезда транспортных средств, не должны использоваться для входа и выхода людей, поскольку это может быть использовано для того, чтобы обойти средства проверки в целях безопасности;
- d) доступ в здания и зоны размещения грузов должен предоставляться только тем лицам, которым это требуется по служебной необходимости, а лица, имеющие доступ к авиагрузу без сопровождения, должны проходить надлежащую проверку и получать допуск в соответствующей организации и/или соответствующем полномочном органе; и

- е) двери, предназначенные для персонала, должны быть спроектированы и расположены таким образом, чтобы обеспечивался контроль входа и выхода. Эти двери также должны запираяться или охраняться, когда они не используются.

13.5.2.3 Грузовые отправки, подвергшиеся надлежащему контролю в целях безопасности, должны храниться в защищенных местах или охраняться, пока они не будут погружены на борт воздушного судна. Если они хранятся в незащищенном месте и/или месте, не обеспечивающем их целостность, они должны подвергаться надлежащему досмотру перед погрузкой на борт воздушного судна.

13.5.3 Кадровая безопасность

13.5.3.1 Обеспечение кадровой безопасности включает проверку благонадежности, а также процедуры и меры, используемые для подтверждения личности и предыдущего трудового опыта, включая проверку на наличие судимости, если это допускается законодательством. В идеальном случае в круг проверяемых лиц следует включать сотрудников и уполномоченных представителей, осуществляющих досмотр и/или имеющих несопровождаемый доступ в зоны приемки, досмотра, подготовки, хранения и транспортировки авиагруза и авиапочты и/или доступ к информации, касающейся перевозки грузовых и почтовых отправок по воздуху.

13.5.3.2 Соответствующий полномочный орган в координации с другими государственными полномочными органами должен установить необходимые требования к проверке анкетных данных лиц, имеющих несопровождаемый доступ к авиагрузу и авиапочте.

13.5.3.3 Эти проверки анкетных данных должны включать:

- a) проверку на судимость (когда это допускается законодательством); и/или
- b) проверку предыдущих мест работы или трудового опыта.

13.5.3.4 Государства могут также счесть необходимым проводить проверки анкетных данных на предмет принадлежности к известным уголовным или террористическим организациям или требовать, при необходимости, прохождения дополнительных проверок на благонадежность.

13.5.3.5 В том случае, когда государствам может быть запрещено законодательством проводить определенные проверки анкетных данных или другие виды проверок, соответствующий полномочный орган может рассмотреть вопрос введения требования о применении специальных мер контроля в целях безопасности (например, досмотр персонала) к определенным лицам, которым требуется несопровождаемый доступ к авиагрузу или авиапочте.

13.5.4 Подготовка персонала

13.5.4.1 Сотрудники и уполномоченные представители действующих субъектов в защищенной цепи доставки должны проходить подготовку по вопросам обеспечения безопасности и досмотра груза в соответствии с применимыми программами и с учетом их служебных обязанностей; эта подготовка должна основываться на четко определенных учебных планах и квалификационных требованиях. Инструктивный материал по требованиям к подготовке персонала содержится в главе 8.

13.5.5 Досмотр

13.5.5.1 Досмотр перевозимого по воздуху груза и почты может осуществляться с использованием методов обнаружения угрозы и методов активации угрозы на основе применения утвержденных технических средств или процедур физического досмотра.

13.5.5.2 Перевозимые по воздуху груз и почта включают широкий спектр предметов различных габаритов, веса и плотности. Процесс досмотра должен учитывать характер груза или почты и должен давать гарантию того, что внутри отправок не спрятаны СВУ.

13.5.5.3 Эффективность или неэффективность метода досмотра зависит от учета типа проверяемой грузовой отправки. Поэтому для досмотра груза и почты следует использовать соответствующий метод, учитывающий тип грузовой отправки. В некоторых случаях для проверки груза и почты всех видов одного метода досмотра может быть недостаточно. Следовательно, необходимо располагать несколькими методами досмотра.

13.5.5.4 В том случае, если какой-либо предмет невозможно успешно досмотреть из-за его характеристик (например, когда предмет слишком плотный для досмотра с помощью рентгеновских лучей, или он слишком перегружен деталями, что затрудняет определение его содержимого), следует использовать другие надлежащие методы досмотра, в противном случае он не должен перевозиться по воздуху.

13.5.5.5 Досмотру должны подвергаться груз и почта:

- a) полученные зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов от субъекта, который не является зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или грузоотправителем-клиентом;
- b) полученные зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов и исходящие от известного грузоотправителя или грузоотправителя-клиента, но побывавшие в распоряжении субъекта, не являющегося зарегистрированным агентом или известным отправителем; или
- c) вышедшие из-под контроля зарегистрированного агента, известного грузоотправителя, грузоотправителя-клиента (или уполномоченного им агента) или эксплуатанта воздушных судов.

13.5.5.6 Досмотру следует также подвергать:

- a) прошедшие контроль на безопасность грузовые или почтовые отправки, которые имеют признаки вскрытия или которые не были защищены от несанкционированного вмешательства, или в отношении которых имеется обоснованное подозрение в несанкционированном доступе;
- b) груз с высокой степенью риска (см. раздел 13.5.6, касающийся груза с высокой степенью риска);
- c) грузовые отправки на конкретных рейсах по просьбе эксплуатанта воздушного судна;
- d) выборочные грузовые отправки, если государство требует проводить проверку определенной процентной доли груза или почты, прошедших контроль на безопасность; и
- e) груз, передаваемый на перевозку с чисто грузового воздушного судна на пассажирское воздушное судно, в том случае, когда этот груз первоначально проходил контроль в целях безопасности для перевозки только на чисто грузовом воздушном судне или когда груз поступил на перевозку от грузоотправителя-клиента.

13.5.5.7 Досмотр можно осуществлять либо до, либо после комплектации грузовых отправок. Как правило, если досмотр осуществляется заранее, существует больший выбор способов досмотра, поскольку упаковки пока еще не помещены в контейнеры или на поддоны. Процесс досмотра на "предметном" уровне до консолидации или комплектации позволяет с наибольшей вероятностью обнаружить СВУ, спрятанные в грузе или почте. Досмотр после консолидации груза может оказаться практически невыполнимым, поскольку производящим досмотр сотрудникам может потребоваться разукomплектовать грузовые партии и затем повторно консолидировать их после досмотра.

13.5.5.8 Наиболее часто используемыми и рекомендуемыми методами досмотра авиагруза и авиапочты являются методы обнаружения угрозы. Они предназначены для обнаружения одного или нескольких компонентов СВУ, таких как детонатор, источник питания или само взрывчатое вещество. Такие методы досмотра могут включать:

- a) ручной досмотр;
- b) обычное рентгеновское оборудование:
 - i) со статичным отображением предметов; и
 - ii) с многомерным отображением предметов;
- c) рентгеновское оборудование, основанное на алгоритмах:
 - i) со статическим отображением предметов;
 - ii) с многомерным отображением предметов;
 - iii) компьютерная томография; и
 - iv) с функцией дифракции;
- d) нейтронное сканирование;
- e) обнаружение металла;
- f) обнаружение следов взрывчатых веществ:
 - i) частиц; и
 - ii) паров; и
- g) использование служебных собак.

13.5.5.9 В отношении груза, считающегося связанным с повышенным риском, следует применять два или более метода досмотра, включая в идеальном случае обнаружение следов взрывчатых веществ, рентгеновские сканеры, использующие разные алгоритмы досмотра груза, или использование служебных собак.

13.5.5.10 Надлежащим вариантом досмотра груза до его консолидации может быть использование методов обнаружения угрозы. Однако эффективное использование досмотрового оборудования для досмотра некоторых грузовых отправок может быть затруднено в связи с их содержимым и размерами. Трудности могут также возникать в случае крупногабаритных грузовых мест.

13.5.5.11 Такие методы активации угрозы, как декомпрессионные камеры, системы полной имитации полета и выдерживание груза в безопасном месте (например, в течение 24–48 часов), предназначены для приведения СВУ в действие до того, как груз будет погружен на борт воздушного судна. Такие методы не являются методами досмотра груза и почты, и их не следует использовать в качестве альтернативы досмотру.

13.5.5.12 Хотя методы активации угрозы не зависят от человеческого фактора и в большинстве случаев от проблем, связанных с габаритами грузовой отправки, этот процесс может занимать много времени и не вызвать срабатывания СВУ всех типов. Данные методы позволяют выявить только СВУ, срабатывающие под воздействием давления, вибрации и т. д.

13.5.5.13 Главное – постоянно применять подходящий и эффективный метод досмотра каждой грузовой отправки и обеспечивать надлежащую подготовку всех сотрудников, производящих досмотр, и контроль за их работой. Досмотровое оборудование необходимо обслуживать, испытывать и эксплуатировать в соответствии с инструкциями изготовителя.

13.5.5.14 Для того чтобы можно было предпринимать надлежащие последующие действия, должны быть предусмотрены процедуры разбора случаев срабатывания сигнализации.

13.5.5.15 Досмотр груза и почты следует производить с использованием надлежащего метода или методов, учитывая характер грузовой отправки. Для досмотра определенных типов товаров могут требоваться альтернативные средства.

Защита груза и почты особых категорий

13.5.5.16 Вследствие особого характера груза и почты некоторых типов их досмотр может оказаться нецелесообразным. В таких случаях, для того чтобы убедиться, что какую-то грузовую отpravку можно перевозить на коммерческом воздушном судне, следует применять альтернативные процедуры и меры безопасности. Количество таких освобождений и случаев использования альтернативных мер безопасности должно быть ограниченным, и они должны четко оговариваться в национальной программе безопасности гражданской авиации государства. Они могут касаться:

- a) официального дипломатического багажа/почты в соответствии с положениями Венской конвенции (дополнительная информация о дипломатических вализах содержится в главе 12);
- b) вакцин и других скоропортящихся медицинских препаратов;
- c) предметов жизнеобеспечения, таких как кровь, препараты крови, костный мозг и человеческие органы; и
- d) радиоактивных материалов, упакованных в соответствии с *Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284) ИКАО и маркированных соответствующим образом, или предметов, которые поставят под угрозу жизнь или здоровье персонала, осуществляющего досмотр.

13.5.5.17 Для обеспечения гарантии того, что груз вышеуказанных категорий безопасен для транспортировки по воздуху, такой груз перед приемкой должен:

- a) быть четко декларирован в качестве такового в грузовых документах и проходить проверку на предмет соответствия груза его описанию в документах (например, в авиагрузовой накладной);
- b) физически проверяться по получении на наличие любых признаков вскрытия;
- c) проходить документальную проверку и непосредственную проверку действительности данных, например, по телефонной связи с грузоотправителем для установления его надежности; и
- d) быть постоянно защищен от несанкционированного вмешательства.

13.5.5.18 Помимо перечисленных выше категорий, от досмотра могут освобождаться грузовые отправки или упаковки толщиной менее 6 мм и общим весом менее 250 г, а также консолидированные отправки, состоящие исключительно из таких грузоотправлений или упаковок.

Живые животные

13.5.5.19 Для обеспечения безопасности при перевозке живых животных в качестве груза следует, насколько это практически возможно, применять надлежащие меры контроля в целях безопасности.

13.5.5.20 Все сопровождающие предметы, такие как мешки с кормом, клетки и контейнеры, должны проходить контроль в целях безопасности и эффективный надлежащий досмотр.

13.5.5.21 Прежде чем принять партию живых животных, эксплуатанты воздушных судов должны убедиться в том, что эта грузовая отправка соответствует описанию в авиагрузовой накладной.

Несопровождаемый багаж, перевозимый как авиагруз

13.5.5.22 Несопровождаемый багаж, перевозимый как груз, должен подвергаться надлежащему досмотру и контролю в целях безопасности. Дополнительный инструктивный материал по процедурам обеспечения безопасности в отношении несопровождаемого багажа содержится в главе 11.

Опасные грузы

13.5.5.23 Грузовые отправки, содержащие надлежащим образом подготовленные и упакованные опасные грузы, должны быть соответствующим образом идентифицированы как таковые и задекларированы до их принятия к перевозке в соответствии с Приложением 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху".

13.5.5.24 Такие грузовые отправки должны подвергаться таким же мерам контроля в целях безопасности, как и любые другие грузовые отправки. Однако важно учитывать следующее:

- a) досмотр с помощью рентгеновского оборудования или других технических средств может привести к дестабилизации некоторых типов опасных грузов, и поэтому его нельзя осуществлять; и
- b) некоторые отправки, содержащие опасные грузы, как правило, запрещается вскрывать ввиду того, что это может:
 - i) подвергнуть персонал воздействию вредных или опасных материалов; и
 - ii) воспрепятствовать отправке данного груза, поскольку целостность упаковки может более не отвечать требованиям к упаковке, содержащимся в Технических инструкциях ИКАО (Doc 9284).

13.5.5.25 Партии опасных грузов должны приниматься к перевозке от зарегистрированных субъектов (например, известных грузоотправителей и зарегистрированных агентов) для того, чтобы гарантировать соблюдение необходимых процедур обработки и оформления для обеспечения соответствия требованиям безопасности. Все грузовые места с опасными грузами должны проверяться при приемке на предмет наличия следов их несанкционированного вскрытия.

Человеческие останки

13.5.5.26 При перевозке человеческих останков по воздуху государствам рекомендуется придерживаться порядка, установленного известными грузоотправителями или грузоотправителями-клиентами.

Почта

13.5.5.27 Под определение почты подпадают все предметы почты, отправляемые почтовыми операторами и предназначенные для доставки почтовым операторам, назначенным для осуществления почтового обслуживания в соответствии с актами Всемирного почтового союза.

13.5.5.28 В отношении почты должны применяться такие же меры контроля в целях безопасности, как и в отношении грузовых отправок (см. выше в настоящей главе).

13.5.5.29 Назначенные почтовые операторы, осуществляющие меры контроля в целях безопасности, должны становиться зарегистрированными агентами или утверждаться соответствующим полномочным органом для выполнения функций, аналогичных функциям зарегистрированных агентов (дополнительную информацию см. в добавлении 31), и использовать надлежащим образом отобранный, нанятый и обученный персонал, с тем чтобы выполнять свои обязательства перед эксплуатантами воздушных судов.

13.5.5.30 В качестве альтернативного варианта назначенные почтовые операторы могут передавать осуществление функций контроля в целях безопасности третьей стороне, имеющей статус зарегистрированного агента, или эксплуатанту воздушных судов для осуществления рекомендуемых в настоящем разделе мер. В таких случаях для реализации этого варианта почтовому оператору может потребоваться санкция соответствующего национального полномочного органа.

13.5.5.31 Как правило, конфиденциальность переписки охраняется государственным законодательством, которое может запрещать вскрытие почтовых отправлений или ограничивать использование физического досмотра и может требовать, чтобы почта досматривалась с помощью соответствующих технических средств (например, рентгеновского оборудования).

13.5.5.32 Применительно к почте эффективным может быть метод досмотра мешков. Если осуществить эффективный досмотр мешка не представляется возможным, следует использовать другие надлежащие способы (например, поштучный досмотр и использование обычного рентгеновского оборудования многомерного отображения).

Почта, отправляемая назначенными почтовыми операторами

13.5.5.33 Назначенный почтовый оператор должен:

- a) доставлять почту эксплуатантам воздушных судов в предписываемых регламентами и стандартами ВПС почтовых сумках;
- b) маркировать сумки с почтовыми отправлениями бирками, предписываемыми регламентами и стандартами ВПС;
- c) пломбировать сумки согласно предписаниям регламентов и стандартов ВПС;
- d) снабжать все почтовые отправления печатной или электронной накладной на доставку по стандарту ВПС; и
- e) в случае, если меры в целях безопасности приняты назначенным почтовым оператором, предоставлять декларацию о безопасности грузовой отправки (в печатном или электронном виде), либо в виде отдельной декларации, либо в составе письменной или электронной накладной на доставку по стандарту ВПС.

Приемка почты эксплуатантом воздушных судов

13.5.5.34 При приемке почты от назначенного почтового оператора, назначенного агента или нанятого им внешнего поставщика услуг эксплуатант воздушных судов должен:

- a) убедиться в том, что отправления идентифицированы в качестве почты путем использования предписываемых сумок и бирок;
- b) убедиться в том, что на отправления имеется соответствующая накладная на доставку по стандарту ВПС (в письменном или электронном виде) и что отправителями предоставлено полное описание содержимого отправки и что представленная почта соответствует этой информации; и
- c) в зависимости от ситуации ознакомиться с декларацией о безопасности почтовой отправки.

Досмотр почты

13.5.5.35 К почте следует применять те же меры контроля в целях безопасности, что и к грузовым отправлениям (см. описание выше в настоящей главе).

13.5.5.36 Как правило, в силу причин правового характера меры контроля в целях безопасности и досмотр почты могут осуществляться только назначенными почтовыми операторами. Однако ниже приводится инструктивный материал на тот случай, когда назначенный почтовый оператор поручает осуществление досмотра почты эксплуатанту воздушных судов или зарегистрированному агенту.

13.5.5.37 Меры контроля в целях безопасности известной почты следует применять только к определенной части почтовой отправки, как это определено соответствующим полномочным органом и назначенным почтовым оператором на основании оценки риска. Почту следует отбирать для досмотра на выборочной основе или целенаправленно.

13.5.5.38 Персонал, занимающийся отправкой срочной почты, не должен предоставлять грузоотправителям информацию о регистрации на рейсы, если они не являются известными грузоотправителями или зарегистрированными агентами.

13.5.6 Груз и почта с высокой степенью риска

13.5.6.1 Груз или почта с высокой степенью риска определяются следующим образом: грузовая или почтовая отправка считается имеющей высокую степень риска, если она представлена неизвестной организацией или имеет признаки вскрытия и если, помимо этого, она отвечает одному из следующих критериев:

- a) особая оперативная информация показывает, что груз или почта представляют собой угрозу гражданской авиации; или
- b) груз или почта имеют признаки отклонения от нормы, вызывающие подозрения; или
- c) характер груза и почты таков, что одни только базовые меры обеспечения безопасности, вероятно, не позволят обнаружить запрещенные предметы, которые могут представлять собой угрозу для воздушного судна (например, СВУ).

13.5.6.2 Независимо от того, поступил ли груз или почта от известной или неизвестной организации, о высокой степени риска отправки может свидетельствовать имеющаяся у государства особая оперативная информация.

13.5.6.3 Груз и почта с высокой степенью риска должны подвергаться надлежащему досмотру в целях эффективного обнаружения СВУ или смягчения связанной с ними конкретной угрозы. Это должно включать другие методы обнаружения или тщательные меры обеспечения безопасности, выходящие за рамки базовых мер безопасности. Такие дополнительные методы и меры досмотра должны определяться соответствующим полномочным органом.

13.5.6.4 Помимо факта поступления от неизвестного субъекта или наличия признаков вскрытия, высокую степень риска грузовой отправки может обуславливать, например, ее плотный или неупорядоченный характер, который может не позволить обнаружить СВУ с помощью обычного досмотрового оборудования. В таких случаях следует применять дополнительные методы досмотра сверх базовых мер обеспечения безопасности.

13.5.6.5 Даже в том случае, когда в результате применения базовых мер безопасности, которые могут включать использование обычных методов, например досмотр с помощью технического оборудования или ручной досмотр, предполагается, что грузовая отправка не содержит СВУ, ее следует проверять на наличие признаков отклонения от нормы, вызывающих подозрение. В случае обнаружения таких отклонений от нормы должны применяться методы досмотра, выходящие за рамки базовых мер безопасности.

13.5.6.6 Если какое-либо государство получает оперативную информацию о возможной угрозе, связанной с какой-либо грузовой отправкой, оно должно как можно скорее делиться этой информацией об угрозе с заинтересованными государствами для того, чтобы предотвратить погрузку такой грузовой отправки на коммерческое воздушное судно без применения, по крайней мере, мер безопасности, применяемых в ситуации повышенного риска.

13.5.6.7 На рис. 13-3 показан процесс принятия решений с целью определить, следует ли рассматривать грузовую отправку в качестве груза или почты с высокой степенью риска, и наметить порядок обращения с ней, если такое определение сделано. Дополнительная информация о принимаемых в отношении груза и почты с высокой степенью риска мерах в рамках защищенной цепи доставки авиагруза, содержится в добавлении 30.

13.5.7 Цепь обеспечения безопасности

13.5.7.1 К мерам в рамках цепи обеспечения безопасности относятся процедуры и практические меры, вводимые для обеспечения целостности груза и почты, прошедших контроль в целях безопасности, по мере их перемещения по цепи доставки от пункта, в котором применены меры безопасности. Положения, касающиеся цепи обеспечения безопасности, применимы к мерам в отношении приемки груза и почты, хранения проверенных на безопасность груза и почты, наземной транспортировки и обработки проверенных на безопасность груза и почты и трансфера и транзита такого груза и почты.

Хранение груза и почты, прошедших контроль в целях безопасности

13.5.7.2 Груз и почта, поступившие из защищенной цепи доставки или прошедшие досмотр, следует хранить в клетях, отсеках, помещениях или зданиях, которые защищены от несанкционированного доступа или несанкционированное вскрытие которых контролируется путем использования пломб или замков, или которые защищены системой сигнализации на периоды времени, когда отправки оставлены без присмотра. Пункты доступа должны быть защищены путем использования личных пропусков или биометрических систем контроля доступа.

13.5.7.3 Грузовую отправку можно хранить вне клеток или зданий при условии, что сама грузовая отправка защищена от несанкционированного вскрытия пломбами или замками и находится постоянно в течение всего периода хранения под контролем охраны, службы наблюдения в целях безопасности или системы замкнутого телевидения, либо, если это уместно, на ней установлены устройства защитной сигнализации. Если используются пломбы или замки, следует проверять их целостность.

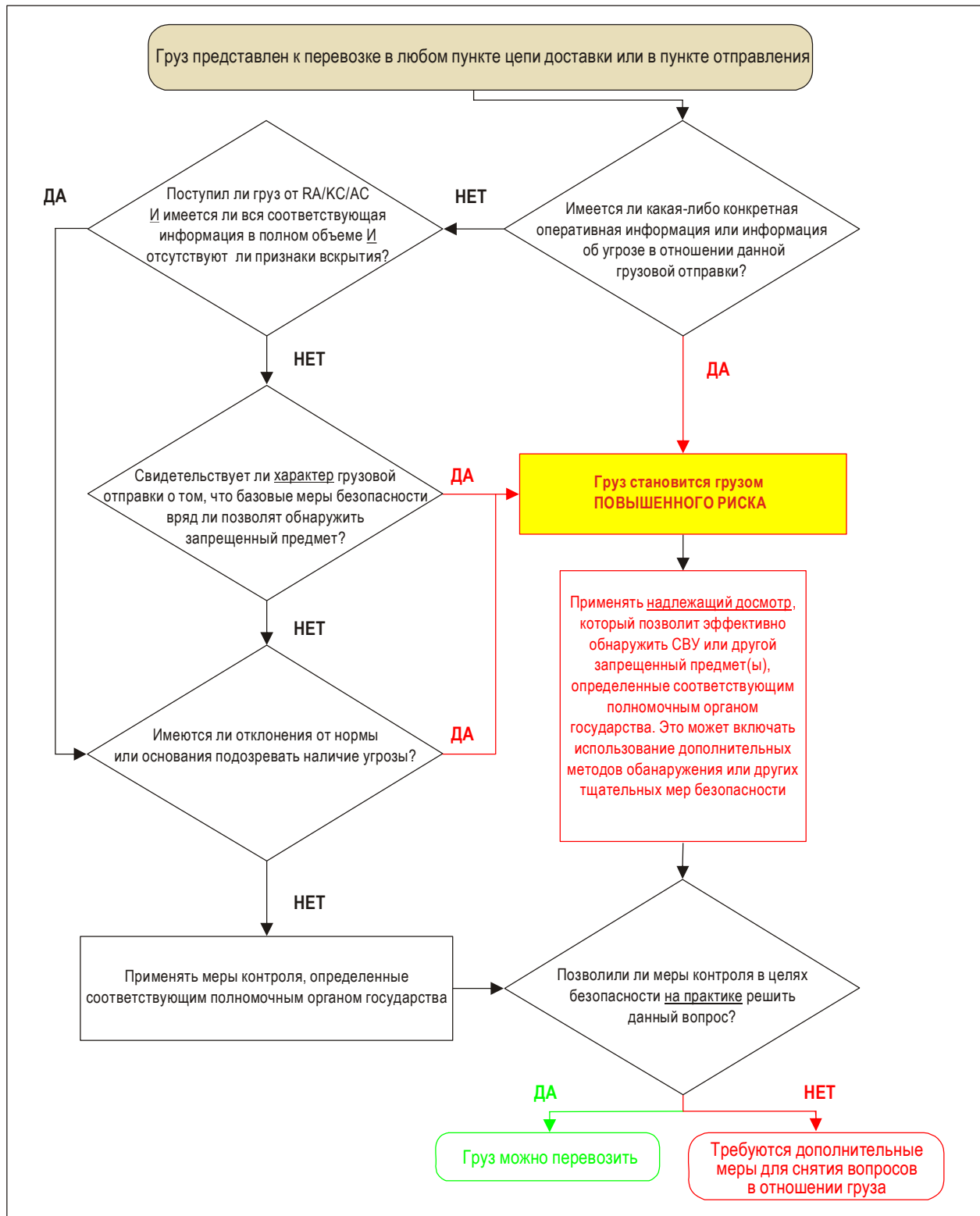


Рис. 13-3. Процесс принятия решения в отношении груза с высокой степенью риска

13.5.7.4 Если для обеспечения безопасности грузовых и почтовых помещений или самой грузовой отправки используются пломбы, следует внедрить процедуры надлежащего контроля и проверки их запасов, с тем чтобы предотвратить любое несанкционированное использование таких пломб.

Наземная транспортировка груза и почты

13.5.7.5 Для обеспечения целостности защищенной цепи доставки транспортировка груза и почты, прошедших надлежащий контроль в целях безопасности, должна осуществляться только:

- a) транспортными средствами, эксплуатируемыми зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем, грузоотправителем-клиентом или эксплуатантом воздушных судов; или
- b) наземными транспортными операторами, порядок деятельности и меры безопасности которых утверждены в письменном виде зарегистрированным агентом, эксплуатантом воздушных судов или соответствующим полномочным органом.

13.5.7.6 Непосредственно перед погрузкой следует осмотреть грузовой отсек транспортного средства в соответствии с национальными требованиями (дополнительная информация содержится в главе 14). Следует проявлять бдительность до завершения погрузки, с тем чтобы предотвратить несанкционированный доступ к грузовым отправлениям.

13.5.7.7 Сразу же после погрузки следует обеспечить охрану грузового отсека или обезопасить его путем наложения пломб или навешивания замков. Следует обеспечивать надлежащую защиту транспортных средств с брезентовым верхом. Следует предусматривать надлежащие процедуры контроля запасов и проверки пломб, замков и/или ключей, используемых для защиты грузовых отсеков транспортных средств, в целях предотвращения любого несанкционированного использования таких пломб, замков и ключей. Эти требования не распространяются на транспортные средства, которым, согласно соответствующим процедурам, обеспечивается сопровождение на протяжении маршрута перевозки.

13.5.7.8 Водителям не рекомендуется оставлять транспортные средства без присмотра. В случае возникновения такой необходимости водители должны по возвращении к транспортному средству перед продолжением движения убедиться в целостности пломб и/или замков на грузовых отсеках.

13.5.7.9 При перевозке грузовой отправки к воздушному судну или в следующий пункт хранения она должна проверяться назначенным подготовленным сотрудником на предмет отсутствия на ней каких-либо явных следов вскрытия. Груз, поступающий из незащищенных зон, должен проверяться (включая проверку пломб) на въезде в охраняемую зону ограниченного доступа.

13.5.7.10 Транспортные средства, используемые для доставки и забора груза, въезжающие в грузовое помещение и выезжающие из него, должны проверяться на предмет установления того, что им разрешено перевозить грузовую отставку от имени конкретного грузоотправителя или зарегистрированного агента. Перед погрузкой любого груза от водителей транспортных средств следует требовать предъявления грузовому диспетчеру действительного идентификационного разрешения или выданного компанией документа, удостоверяющего личность. Удостоверяющие полномочия документы должны отвечать требованиям, аналогичным предъявляемым к выдаваемому в целях безопасности аэропортовому идентификационному документу или другим выдаваемым правительством или санкционированным идентификационным документам с фотографией. Должно существовать также доказательство того, что идентифицированный водитель назначен для доставки грузовых отправок, указанных в грузовой документации.

13.5.7.11 По прибытии в контролируемую зону транспортные средства, перевозящие груз и почту, должны инспектироваться физически или с помощью технических средств. На контрольно-пропускных пунктах следует

вести журнал учета въездов и выездов, в который заносятся данные из документа, удостоверяющего полномочия водителя, и регистрационные данные транспортного средства.

Груз и почта, которые могут приниматься к воздушной перевозке

13.5.7.12 Груз и почта могут приниматься к перевозке по воздуху, если они подпадают под одну из следующих трех категорий:

- a) получены от известного грузоотправителя;
- b) досмотрены зарегистрированным агентом, утвержденным субъектом или соответствующим полномочным органом; или
- c) получены от грузоотправителя-клиента.

13.5.7.13 Груз, поступающий от известного грузоотправителя, и груз, прошедший досмотр, может приниматься к перевозке на пассажирских или чисто грузовых воздушных судах. Груз, поступающий от грузоотправителя-клиента, может приниматься к перевозке только на чисто грузовых воздушных судах, за исключением случаев, когда он был досмотрен зарегистрированным агентом, утвержденной организацией или соответствующим полномочным органом.

13.5.7.14 Следовательно, в том случае, если груз или почта, перевозимые до этого на чисто грузовом воздушном судне, перегружаются на пассажирское воздушное судно, эксплуатант воздушного судна, принимающий данный груз или почту, должен убедиться в том, что он поступил от известного грузоотправителя или был досмотрен с использованием надлежащих методов.

Процедуры приемки

13.5.7.15 Известные грузоотправители или грузоотправители-клиенты, передающие грузовую отправку зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов в качестве защищенного груза или почты, должны:

- a) обеспечить, чтобы подготовка грузовых отправок осуществлялась в защищенных помещениях надлежащим образом отобранным, набранным и обученным персоналом;
- b) обеспечить, чтобы грузоотправления были защищены от несанкционированного вскрытия в процессе их подготовки, хранения и транспортировки, за который они отвечают;
- c) заявить о своей согласии с тем, что упаковка и содержимое любой грузовой отправки могут быть проверены в целях обеспечения безопасности;
- d) назначить одного или нескольких лиц ответственными за разработку, внедрение необходимых мер безопасности и контроль за их соблюдением; и
- e) удостоверить в письменном виде, что, насколько им известно, грузовые отправки не содержат СВУ.

13.5.7.16 Грузовые отправки, поступающие от известных грузоотправителей или грузоотправителей-клиентов, могут приниматься к перевозке по воздуху при условии, если:

- a) сотрудник, принимающий груз или почту, убедился в том, что представившей их стороной является известный или зарегистрированный грузоотправитель, или один из их уполномоченных представителей;
- b) отсутствуют признаки несанкционированного вскрытия груза или почты;
- c) грузовая отправка соответствует ее описанию в документах; и
- d) известный грузоотправитель заполнил декларацию о безопасности данной отправки.

13.5.7.17 Зарегистрированный агент, принимающий груз или почту от грузоотправителей и передающий их другому зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов, должен:

- a) зарегистрировать идентичность грузоотправителей и подтвердить, что лицо, доставляющее отправки, является агентом грузоотправителя;
- b) обеспечить предоставление грузоотправителями полного описания содержимого отправки;
- c) обеспечить защиту отправок после их приемки и контроль доступа к грузу;
- d) обеспечить, чтобы приемка, оформление и обработка груза осуществлялись надлежащим образом отобранным, набранным и обученным персоналом;
- e) назначить одного или нескольких лиц ответственными за разработку, внедрение необходимых мер безопасности и контроль за их соблюдением; и
- f) обеспечить, чтобы к каждой передаваемой эксплуатанту воздушных судов или зарегистрированному агенту грузовой отправки прилагалась декларация о ее безопасности (либо в составе авианакладной, либо в виде отдельного документа), содержащая следующую информацию:
 - i) идентификатор или кодовый номер зарегистрированного агента;
 - ii) индивидуальный идентификатор или кодовый номер грузовой отправки;
 - iii) описание содержимого грузовой отправки;
 - iv) статус безопасности данной грузовой отправки, включая информацию о принятых в отношении ее мерах контроля в целях безопасности;
 - v) данные о грузоотправителе; и
 - vi) данные о персонале, ответственном за присвоение статуса безопасности.

13.5.7.18 Эксплуатант воздушных судов должен принимать груз или почту от известного грузоотправителя, грузоотправителя-клиента или зарегистрированного агента при условии, если (информация о грузе или почте, принимаемых от другого эксплуатанта воздушных судов, содержится в разделе, посвященном трансферному и транзитному грузу и почте):

- a) грузовая отправка доставлена действующим сотрудником или уполномоченным представителем зарегистрированного агента или известного грузоотправителя;
- b) в случае, если доставка груза осуществляется или организована известным грузоотправителем или зарегистрированным агентом, сотрудник, принимающий груз для отправки, удостоверяется

в том, что данная грузовая отправка доставлена лицом, указанным в декларации о безопасности грузовой отправки или другой сопроводительной документации (дополнительная информация приводится в конце данного раздела);

- c) отсутствуют признаки несанкционированного вскрытия грузовой отправки (принимая во внимание обычные мелкие повреждения при перемещении груза); и
- d) известный грузоотправитель или зарегистрированный агент предоставил декларацию о безопасности грузовой отправки, удостоверяющую, что данный груз прошел проверку в соответствии с его программой безопасности. Образцы программы безопасности зарегистрированного агента и известного грузоотправителя приводятся соответственно в добавлении 31 и добавлении 32.

13.5.7.19 После приемки груза или почты эксплуатант воздушных судов или назначенный им представитель должен:

- a) убедиться в отсутствии каких-либо признаков несанкционированного вскрытия до их погрузки на борт воздушного судна (например, признаки несанкционированного вскрытия могли быть не замечены при приемке, либо несанкционированное вскрытие могло иметь место после приемки грузовой отправки);
- b) определить надлежащие меры контроля в целях безопасности, которые должны применяться к любой конкретной грузовой отправке;
- c) осуществить надлежащие меры контроля в целях безопасности на требуемом уровне и задокументировать данные о принятых мерах контроля в целях безопасности;
- d) защищать грузовую отставку от несанкционированного вмешательства, пока она находится в ведении эксплуатанта воздушных судов;
- e) обеспечить надлежащую охрану всех грузовых отправок до их погрузки на борт воздушного судна;
- f) обеспечить регистрацию в грузовой ведомости всех грузовых отправок, помещаемых на борт воздушного судна; и
- g) подготовить соответствующий документ или электронную запись о безопасности грузовой отправки.

13.5.7.20 Если эксплуатант воздушных судов считает, что перевозка какой-либо грузовой отправки может поставить под угрозу безопасность полета и/или в целом безопасность воздушного судна, он имеет право отказать в перевозке такой грузовой отправки.

13.5.7.21 Форма приемки авиагруза с учетом аспектов безопасности, которая может оказать помощь при решении вопроса о принятии к перевозке или отказе в перевозке грузовой отправки по воздуху, приводится в добавлении 30.

Декларация о безопасности грузовой отправки

13.5.7.22 Декларация о безопасности грузовой отправки является одним из инструментов, используемых для защиты груза и почты в процессе его движения по цепи доставки и определяющих ответственность зарегистрированных агентов и известных грузоотправителей. Образец такой декларации приводится в добавлении 33. Эта декларация, которая может быть в распечатанном или электронном виде, составляется

субъектом, который принимает меры безопасности в отношении груза, и является доступной для всех сторон в цепи доставки.

13.5.7.23 Декларация о безопасности грузовой отправки должна, как минимум, содержать следующие сведения:

- a) идентификационные данные зарегистрированного агента, грузоотправителя, известного грузоотправителя или другого субъекта, отправляющего данный груз;
- b) индивидуальные справочные данные, например, номер авианакладной, номер внутренней накладной или номер в системе отслеживания;
- c) содержимое грузовой отправки и/или сведения о консолидации, если она имела место;
- d) пункт отправления грузовой отправки;
- e) пункт назначения грузовой отправки;
- f) статус безопасности данной грузовой отправки с указанием того, можно ли ее перевозить на:
 - i) грузовом, чисто грузовом и чисто почтовом воздушном судне¹;
 - ii) только на чисто грузовом и чисто почтовом воздушном судне²; или
 - iii) пассажирском, чисто грузовом и чисто почтовом воздушном судне в соответствии с требованиями, применяемыми к грузу или почте с высокой степенью риска³;
- g) причину присвоения статуса безопасности с указанием того, что данная грузовая отправка:
 - i) получена от утвержденного известного грузоотправителя;
 - ii) получена от грузоотправителя-клиента;
 - iii) досмотрена с использованием надлежащих методов досмотра (необходимо указать); или
 - iv) освобождена от досмотра (необходимо указать основание для освобождения);
- h) заявление о том, что, насколько известно данному субъекту, содержимое грузовой отправки не представляет опасности для перевозки на пассажирском или чисто грузовом воздушном судне;
- i) заявление о том, что данная грузовая отправка была защищена и не подвергалась несанкционированному вскрытию, пока она находилась в ведении данного субъекта;
- j) подпись штатного сотрудника, прошедшего надлежащую подготовку и имеющего право составлять декларацию, или другой способ аутентификации, если используется электронная передача; и

1. В некоторых регионах для обозначения такого статуса в декларациях о безопасности грузовой отправки используется код "SPX".

2. В некоторых регионах для обозначения такого статуса в декларациях о безопасности грузовой отправки используется код "SCO".

3. В некоторых регионах для обозначения такого статуса в декларациях о безопасности грузовой отправки используется код "SHR".

- к) предупреждение о том, что ложная декларация повлечет за собой уголовное преследование, если это разрешено законодательством.

13.5.7.24 Декларации о безопасности грузовой отправки играют важную роль в обеспечении защиты проверенных на безопасность груза и почты по всей цепочке их доставки путем ведения непрерывного и поддающегося проверке учета ответственности субъектов. Груз или почтовое отправление, которые не сопровождаются действительными декларациями или не связаны с такими декларациями, следует рассматривать как незащищенные.

13.5.7.25 От известных грузоотправителей и/или зарегистрированных агентов следует требовать представления утвержденным субъектом цепи доставки всей относящейся к грузовым отправлениям документации, включая декларацию о безопасности грузовой отправки. Зарегистрированные агенты должны следить за тем, чтобы в декларацию включалась вся необходимая информация (особенно сведения о статусе безопасности грузовой отправки), которая определяет, можно ли перевозить такие грузовые отправки на коммерческих воздушных судах, до передачи груза другому зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов, или приемки груза от них.

13.5.7.26 В отсутствие указания о статусе безопасности или декларации о безопасности грузовой отправки следует исходить из того, что никакие меры контроля в целях безопасности ранее не применялись.

13.5.7.27 После отправки авиагруза и авиапочты декларация о безопасности грузовой отправки должна надлежащим образом заполняться принимающим утвержденным субъектом (т. е. зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов) для указания того, что он взял на себя ответственность за безопасность этого груза.

13.5.7.28 Декларации о безопасности грузовых отправок должны составляться только после осуществления надлежащих мер контроля в целях безопасности, которые, при необходимости, могут включать досмотр.

Обработка и погрузка груза и почты

13.5.7.29 Обеспечение защиты наземных операций с авиагрузом и авиапочтой связано с трудностями, аналогичными тем, которые возникают при обеспечении защиты багажа пассажиров, перевозимого в грузовом отсеке. Поэтому наземные процедуры обеспечения защиты должны быть аналогичными используемым при таких операциях или дополнять их.

13.5.7.30 Следует осуществлять защиту зданий и инфраструктуры грузового комплекса путем применения мер обеспечения безопасности как по периметру, так и в контролируемой зоне, что может предусматривать охрану воздушных судов, установление личности сотрудников и соответствующий контроль доступа, а также предполетные осмотры и проверки воздушных судов. Кроме того, для защиты грузовых отправок с момента их приемки в грузовом комплексе и до момента погрузки на борт воздушного судна должны применяться соответствующие меры контроля в целях безопасности.

13.5.7.31 Хотя транспортировка грузовых отправок из складского помещения и/или грузового комплекса обычно осуществляется в охраняемой зоне ограниченного доступа, важно поддерживать целостность груза до момента готовности воздушного судна к вылету.

13.5.7.32 Помимо обычных процедур охраны воздушных судов на земле, все лица, занимающиеся обработкой или погрузкой груза, должны:

- а) всегда носить на видном месте пропуск службы безопасности аэропорта; на таком пропуске должна иметься фотография лица, позволяющая надежно его идентифицировать;

- b) осмотреть грузовой отсек перед погрузкой и убедиться в отсутствии в нем подозрительных лиц или предметов;
- c) убедиться в том, что на грузовых отправлениях отсутствуют признаки вскрытия;
- d) принимать меры к тому, чтобы посторонние лица не получали доступ к грузовым отправлениям на перроне или внутри грузового отсека воздушного судна; и
- e) останавливать любых находящихся вблизи воздушных судов или грузовых отправок лиц, которые не имеют действительного пропуска службы безопасности аэропорта и ведут себя подозрительно.

Обращение с подозрительным грузом и почтой

13.5.7.33 Любое подозрение, вызываемое грузовой или почтовой отправкой, необходимо разрешать до ее доставки для перевозки по воздуху. Подозрительные грузовые или почтовые отправки должны:

- a) рассматриваться как незащищенный груз или почта, и проходить надлежащие меры контроля в целях безопасности, включая досмотр; и
- b) перевозиться эксплуатантом воздушных судов только в том случае, если можно утверждать, что данная отправка безопасна, потому что она не содержит каких-либо запрещенных предметов.

13.5.7.34 Если в процессе осуществления мер контроля в целях безопасности в грузовой отправке обнаружен подозрительный предмет, важно, чтобы:

- a) сотрудники не дотрагивались до этого подозрительного предмета и незамедлительно связались со своим непосредственным начальником, с тем чтобы он помог им подтвердить подозрения; и
- b) в случае подтверждения подозрения сотрудники следовали порядку действий при чрезвычайных обстоятельствах, который установлен в их организации для таких случаев и который может включать следующее:
 - i) установление связи с соответствующей службой безопасности, правоохранительными органами и/или структурами по обезвреживанию боеприпасов (ОБ) (сообразно обстоятельствам);
 - ii) с подозрительным предметом и содержащей его грузовой отправкой обращались только сотрудники группы ОБ; и
 - iii) в координации с представителями службы безопасности, правоохранительных органов и аварийных служб осуществлялись планы эвакуации и планы действий на случай чрезвычайных обстоятельств.

13.5.7.35 Если запрещенный предмет идентифицирован, следует оценить угрозу и определить, следует ли применять дополнительные меры контроля в целях безопасности (например, использование более совершенного досмотрового оборудования) в отношении других грузовых отправок с аналогичными характеристиками (например, предназначенных для перевозки тем же рейсом или в тот же пункт назначения, либо поступивших от того же грузоотправителя или из того же места).

13.5.7.36 Об обнаружении такого предмета следует уведомить соответствующий полномочный орган, а также другие эксплуатационные структуры (например, агентов по обслуживанию или эксплуатантов воздушных судов), использующих данный или соседние объекты (в соответствии с действующим планом координации действий на случай чрезвычайной обстановки).

13.5.7.37 В случае невозможности устранить подозрения в перевозке данной грузовой отправки по воздуху следует отказать и не загружать ее на борт коммерческого воздушного судна.

Трансферный и транзитный груз и почта

13.5.7.38 Трансферный и транзитный груз и почта, которые прибывают в государство трансфера или транзита извне воздушным, автомобильным, железнодорожным или морским транспортом для последующей перевозки по воздуху и которые не подвергались непрерывному контролю в целях безопасности после их отправки или в процессе движения по маршруту, должны рассматриваться как незащищенные и подвергаться соответствующему контролю в целях безопасности.

13.5.7.39 Несмотря на то что за применение в отношении грузовых и почтовых отправок надлежащих мер контроля в целях безопасности отвечает государство происхождения, государство трансфера должно обеспечить принятие таких мер контроля до погрузки грузовых отправок на коммерческое воздушное судно, вылетающее с его территории.

13.5.7.40 В отношении трансферного груза и почты государства должны придерживаться следующих принципов:

- a) груз и почта должны проходить проверку на безопасность в пункте отправки и должны быть защищены от несанкционированного вмешательства;
- b) статус безопасности груза и почты должен присваиваться в пункте отправки и четко указываться в декларации о безопасности грузовой отправки;
- c) статус безопасности (в бумажном или электронном виде) должен сопровождать каждую грузовую отставку для того, чтобы впоследствии можно было проверять статус безопасности конкретного груза и почты;
- d) соответствующий полномочный орган в пункте отправки должен обеспечивать принятие в отношении груза и почты надлежащих мер контроля в целях безопасности в самом начале их перемещения;
- e) соответствующий полномочный орган в пункте трансфера должен убедиться в том, что принятые ранее в отношении груза и почты меры контроля в целях безопасности отвечают требованиям его национальной программы безопасности гражданской авиации; и
- f) в том случае, если соответствующий полномочный орган не убедился в том, что трансферный груз и почта прошли проверку на безопасность, следует применять надлежащие меры контроля в целях безопасности, которые могут включать досмотр, в соответствии с требованиями его НПБГА.

13.5.7.41 Для того чтобы убедиться в защищенности груза и почты, соответствующему полномочному органу следует использовать следующие механизмы:

- a) предварительный сбор данных;
- b) механизмы взаимного признания (включая двусторонние и многосторонние соглашения); и/или

- c) утверждение программы безопасности авиационного эксплуатанта.

13.5.7.42 Во избежание дублирования мер контроля в целях безопасности трансферный груз и почту не следует подвергать дополнительному досмотру перед погрузкой на борт воздушного судна, при условии, если:

- a) приняты надлежащие меры контроля в целях безопасности в государстве их происхождения;
- b) осуществление таких мер контроля в целях безопасности надлежащим образом зарегистрировано с указанием статуса безопасности в сопроводительной бумажной документации или в электронных записях; и
- c) грузовая отправка защищена от несанкционированного вмешательства от пункта осуществления контроля в целях безопасности, включая пункты трансфера.

13.5.7.43 Государствам следует рассмотреть приемлемость мер безопасности, применяемых в отношении транзитного груза и почты, перевозимых на коммерческих воздушных судах, вылетающих с их территории. Транзитные груз и почту, в отношении которых осуществлялись надлежащие меры контроля в целях безопасности, начиная от пункта отправки, следует рассматривать как защищенные. В том случае, если у государств имеются весьма конкретные вопросы относительно безопасности транзитного груза и почты, им следует применять надлежащие меры контроля в целях безопасности в соответствии с требованиями их НПБГА.

13.5.8 Надзор и соблюдение требований

13.5.8.1 Следует также вводить законодательство для того, чтобы соответствующий полномочный орган (или структура, уполномоченная действовать от его имени) мог осуществлять надзор и контроль качества, включающие проведение инспекций и проверок в отношении персонала, мер, процедур, программ, объектов и оборудования в рамках режима, применимого к зарегистрированному агенту, известному грузоотправителю и грузоотправителю-клиенту. Таким законодательством должен предусматриваться контроль за соблюдением нормативных положений государства по авиационной безопасности и штрафные санкции за несоблюдение, которые могут включать изменение, приостановление действия или отзыв выданного какому-либо субъекту разрешения на осуществление функций известного грузоотправителя, грузоотправителя-клиента или зарегистрированного агента.

13.5.8.2 Государственная программа должна, как минимум, включать следующее:

- a) программу аттестации зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей и грузоотправителей-клиентов с подробными и объективными требованиями к их допуску;
- b) подготовку всего персонала, занимающегося обработкой и досмотром груза и почты, для всех субъектов, действующих в защищенной цепи доставки. Инструктивные указания по требованиям к подготовке кадров содержатся в главе 8;
- c) стандартные меры контроля, применимые к грузовым отправлениям;
- d) регулярно обновляемую базу данных о всех известных грузоотправителях и зарегистрированных агентах, которой совместно пользуются все стороны, задействованные в системе защищенной цепи доставки; и
- e) осуществление хорошо налаженной деятельности по надзору и контролю качества (включая ведение поддающихся проверке данных об аудитах) для обеспечения эффективного осуществления мер контроля в целях безопасности по всей защищенной цепи доставки.

13.5.8.3 Государствам следует ввести соответствующее законодательство или нормативно-правовые рамки, устанавливающие режим известного грузоотправителя. Такая нормативная основа для защиты авиагруза и авиапочты должна определять требования к обеспечению безопасности, подлежащие внедрению известными грузоотправителями, и порядок утверждения их в качестве известных грузоотправителей соответствующим полномочным органом. Такое законодательство и нормативно-правовые рамки должны определять процесс предоставления и отзыва соответствующего статуса для субъектов, желающих осуществлять деятельность в качестве известных грузоотправителей, и устанавливать четкие функции и обязанности, позволяющие эффективно осуществлять программу безопасности известного грузоотправителя.

13.5.8.4 Такие нормативные положения должны устанавливать стандарты безопасности применительно к: объектам, используемым для производства товаров, предназначенных для отправки в качестве авиагруза; набору и подготовке персонала; контролю доступа персонала и транспортных средств, а также мерам и процедурам обеспечения безопасности, которые должны применяться в отношении груза и почты до того, как они будут переданы зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов и приняты им.

13.5.8.5 Если государством не установлен процесс утверждения известных грузоотправителей, какой-либо субъект может быть уполномочен государством признавать одного из клиентов или грузоотправителей в качестве известного грузоотправителя и регистрировать его идентификационные данные и адрес, а также агента(ов), уполномоченного осуществлять доставку от его имени. От таких известных грузоотправителей следует требовать соответствия таким же повышенным нормам безопасности, которые установлены для известного грузоотправителя, утверждаемого государственным полномочным органом. Уполномоченная государством структура должна вводить процесс проверки действительности норм безопасности известного грузоотправителя.

13.6 ГРУЗ, ПЕРЕВОЗИМЫЙ ТОЛЬКО НА ЧИСТО ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ

13.6.1 Элементы и меры контроля в целях безопасности применительно к грузу и почте, перевозимым на чисто грузовых воздушных судах, должны устанавливаться соответствующим полномочным органом государства и оговариваться в национальной программе безопасности гражданской авиации. Меры и элементы контроля в целях безопасности для пассажирских и чисто грузовых воздушных судов необязательно должны быть одинаковыми, при условии, если в основе их лежит общий базовый стандарт и если они предусматривают достижение тех же результатов в обеспечении безопасности.

13.6.2 Эксплуатант воздушных судов или зарегистрированный агент должен убедиться в том, что грузоотправитель, представляющий груз на перевозку воздушным транспортом, является либо известным грузоотправителем, либо грузоотправителем-клиентом в соответствии с национальными нормативными положениями, например, путем сверки с реестром или базой данных.

13.6.3 Если грузоотправитель не отвечает этим требованиям или если грузовая отправка имеет признаки вскрытия, эксплуатант воздушных судов или зарегистрированный агент должны осуществить досмотр этой грузовой отправки согласно порядку, установленному соответствующим полномочным органом государства.

13.6.4 Грузовые отправки, получаемые к перевозке от грузоотправителя-клиента, должны перевозиться только на чисто грузовых воздушных судах. Груз или почта, поступившие от грузоотправителя-клиента, могут предъявляться к перевозке на пассажирских воздушных судах только в том случае, если они были досмотрены зарегистрированным агентом, эксплуатантом воздушных судов или субъектом, утвержденным соответствующим полномочным органом.

Глава 14

ПОСТАВЩИКИ БОРТПИТАНИЯ И БОРТПРИПАСОВ, КОМПАНИИ, ЗАНИМАЮЩИЕСЯ УБОРКОЙ И ЧИСТКОЙ, И ПРОЧИЕ АРЕНДАТОРЫ АЭРОПОРТА

14.1 ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА

14.1.1 Общие положения

14.1.1.1 Припасы и принадлежности, предназначенные для перевозки на пассажирских рейсах, могут быть использованы для проноса на борт воздушного судна оружия, взрывчатых веществ, других предметов или опасных устройств, ограниченных к перевозке. В этой связи необходимо применять меры контроля в целях безопасности для обеспечения того, чтобы в таких припасах и принадлежностях, в том числе связанных с борТПитанием, обслуживанием пассажиров, уборкой и чисткой, не содержались ограниченные к перевозке предметы, которые могут поставить под угрозу безопасность пассажиров, экипажа и воздушного судна. Рекомендуемый перечень предметов, запрещенных к перевозке, содержится в добавлении 43.

14.1.1.2 Описанные ниже меры безопасности должны применяться компаниями, занимающимися поставкой борТПитания и борТПрипасов, а также уборкой и чисткой воздушного судна, или эксплуатантами воздушных судов, с тем чтобы воспрепятствовать проносу оружия, взрывчатых веществ или других ограниченных к перевозке предметов на борт воздушного судна, используя для этой цели припасы и принадлежности, связанные с борТПитанием, обслуживанием пассажиров, уборкой и чисткой воздушного судна.

14.1.1.3 С учетом требований соответствующего полномочного органа для осуществления некоторых или всех описанных ниже мер обеспечения безопасности могут использоваться службы безопасности компаний, действующих от имени компаний, поставляющих борТПитание и борТПрипасы и занимающихся уборкой и чисткой воздушного судна, или от имени эксплуатантов воздушных судов.

14.1.1.4 Соответствующий полномочный орган должен потребовать от компаний, поставляющих борТПитание и борТПрипасы и занимающихся уборкой и чисткой воздушного судна, внедрить общепринятые в гражданской авиации меры и передовые методы обеспечения безопасности с целью гарантии того, что их деятельность не используется для совершения актов незаконного вмешательства. В этой связи компаниям, поставляющим борТПитание и борТПрипасы и занимающимся уборкой и чисткой воздушного судна, должно быть предложено ввести программу обеспечения безопасности их операций, которая должна утверждаться соответствующим полномочным органом. Дополнительный инструктивный материал, касающийся программ безопасности поставщиков борТПитания и борТПрипасов и компаний, занимающихся уборкой и чисткой, приводится в добавлениях 34 и 35.

14.1.1.5 Ответственность за реализацию мер контроля безопасности припасов и принадлежностей, связанных с борТПитанием, обслуживанием пассажиров, уборкой и чисткой воздушного судна, должна быть конкретизирована в НПБГА государства, во всех утвержденных ПБА и программах безопасности эксплуатантов воздушных судов, соответственно.

Назначение сотрудника по безопасности

14.1.1.6 Компании, занимающиеся поставкой борТПитания и борТПрипасов и уборкой и чисткой воздушного судна, должны назначать подходящих сотрудников, имеющих надлежащие анкетные данные и подготовку, в качестве сотрудников по безопасности, отвечающих за осуществление, как это предусмотрено национальными требованиями, мер обеспечения безопасности борТПитания и борТПрипасов, а также принадлежностей для уборки и чистки. Такие сотрудники должны также отвечать за подготовку персонала и меры контроля качества применительно к обеспечению безопасности.

14.1.1.7 Зарегистрированная компания, занимающаяся поставкой борТПитания и борТПрипасов или уборкой и чисткой воздушного судна и осуществляющая свою деятельность в месте, которое не является местом ее базирования, должна назначать сотрудника по безопасности в каждом аэропорту, в котором она осуществляет свою деятельность.

Набор и подготовка персонала по вопросам безопасности

14.1.1.8 Компании, занимающиеся поставкой борТПитания и борТПрипасов и уборкой и чисткой воздушного судна, должны следить за тем, чтобы подготовка и обработка припасов и принадлежностей, связанных с борТПитанием, обслуживанием пассажиров, уборкой и чисткой, осуществлялась должным образом набранным и подготовленным персоналом.

14.1.1.9 Весь персонал, занимающийся борТПитанием и борТПрипасами, а также уборкой и чисткой воздушного судна и имеющий доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта, должен проходить проверку анкетных данных и иметь действительные личные пропуска.

14.1.1.10 Сотрудники, на которых возложены обязанности по обеспечению безопасности, в особенности сотрудники, имеющие право доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, сотрудники, занимающиеся приготовлением и доставкой борТПитания и борТПрипасов, а также уборкой и чисткой воздушного судна, должны проходить соответствующий ознакомительный курс подготовки по вопросам безопасности, с тем чтобы они имели представление о своих, связанных с обеспечением безопасности, обязанностях. Такая подготовка должна быть завершена, прежде чем им будет предоставлено право несопровоЖдаемого доступа к борТПрипасам и принадлежностям, а также к воздушному судну. Инструктивный материал, касающийся подготовки по вопросам безопасности, приведен в главе 8 и добавлении 11.

14.1.1.11 Компании, занимающиеся поставкой борТПитания и борТПрипасов и уборкой и чисткой воздушного судна, ведут надлежащий учет данных о прохождении по службе и подготовке каждого сотрудника, включая результаты проверок его анкетных данных. Учет таких данных следует вести в течение срока службы сотрудника в компании и в соответствии с положениями НПБГА.

Безопасность помещений

14.1.1.12 Помещения, используемые для подготовки и хранения поставляемых эксплуатанту воздушного судна борТПитания или принадлежностей для уборки и чистки, предназначенных для перевозки на борту воздушного судна, должны постоянно охраняться с целью предотвращения несанкционированного доступа к ним. Такая охрана может обеспечиваться путем внедрения соответствующих мер и процедур контроля доступа, которые могут предусматривать использование контрольно-пропускной системы и/или обеспечение доступа с помощью электронных карт.

14.1.1.13 Кроме того, проемы, например окна, погрузочные и разгрузочные доки должны закрываться соответствующими запорными устройствами и/или защищаться решетками.

14.1.1.14 Если службы, занимающиеся борТПитанием и борТПприпасами или уборкой и чисткой воздушного судна, расположены в охраняемой зоне ограниченного доступа, должны соблюдаться все требования, касающиеся безопасности контролируемой зоны. Если такие службы расположены вне периметра аэропорта, борТПприпасы и принадлежности следует перевозить к воздушному судну в запертых или опломбированных транспортных средствах.

14.1.2 Подготовка и транспортировка

14.1.2.1 Компании, поставляющие борТПитание и борТПприпасы и использующие выдвижные кухни или складские помещения, расположенные в пределах аэропортовых охраняемых зон ограниченного доступа, а также компании, занимающиеся уборкой и чисткой и использующие складские площади в пределах охраняемых зон ограниченного доступа, должны принимать меры к тому, чтобы их средства, а также транспортировка припасов и принадлежностей из пунктов, находящихся за пределами аэропорта, отвечали требованиям к безопасности доставки к воздушному судну борТПприпасов, которые подготовлены и хранятся в помещениях, находящихся в неконтролируемой зоне.

14.1.2.2 Все партии исходных товаров и оборудование, доставленные в помещения, используемые для приготовления или обработки борТПитания и борТПприпасов, перед началом процесса приготовления должны быть соответствующим образом разукomплектованы, с тем чтобы убедиться в том, что в них не содержатся предметы, ограниченные к перевозке, а затем их следует хранить в безопасных условиях. Партии принадлежностей, которые невозможно разукomплектовать, например наушники, дорожные наборы и аптечки первой помощи, партии одеял и бутылки с минеральной водой, должны быть опломбированы продавцом или поставщиком данных товаров или их несанкционированное вскрытие должно быть сделано заметным.

14.1.2.3 Компании, занимающиеся поставкой борТПитания и борТПприпасов или уборкой и чисткой воздушного судна, должны заключать со своими поставщиками письменные договоры, оговаривающие аспекты безопасности, и периодически проверять с помощью механизма контроля качества выполнение поставщиками условий таких договоров.

14.1.2.4 При наличии каких-либо признаков повреждения или вскрытия партий борТПприпасов или принадлежностей, компания, занимающаяся их поставкой или уборкой и чисткой, должна произвести ручной досмотр этих партий, с тем чтобы убедиться в отсутствии в них предметов, ограниченных к перевозке.

14.1.2.5 Лица, занимающиеся приготовлением продуктов борТПитания, включая лиц, комплекующих тележки и контейнеры, должны находиться под наблюдением, с тем чтобы не допустить помещения ими какого-либо предмета, ограниченного к перевозке, в продукты борТПитания или сопутствующие принадлежности.

14.1.2.6 Холодильные камеры и холодильники, в которых содержится приготовленная пища, и тележки или контейнеры с борТПитанием должны быть заперты, если в их непосредственном использовании нет необходимости, а доступ к ним должен всегда контролироваться.

14.1.2.7 На каждую партию борТПитания, борТПприпасов и других принадлежностей необходимо составлять соответствующий документ, в котором указываются данные о характере борТПитания и борТПприпасов, эксплуатант воздушного судна, номер рейса, дата и пункт назначения, а также номера установленных пломб.

14.1.3 Проверка и опломбирование транспортных средств, тележек и контейнеров борТПитания

14.1.3.1 Если для защиты тележек и транспортных средств, используемых для размещения и транспортировки припасов и принадлежностей, предназначенных для перевозки на воздушном судне, применяются пломбы, компании, занимающиеся борТПитанием и борТПприпасами, а также уборкой и чисткой

воздушного судна, должны использовать только номерные пломбы, нарушение которых является заметным. Для предотвращения любого несанкционированного использования таких пломб необходимо предусмотреть надлежащие процедуры контроля и проверки запаса пломб.

14.1.3.2 Если возникают какие-либо сомнения в отношении возможного ненадлежащего использования пломб или нарушения целостности запаса пломб, занимающаяся бортопитанием компания должна снять все пломбы, установленные на тележках бортопитания и транспортных средствах, предназначенных для перевозки бортопитания на воздушное судно, и тщательно досмотреть тележки и транспортные средства, с которых были сняты пломбы. Кроме того, все пломбы из вызывающей подозрение партии запасных пломб необходимо изъять и уничтожить, с тем чтобы предотвратить их использование в системе безопасности, действующей в занимающейся питанием компании.

14.1.3.3 Прежде чем закрыть тележку или контейнер с бортопитанием и бортоприпасами для отправки на борт воздушного судна, специально назначенный сотрудник должен проверить тележку или контейнер и их содержимое, руководствуясь при этом местным законодательством и санитарными стандартами, и убедиться в том, что в них не содержится каких-либо предметов, ограниченных к перевозке, и на них отсутствуют явные признаки вскрытия. Сразу же после завершения проверки тележки и контейнеры бортопитания следует опломбировать.

14.1.3.4 Лицо, назначенное проводить проверку в целях безопасности, должно зафиксировать факт проверки в документе на доставку, т. е. в уведомлении о доставке, накладной на отправку транспортного средства или в заказе эксплуатанта воздушного судна на поставку бортопитания, и расписаться в нем.

14.1.3.5 Непосредственно перед погрузкой лицо, назначенное поставщиком бортопитания на воздушное судно, но не водитель транспортного средства или другой член его бригады, должно проверить грузовые отделения транспортного средства и убедиться в отсутствии в них посторонних лиц или предметов, ограниченных к перевозке. По завершении погрузки должна быть обеспечена надлежащая безопасность грузовых отделений транспортного средства.

14.1.3.6 Пломбы для опломбирования транспортных средств, тележек и контейнеров бортопитания должны храниться в безопасном месте и устанавливаться лицом, назначенным для проведения проверок в целях безопасности. Соответствующие номера пломб следует указать в накладной на отправку транспортного средства.

14.1.3.7 Полномочный орган аэропорта в установленном пункте въезда в охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта и эксплуатант воздушного судна при доставке бортоприпасов к воздушному судну должны сверить пломбы, установленные на транспортных средствах, с соответствующим документом, например, накладной на отправку транспортного средства. В случае расхождений с сопроводительной документацией, которые нельзя разрешить, или наличия любых признаков нарушения пломб, данную партию следует рассматривать как ненадежную и не пропускать в охраняемую зону ограниченного доступа или погрузать на борт воздушного судна.

14.1.3.8 Если пломбы используются на транспортных средствах, осуществляющих доставку различных грузов в разные места в пределах стерильных зон аэропорта, водитель должен их вскрыть в первом пункте доставки или при въезде в охраняемую зону ограниченного доступа. При последующих предписанных доставках данного груза, осуществляемых в пределах охраняемой зоны ограниченного доступа, транспортное средство не требуется повторно опломбировать, однако бригада транспортного средства должна принять меры к тому, чтобы грузовое отделение оставалось закрытым и/или находилось под постоянным контролем.

14.1.4 Доставка припасов и принадлежностей

14.1.4.1 Безопасность бортипитания и бортприпасов, а также принадлежностей для уборки и чистки следует обеспечивать на всем пути их транспортировки от помещений компании к воздушному судну.

14.1.4.2 Бортипитание и бортприпасы могут перевозиться самим эксплуатантом воздушного судна, компанией, поставляющей бортипитание, или автотранспортным предприятием, меры безопасности и методы работы которого утверждены компанией, поставляющей бортипитание, и эксплуатантом воздушного судна. Любые транспортные средства, предоставляемые компаниями, находящимися за пределами охраняемых зон ограниченного доступа, и используемые для перевозки бортипитания и бортприпасов, а также принадлежностей для уборки и чистки, следует запирать или опломбировать для предотвращения несанкционированного доступа. При обнаружении следов вскрытия следует уведомить об этом эксплуатанта воздушного судна.

14.1.4.3 Как правило, доставляющие груз транспортные средства нельзя оставлять без присмотра. Однако, если избежать этого невозможно, компании, поставляющие бортипитание и бортприпасы, должны принимать специальные меры защиты, например, использовать номерные пломбы. Описание таких мер, включая процедуры регистрации используемых пломб, должно быть четко изложено в программах безопасности компании.

14.1.4.4 Если транспортные средства компаний, занимающихся уборкой и чисткой, оставляются без присмотра, водители должны осматривать их на предмет наличия следов несанкционированного вскрытия. О любых признаках какого-либо нарушения водители должны уведомлять эксплуатанта воздушного судна, а все принадлежности для уборки и чистки, загружаемые на борт воздушного судна, должны проверяться на предмет отсутствия спрятанных в них опасных устройств, предметов или веществ.

14.1.5 Приемка припасов и принадлежностей

14.1.5.1 Эксплуатанты воздушных судов должны проверить личности членов бригады транспортного средства по имеющимся у них личным пропускам. Кроме того, после доставки бортипитания и бортприпасов, а также принадлежностей для уборки и чистки сотрудники эксплуатанта воздушного судна должны на выборочной основе проверить доставленные товары и убедиться в том, что в них не содержатся какие-либо опасные устройства, предметы или вещества и, если они опломбированы, на них отсутствуют признаки какого-либо вскрытия.

14.1.5.2 Любая партия бортипитания, бортприпасов или принадлежностей, имеющая признаки несанкционированного вскрытия, должна рассматриваться как ненадежная и подвергаться либо ручному досмотру, с тем чтобы убедиться в отсутствии в ней каких-либо опасных устройств, предметов или веществ, либо удаляться с борта воздушного судна. Следует незамедлительно сообщать эксплуатанту воздушного судна о всех аномалиях.

14.1.5.3 Принадлежности, поставляемые компанией, которая не соблюдает изложенные выше меры безопасности, не должны помещаться на борт воздушного судна, если не будет произведена их тщательная проверка.

14.1.6 Товары, предназначенные для продажи на борту воздушного судна

14.1.6.1 Товары, предназначенные для продажи на борту воздушного судна, например, спиртные напитки или ювелирные изделия, следует контролировать в соответствии с таможенными требованиями и хранить на охраняемых таможенных складах. Если такие товары защищаются от несанкционированного доступа с момента их размещения на таможенном складе или в другом специальном помещении до момента погрузки на борт воздушного судна, дополнительные меры безопасности не требуются.

14.1.6.2 Пломбы на тележках с такими товарами должны сниматься только в полете в соответствии с таможенными требованиями. Однако, в случае каких-либо подозрений, связанных с авиационной безопасностью, пломбы могут быть сняты на земле под надзором сотрудников таможенных или других полномочных, например, правоохранительных органов.

14.2 МАГАЗИНЫ БЕСПОШЛИННОЙ ТОРГОВЛИ И ДРУГИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ

Ответственность эксплуатантов аэропортов

14.2.1 Ответственность за обеспечение того, чтобы товары, продаваемые или распределяемые в стерильных зонах, не содержали опасных устройств, предметов или веществ, которые могут поставить под угрозу безопасность аэропорта и безопасность полетов воздушных судов, возлагается на эксплуатантов аэропортов. Эксплуатанты аэропортов должны принимать меры к тому, чтобы перед доставкой в стерильные зоны аэропорта такие товары проходили соответствующий контроль в целях безопасности.

14.2.2 Если применяется концепция "известная компания", эксплуатанты аэропортов должны убедиться в том, что известные компании надлежащим образом осуществляют меры контроля в целях безопасности, предусмотренные в их программах безопасности, а также должны постоянно обновлять список таких компаний, работающих в стерильных зонах.

14.2.3 Любые товары, полученные от компании, которая не соблюдает установленные в аэропорту требования к безопасности, должны рассматриваться как ненадежные товары и не должны допускаться в стерильные зоны без проведения соответствующего контроля в целях безопасности.

14.2.4 Эксплуатанты аэропортов должны предусмотреть надлежащие средства и процедуры контроля безопасности, гарантирующие тщательную проверку любых ненадежных товаров, предусматривающую либо ручной досмотр, проводимый прошедшими необходимой подготовкой сотрудниками, либо досмотр с помощью соответствующих технических средств, с целью обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ.

Ответственность магазинов беспошлинной торговли и других коммерческих предприятий

14.2.5 Магазины беспошлинной торговли и другие коммерческие предприятия в аэропортах должны разработать меры контроля безопасности в соответствии с ПБА, включающие, как минимум, процедуры:

- a) контроля доступа в помещения, находящиеся внутри охраняемых зон ограниченного доступа или примыкающие к ним;
- b) гарантии того, что меры досмотра товаров, доставляемых в охраняемые зоны ограниченного доступа, осуществляются; и
- c) набора и подготовки персонала, включая ознакомительные курсы по аспектам безопасности и проверку анкетных данных.

14.2.6 Помимо досмотра или применения других соответствующих мер контроля безопасности товаров, предназначенных для продажи или распределения в стерильных зонах аэропорта, предприятия розничной

торговли должны принимать во внимание меры безопасности, которые относятся к обращению с ЖАГ. Инструктивный материал в отношении ЖАГ содержится в добавлении 22.

14.3 ПРОЧИЕ АРЕНДАТОРЫ АЭРОПОРТА

14.3.1 К прочим арендаторам площадей аэропорта относятся отдельные лица или коммерческие предприятия, которым руководство аэропорта предоставило право на ведение коммерческой деятельности в аэропорту, например, киоскеры, предприятия общественного питания, агенты по обслуживанию и ремонтно-технические организации. С точки зрения авиационной безопасности такие арендаторы должны нести ответственность за:

- a) разработку программы безопасности, содержащей все меры и процедуры обеспечения безопасности их деятельности в аэропорту, для представления ее на утверждение аэропортовому полномочному органу;
- b) разработку и внедрение, при необходимости, программы контроля качества их операций;
- c) разработку и обновление планов на случай непредвиденных обстоятельств, исходя из их обязанностей, предусмотренных аэропортовыми планами на случай непредвиденных обстоятельств;
- d) обеспечение надлежащего найма своих сотрудников и прохождение ими соответствующей ознакомительной подготовки в области авиационной безопасности;
- e) обеспечение контролируемого прохода через их помещения, как это предусмотрено их утвержденной программой обеспечения безопасности и ПБА;
- f) охрану предметов, которые опечатаны, складированы на их территории или следуют через их помещения, в частности, предметов, предназначенных для перевозки по воздуху; и
- g) продажу ассортимента только таких изделий, которые не создают потенциальную угрозу авиационной безопасности или безопасности полетов.

Агенты по обслуживанию

14.3.2 В авиационной отрасли для эксплуатантов воздушных судов является обычной практикой использование агентов по обслуживанию и других подрядчиков для предоставления услуг пассажирам и наземного обслуживания их операций, которое может включать услуги по обеспечению безопасности. В этой связи эксплуатанты воздушных судов должны нести ответственность за обеспечение того, чтобы их агенты по обслуживанию и подрядчики применяли надлежащие процедуры найма, отбора и подготовки своего персонала.

14.3.3 Связанные с обеспечением безопасности меры и обязанности агентов по обслуживанию должны быть четко изложены в ПБА и программах безопасности эксплуатантов воздушных судов. Если агенты по обслуживанию используются подрядчиками, им следует представить письменные процедуры применения мер безопасности, за которые они несут ответственность.

14.3.4 Агенты по обслуживанию и подрядчики должны представить доказательства того, что их сотрудники или агенты прошли надлежащую подготовку по аспектам безопасности с учетом их служебных обязанностей. Однако, эксплуатанты воздушных судов должны принимать меры к тому, чтобы сотрудники их агентов по обслуживанию и подрядчиков, выделенные для обслуживания их операций, проходили надлежащую

ознакомительную подготовку по вопросам безопасности в соответствии с НППБГА и/или программой подготовки эксплуатанта воздушного судна.

14.4 КОНЦЕПЦИЯ ИЗВЕСТНОЙ КОМПАНИИ

Известные компании, занимающиеся поставкой борТПитания и борТПрипасов, уборкой и чисткой

14.4.1 Известная компания, занимающаяся поставкой борТПитания и борТПрипасов или уборкой и чисткой – это любой поставщик, который предоставляет эксплуатанту воздушного судна услуги, связанные с обеспечением борТПитания и борТПрипасов, уборки и чистки, и который внедрил программу безопасности, содержащую все меры и процедуры контроля безопасности его операций по обслуживанию воздушного судна, включая подготовку, хранение и транспортировку припасов и принадлежностей, и программа безопасности и методы работы которого утверждены эксплуатантом воздушного судна или соответствующим полномочным органом.

14.4.2 Известные компании, занимающиеся поставкой борТПитания и борТПрипасов, уборкой и чисткой, должны представлять эксплуатантам воздушных судов декларацию о безопасности, подписанную уполномоченным представителем компании и свидетельствующую о том, что в отношении припасов и принадлежностей, предназначенных для конкретного рейса или рейсов, были применены меры контроля безопасности, утвержденные эксплуатантом воздушного судна.

14.4.3 Припасы и принадлежности, полученные от известной компании, занимающейся поставкой борТПитания и борТПрипасов, уборкой и чисткой, могут рассматриваться эксплуатантом воздушного судна как известные припасы и принадлежности и помещаться на борт воздушного судна без дополнительного контроля безопасности.

14.4.4 Припасы и принадлежности, полученные от компании, меры безопасности и операции которой не утверждены эксплуатантом воздушного судна, следует рассматривать как ненадежные припасы и принадлежности и не помещать их на борт воздушного судна, если не будут приняты дополнительные меры контроля в целях безопасности.

Прочие известные компании

14.4.5 Работающие в аэропортах прочие известные компании, помимо известных компаний, занимающихся поставкой борТПитания и борТПрипасов, уборкой и чисткой, должны применять соответствующие меры обеспечения безопасности при подготовке, хранении и транспортировке своей продукции в аэропорт и стерильные зоны аэропорта. Такие меры и процедуры должны быть подробно изложены в составленной в письменной форме программе безопасности, подписанной руководителем по вопросам безопасности известной компании.

14.4.6 Компания должна считаться известной компанией с момента утверждения ее программы безопасности эксплуатантом аэропорта, после чего ее продукцию, которую она намеревается продавать или распределять в стерильных зонах, следует считать известной продукцией.

14.4.7 Для того чтобы эксплуатант аэропорта признал компанию в качестве известной компании и включил ее в соответствующий перечень, компания должна полностью соблюдать все положения, установленные полномочным органом аэропорта, и, в частности, требования, предусматривающие:

- a) назначение руководителя по вопросам безопасности;
- b) разработку компанией программы безопасности, подписанной руководителем по вопросам безопасности, для каждого соответствующего эксплуатанта аэропорта;
- b) утверждение эксплуатантом аэропорта упомянутой программы безопасности, положения которой применяются в отношении всех указанных объектов;
- d) регулярное обновление программы безопасности и утверждение обновлений эксплуатантом аэропорта; и
- e) подготовку персонала по вопросам применения соответствующих стандартов безопасности.

14.4.8 Каждая известная компания должна обеспечить надлежащую защиту помещений и средств, используемых для подготовки и хранения продукции, подлежащей продаже или распределению в стерильных зонах аэропорта, включая введение соответствующих мер контроля доступа, с тем чтобы предотвратить несанкционированное вмешательство. В любых местах, доступ через которые не контролируется, включая окна, должны быть установлены надлежащие запорные устройства и/или решетки.

14.4.9 Каждая известная компания должна принимать меры к тому, чтобы подготовленные партии известной продукции хранились в безопасных условиях до их отправки в стерильную зону. Холодильные камеры и холодильники, в которых содержится известная продукция, должны быть заперты, если в непосредственном использовании продукции нет необходимости, а доступ к ним должен всегда контролироваться.

14.4.10 Кроме того, за деятельностью персонала, занимающегося подготовкой известной продукции, должен осуществляться такой надзор, что кому-либо будет трудно поместить оружие, взрывчатые вещества, опасные предметы или вещества в продукцию.

Доставка известной продукции

14.4.11 Во время перевозки известной продукции в стерильные зоны аэропорта должна обеспечиваться ее безопасность. Продукция должна перевозиться либо собственным транспортным средством известной компании, либо автотранспортным предприятием, методы работы и меры безопасности которого утверждены известной компанией и эксплуатантом аэропорта.

14.4.12 Известные компании или их уполномоченные поставщики должны применять следующие меры обеспечения безопасности продукции, доставляемой в стерильные зоны аэропорта из помещений, находящихся в охраняемых аэропортовых зонах ограниченного доступа, и помещений, находящихся в неконтролируемой зоне:

- a) все транспортные средства, используемые для перевозки известной продукции в стерильные зоны аэропорта, должны быть оборудованы закрывающимися грузовыми отделениями;
- b) непосредственно перед погрузкой следует проверить грузовые отделения транспортного средства и убедиться в отсутствии в них оружия, взрывчатых веществ, опасных устройств, предметов или материалов, а также следить, чтобы ничего подобного не было помещено в транспортное средство во время погрузки;
- c) сразу же по завершении погрузки грузовые отделения транспортного средства должны быть заперты на замок или опечатаны номерными пломбами. Если транспортное средство опечатывается с помощью одноразовой пломбы, в грузовой накладной транспортного средства следует указать соответствующий номер пломбы; и

- d) транспортные средства нельзя оставлять без присмотра. Однако, если это не удастся, водитель должен проверить безопасность содержимого и при наличии любых следов несанкционированного вскрытия уведомить об этом руководителя службы безопасности компании и эксплуатанта аэропорта.
-

Глава 15

БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

15.1 ЭКСПЛУАТАНТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

15.1.1 Общие положения

15.1.1.1 Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность перед пассажирами и своими сотрудниками за обеспечение безопасности перевозок. Такое обязательство предусматривает защиту воздушных судов, зон технического обслуживания воздушных судов, других зон ограниченного доступа, а также принятие мер обеспечения безопасности багажа, груза, почты, бортипитания и бортприпасов. Вследствие этого эксплуатанты воздушных судов должны разработать процедуры обеспечения авиационной безопасности, которые соответствуют положениям Приложения 17 и НПБГА.

15.1.1.2 Для того чтобы выполнить свои обязанности по обеспечению авиационной безопасности в соответствии с Приложением 17, НПБГА и другими нормативными документами эксплуатанты воздушных судов должны ввести или назначить:

- a) программу безопасности – Приложение 17 и национальные правила требуют, чтобы все эксплуатанты воздушных судов, осуществляющие перевозки из данного государства, разработали, ввели и выполняли принятую в письменном виде программу безопасности эксплуатанта воздушных судов, которая отвечает требованиям НПБГА этого государства;
- b) главного сотрудника по безопасности – назначение главного сотрудника по вопросам безопасности является крайне важным для разработки и эффективной реализации программ безопасности эксплуатантов воздушных судов;
- c) план на случай непредвиденных обстоятельств – планы на случай непредвиденных обстоятельств должны соответствовать национальным и аэропортовым планам на случай непредвиденных обстоятельств (инструктивный материал, касающийся планирования на случай непредвиденных обстоятельств, приведен в главе 17);
- d) программу подготовки в области авиационной безопасности – разработка и реализация этой программы должна осуществляться в соответствии с НПБГА государства, при этом программа должна отражать стандарты, политику и процедуры, содержащиеся в НПБГА (инструктивный материал по программам подготовки в области авиационной безопасности для конкретных организаций приведен в главе 8); и
- e) программу контроля качества – разработку и реализацию этой программы следует осуществлять в соответствии с НПБГА государства и программой безопасности эксплуатанта воздушного судна. Введение функций контроля качества, включая проверки, инспекции, испытания и оценки, имеет важное значение для гарантии выполнения и поддержания жизнеспособности эффективных мер обеспечения авиационной безопасности при выполнении коммерческих воздушных перевозок (инструктивный материал, касающийся функций контроля качества мер обеспечения авиационной безопасности, приведен в главе 7).

15.1.1.3 Эксплуатантам воздушных судов потребуется заниматься решением, как минимум, следующих аспектов, связанных с обеспечением безопасности:

- a) организация деятельности эксплуатанта воздушного судна и назначение главного сотрудника по безопасности;
- b) требования к проверкам и осмотрам специфических зон и доступных отсеков внутри и снаружи воздушного судна;
- c) предотвращение несанкционированного доступа к воздушному судну;
- d) установление принадлежности багажа пассажирам;
- e) защита багажа, перевозимого в грузовом отсеке, груза, почты и имущества воздушного судна;
- f) безопасность бортпитания и бортприпасов, уборки и чистки воздушного судна и его наземного технического обслуживания;
- g) порядок действий членов экипажа и другого персонала при возникновении угрозы и в случае связанных с безопасностью инцидентов;
- h) инструктаж членов экипажа при наличии на борту вооруженных конвоиров и сотрудников службы безопасности;
- i) дополнительные меры безопасности на случай особых ситуаций или ситуаций, представляющих повышенную угрозу;
- j) набор и подготовка сотрудников по обеспечению безопасности и/или агентов по оформлению пассажиров и багажа; и
- k) представление уведомлений об инцидентах.

15.1.1.4 В дополнение к положениям, содержащимся в Приложении 17, в Приложении 6 предписывается следующее:

- a) эксплуатанты воздушных судов должны вводить и выполнять программу обучения членов экипажа действиям, направленным на сведение к минимуму последствий акта незаконного вмешательства;
- b) командир воздушного судна должен незамедлительно представлять уведомления об актах незаконного вмешательства;
- c) на борту воздушного судна должен иметься контрольный перечень процедур 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; и
- d) на пассажирских воздушных судах дверь кабины летного экипажа должна запирается изнутри кабины.

15.1.2 Программы безопасности эксплуатантов воздушных судов

15.1.2.1 Необходимо разработать в письменной форме, ввести и осуществлять программу безопасности эксплуатанта воздушного судна, обеспечивающую реализацию соответствующих нормативных положений и требований НПБГА государства. Эксплуатанты воздушных судов должны разработать свои собственные требования, процедуры и инструкции по безопасности и обеспечить соответствие своих программ по безопасности и руководств по эксплуатации законодательным и нормативным положениям государства эксплуатанта и/или регистрации. Инструктивный материал по разработке и выполнению программы безопасности эксплуатанта воздушного судна приведен в добавлении 24.

15.1.3 Главный сотрудник эксплуатанта воздушного судна по безопасности

15.1.3.1 Соответствующие полномочные органы должны обязать каждого эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки, назначить главного сотрудника по безопасности, имеющего профессиональную подготовку в области безопасности и хорошо знающего организацию коммерческих воздушных перевозок, и наделить его достаточными полномочиями для обеспечения полного внедрения и реализации программы безопасности эксплуатанта воздушного судна.

15.1.3.2 Главные сотрудники по безопасности должны назначаться высшим руководством эксплуатанта воздушного судна и иметь непосредственный выход на высшее должностное лицо, главного сотрудника по вопросам эксплуатации и старшего сотрудника по производству полетов эксплуатанта воздушного судна.

15.1.3.3 Главный сотрудник по безопасности должен отвечать за:

- a) определение общей политики в сфере безопасности эксплуатанта воздушного судна для ее принятия старшим руководством;
- b) разработку и внедрение в компании стандартов и практики обеспечения безопасности;
- c) проведение начального и комплексного обследования производственных помещений, оборудования и деятельности эксплуатанта воздушного судна в целях определения потребностей в сфере безопасности и оценки вероятных угроз;
- d) разработку или изменение, при необходимости, программы безопасности эксплуатанта воздушного судна с целью устранения недостатков и обеспечения соблюдения национального законодательства и нормативных положений государств, в которых эксплуатант воздушного судна выполняет полеты;
- e) обеспечение действенности программы безопасности эксплуатанта воздушного судна и ее одобрение старшим руководством, а также представление ее на изучение и утверждение соответствующему полномочному органу;
- f) обеспечение постоянной эффективности программы безопасности эксплуатанта воздушного судна путем проведения регулярных оценок и проверок, а также за счет организации внутренних проверок состояния безопасности, т. е. путем внедрения функций контроля качества;
- g) установление и поддержание эффективных каналов связи со всеми соответствующими полномочными органами и заинтересованными сторонами, с тем чтобы способствовать разработке систем безопасности в отрасли и обеспечить соблюдение установленных требований с учетом обязанностей других соответствующих полномочных органов, выполняющих полицейские функции;

- h) поддержание эффективного взаимодействия с другими подразделениями эксплуатанта воздушного судна, в особенности, со старшим руководством, с тем чтобы способствовать реализации эффективных мер безопасности во всей компании;
- i) предоставление консультаций по всем используемым эксплуатантом воздушного судна системам безопасности и руководство такими системами, а также предоставление старшему руководству консультаций по всем аспектам обеспечения безопасности;
- j) пропагандирование вопросов, связанных с обеспечением безопасности и проявлением бдительности;
- k) обеспечение эффективных ответных действий со стороны эксплуатанта воздушного судна в случае любой угрозы или связанного с безопасностью инцидента;
- l) принятие особых мер безопасности в периоды повышенного риска и/или в отношении критических полетов и маршрутов;
- m) поддержание знания законодательных и нормативных положений по авиационной безопасности, применяемых в географических районах, где эксплуатант воздушного судна выполняет полеты;
- n) ведение учета всех несанкционированных единиц оружия или подозрительных взрывных устройств, обнаруженных на борту воздушного судна или в помещениях/на территориях, используемых эксплуатантом воздушного судна; и
- o) уведомление соответствующего полномочного органа о фактических или потенциальных актах незаконного вмешательства в производство полетов воздушных судов.

15.1.3.4 Для обеспечения эффективной реализации мер обеспечения безопасности в пределах всех районов производства полетов главные сотрудники по безопасности должны иметь достаточный штат технического и нетехнического персонала в штаб-квартире, региональных отделениях и аэропортах.

15.2 БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

15.2.1 Общие положения

15.2.1.1 Изложенные ниже процедуры обеспечения безопасности относятся только к производству полетов воздушных судов. Другие процедуры, предусмотренные программой безопасности, например, процедуры досмотра пассажиров и установления принадлежности багажа пассажирам, изложены в других соответствующих разделах настоящего руководства.

15.2.2 Защита воздушных судов

15.2.2.1 Воздушные суда являются уязвимыми с точки зрения проноса на борт ограниченных к перевозке предметов не только пассажирами, но также нарушителями и другими лицами, когда воздушные суда находятся на стоянке или подготавливаются к полету.

15.2.2.2 Предотвращение несанкционированного доступа к воздушному судну зависит от принятия эффективных мер обеспечения безопасности зоны, находящейся в непосредственной близости от воздушного судна, а также зоны вокруг перрона.

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

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

15.2.2.5 Сотрудники службы безопасности эксплуатанта аэропорта или правоохранительных органов должны через нерегулярные промежутки времени осуществлять патрулирование воздушных судов, поставленных на ночную стоянку. Патрулирование является особенно эффективным в периоды затишья в аэропорту, когда на работе находится только небольшое количество имеющих на то разрешение сотрудников.

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

15.2.2.7 Воздушные суда могут быть уязвимы для нападений с расстояния, когда они используют ВПП и РД, проходящие над дорогами общественного пользования, и поэтому для уменьшения риска таких нападений необходимо предусматривать дополнительные средства физической защиты. Информация о ракетах "земля-воздух" приведена в добавлении 27.

15.2.3 Переносные зенитно-ракетные комплексы

15.2.3.1 Усилия по устранению или по крайней мере минимизации угрозы, создаваемой гражданской авиации переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК) и другими видами оружия, требуют комплексного подхода и ответственной политики со стороны государств. Государства должны принимать строгие и эффективные меры контроля импорта, экспорта, передачи или двойной передачи и хранения ПЗРК и связанных с ними технологий, включая обеспечение соответствующего обучения, а также должны ограничить передачу средств производства ПЗРК.

15.2.3.2 Основными гражданскими авиационными объектами таких нападений являются крупные пассажирские воздушные суда, находящиеся в воздухе в процессе выполнения взлета, полета или посадки. Как правило, использующие ПЗРК преступники располагаются за пределами аэропорта и не являются пассажирами, членами экипажа или сотрудниками аэропорта.

15.2.3.3 Международное и региональное сотрудничество может содействовать реализации эффективных и не требующих больших затрат мер по противодействию угрозе, создаваемой ПЗРК. *Вассенаарские договоренности по контролю экспорта обычных вооружений и товаров и технологии двойного применения* являются примером соглашения, предназначенного ограничить незаконные продажи и потоки систем вооружений, а также содействовать совместному использованию разведывательной информации и осуществлению правоохранительной деятельности. Такие международные правовые инструменты должны давать государствам возможность своевременно и надежно выявлять и отслеживать незаконную продажу стрелкового и легкого оружия и его перемещение через границы государств.

15.2.3.4 В дополнение к указанному выше, государствам следует предусмотреть реализацию следующих мер в целях противодействия угрозе, создаваемой ПЗРК:

- a) проведение оценок уязвимости аэропорта (с целью выявления представляющих большой риск зон пуска);
- b) патрулирование местности и информирование местных жителей;
- c) обучение пилотов применению мер противодействия в полете (если они предусматриваются); и
- d) использование соответствующих приемов управления воздушным движением.

15.2.4 Контроль доступа к воздушному судну

15.2.4.1 В целях предотвращения несанкционированного доступа следует осуществлять контроль за воздушными судами, находящимися в охраняемых зонах ограниченного доступа, в процессе их подготовки к полету, технического обслуживания, уборки и чистки и пр. Члены экипажа воздушного судна, наземный персонал и персонал по техническому обслуживанию воздушного судна должны препятствовать любым посторонним или неизвестным лицам подходить или пытаться получить доступ к воздушному судну, осуществляя проверку документов таких лиц. О посторонних лицах следует сообщать вышестоящим начальникам или сотрудникам правоохранительных органов.

15.2.4.2 Если воздушные суда проходят техническое обслуживание и оставляются без присмотра со стороны уполномоченного персонала или если воздушные суда не находятся в эксплуатации, все возможности доступа к ним должны быть перекрыты, лестничные трапы убраны или удалены, а погрузочно-разгрузочные платформы отведены. Оставленные вблизи воздушных судов трапы следует блокировать. На всех панелях и дверях следует наклеить защитные печати, с тем чтобы в ходе предполетных проверок обнаруживать их несанкционированное вскрытие.

15.2.4.3 За находящимися в эксплуатации воздушными судами следует обеспечивать должное наблюдение, с тем чтобы обнаруживать несанкционированный доступ. Если считается целесообразным применять в отношении конкретного воздушного судна повышенные меры безопасности, сотрудники службы безопасности должны контролировать доступ к такому воздушному судну или в зону вокруг него, а также должны взять на себя ответственность за охрану воздушного судна.

15.2.4.4 Наблюдение за размещенными на стоянке воздушными судами может осуществляться с помощью ЗТС. Однако, для обеспечения эффективности этой системы от сотрудников службы безопасности требуются быстрые ответные действия, если обнаруживается нарушитель или возникают подозрительные ситуации.

15.2.5 Передвижение лиц и транспортных средств

15.2.5.1 Следует осуществлять наблюдение за передвижением лиц и транспортных средств к воздушному судну и от него в охраняемых зонах ограниченного доступа. На всех контрольно-пропускных пунктах и на выборочной основе в контролируемой зоне следует проверять аэропортовые личные пропуска и пропуска транспортных средств.

15.2.5.2 В тех случаях, когда телескопический трап отсутствует и пассажирам приходится для посадки на воздушное судно идти пешком или садиться в челночный автобус, эксплуатантам следует принимать меры к тому, чтобы:

- a) подниматься на борт воздушного судна было разрешено только уполномоченным лицам и досмотренным пассажирам;
- b) уполномоченные сотрудники сопровождали пассажиров и/или следили за ними в целях предотвращения проноса ограниченных к перевозке предметов и веществ в салон воздушного судна;
- c) исключалась возможность смешивания досмотренных вылетающих пассажиров с недосмотренными лицами; и
- d) обеспечивался тщательный досмотр транспортных средств, используемых для челночной перевозки пассажиров, в целях обнаружения любых ограниченных к перевозке предметов, особенно, если такие транспортные средства имеют доступ как в неконтролируемую, так и в контролируемую зону.

15.3 ПРОВЕРКИ И ОБЫСК ВОЗДУШНОГО СУДНА В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ

15.3.1 Общие положения

15.3.1.1 Государствам следует на основе оценки риска для авиационной безопасности установить порядок проведения проверок и обыска воздушных судов в целях безопасности как во время эксплуатации в обычных условиях, так и в условиях повышенной угрозы.

15.3.1.2 Ввиду большого числа находящихся в эксплуатации во всем мире воздушных судов невозможно рекомендовать процедуры инспекции воздушных судов, которые будут адекватными во всех случаях. Эксплуатанты воздушных судов должны разработать и внедрить программу обучения всего соответствующего персонала, включая членов летного и кабинного экипажей, процедурам проведения проверок и обыска различных типов воздушных судов. Кроме того, эксплуатанты воздушных судов должны также разработать для каждого находящегося в эксплуатации типа воздушного судна контрольный перечень процедур обеспечения безопасности и предоставить этот перечень членам летного экипажа и соответствующим сотрудникам.

15.3.1.3 Как правило, сотрудники, осуществляющие проверку или обыск, должны принимать меры к тому, чтобы:

- a) занимающийся чисткой и уборкой персонал закончил свою работу на борту и покинул воздушное судно до начала проверки или обыска; или
- b) если занимающийся чисткой и уборкой персонал находится на борту, то это не мешало бы проведению проверки или обыска, а в досмотренные зоны не разрешался бы несанкционированный доступ.

15.3.1.4 После завершения проверки или обыска воздушное судно не должно оставляться без присмотра. Для обеспечения целостности проверки или обыска необходимо обеспечить контроль доступа.

15.3.1.5 О завершении проверки или обыска необходимо устно или письменно уведомить командира воздушного судна. Необходимо обеспечить надлежащую сохранность результатов проверки или обыска с целью возможности контроля и анализа необходимых данных в течение по крайней мере 24 часов после завершения полета.

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

15.3.1.7 При проведении проверки или обыска внутренние или внешние сервисные панели и отсеки, которые опломбированы номерными защитными пломбами, не требуется открывать для инспекции. Однако, необходимо проверять пломбы на предмет наличия признаков их нарушения и сверять подлинность номеров пломб, используя, если возможно, журнал регистрации номеров пломб. При наличии признаков нарушения пломб и/или в случае несоответствия номеров пломб сервисная панель или отсек должны быть открыты и проведена проверка на предмет отсутствия спрятанных подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств. По завершении проверки следует осуществить повторное опломбирование.

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

15.3.2 Проверки воздушного судна в целях безопасности

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

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

15.3.2.3 Проверки воздушных судов в целях безопасности должны включать визуальный осмотр следующих доступных зон воздушного судна:

- a) верхние полки;
- b) шкафы, туалеты и борткухни;
- c) мусоросборники и складские контейнеры;
- d) карманы в спинках сидений и стеллажи для журналов;
- e) пространство под сиденьями;
- f) другие доступные зоны в пассажирском салоне и кабине летного экипажа; и
- g) грузовой отсек воздушного судна перед загрузкой зарегистрированного багажа и груза.

15.3.2.4 Места хранения спасательных жилетов под пассажирскими креслами следует осматривать на выборочной основе.

15.3.2.5 В ходе проверки следует визуально осмотреть сервисные панели воздушного судна, доступные с земли без использования специального оборудования. Хотя наземный персонал и члены летного экипажа могут визуально инспектировать установленные на таких панелях пломбы на предмет наличия следов вскрытия, открытие (и повторное опломбирование, при необходимости) сервисных панелей должно осуществляться только имеющими соответствующие свидетельства инженерами по техническому обслуживанию воздушных судов.

15.3.2.6 В случае остановок на маршруте, когда транзитные пассажиры остаются на борту с намерением продолжать свое путешествие, эксплуатанты воздушных судов должны принимать меры к тому, чтобы любые предметы, оставленные пассажирами, которые высаживаются с таких рейсов и прекращают свое путешествие, изымались с борта воздушного судна или в отношении них применялись другие соответствующие меры перед вылетом. Остающимся на борту транзитных пассажиров следует попросить четко идентифицировать свои вещи, возможно, положив их к себе на колени, пока члены кабинного экипажа проводят проверку в целях безопасности. Только после такой проверки транзитным пассажирам следует разрешать покинуть воздушное судно, если им, например, разрешается выйти из воздушного судна и размяться перед возвращением на борт воздушного судна. Кроме того, в ходе послеполетного осмотра салона следует убедиться в том, что пассажиры не оставили никаких опасных предметов.

15.3.2.7 Во избежание дублирования усилий проверки воздушных судов должны проводиться на систематической основе персоналом, который знаком с данным типом воздушного судна. Для проверки выбранных зон следует использовать соответствующий контрольный перечень.

15.3.3 Обыск воздушного судна в целях безопасности

15.3.3.1 Обыск воздушного судна в целях безопасности представляет собой тщательный внутренний и внешний осмотр воздушного судна в целях обнаружения любых подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, изделий или материалов. Решение о необходимости проведения проверки или обыска должно приниматься, исходя из результатов оценки риска нарушения авиационной безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами. Кроме того, обыск воздушного судна по соображениям безопасности должен проводиться в том случае, если имеются подозрения в отношении того, что данное воздушное судно является возможным объектом нападения.

15.3.3.2 Обыск воздушного судна в целях безопасности должен предусматривать тщательный осмотр всех упомянутых выше зон, на которые распространяются проверки в целях безопасности, и, кроме того, должен включать осмотр следующих доступных внешних зон и имущества воздушного судна:

- a) сервисные панели;
- b) технические отсеки;
- c) ниши колес;
- d) грузовой отсек и соседние зоны; и
- e) имущество и припасы в грузовых отсеках (например, запасные пневматики, дополнительные бортприпасы, имущество компании и пр.).

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

15.3.3.4 По завершении обыска следует провести заключительную проверку и убедиться в том, что все двери и люки надежно закрыты. Стерильное состояние воздушного судна должно поддерживаться до его вылета.

15.3.3.5 Подозрительные взрывные устройства могут быть замаскированы многими способами. В этой связи осуществляющих обыск сотрудников следует проинструктировать обращать внимание на неопознанные или обычные на вид предметы или на все, что не должно быть в данном месте или представляется лежащим не на своем месте. Соответствующие инструкции должны оговаривать порядок действий при обнаружении подозрительного предмета.

15.3.3.6 Поисковым группам следует дать указание не прикасаться к подозрительному предмету, а сообщить о нем координатору обыска, отметить его местонахождение с помощью какого-либо бросающегося в глаза предмета, не прикасаясь при этом к обнаруженному предмету, а затем немедленно покинуть непосредственно примыкающую к нему зону и ждать дальнейших указаний. Кроме того, следует изолировать данную зону от всех посторонних лиц и обеспечить ее охрану. Дополнительный инструктивный материал, касающийся обращения с предполагаемыми взрывными устройствами, приведен в добавлении 40.

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

15.3.3.8 По завершении обыска эксплуатанты воздушных судов должны сохранять отчет об обыске на период полета или в течение 24 ч, в зависимости от того, что больше. Отчеты об обыске должны содержать:

- a) дату обыска;
- b) номер рейса, регистрацию воздушного судна и регистрационный знак;
- c) время начала обыска;
- d) время завершения обыска;
- e) заполненный контрольный перечень с указанием осмотренных зон; и
- f) фамилию и подпись руководителя или начальника группы.

15.3.3.9 Пример контрольного перечня процедур обыска воздушного судна приведен в дополнении С к добавлению 39.

15.3.4 Уведомление об угрозе

15.3.4.1 В тех случаях, когда государство располагает разведывательными данными, указывающими на то, что конкретное воздушное судно может стать объектом незаконного вмешательства, следует уведомить об этом эксплуатанта воздушного судна, службы воздушного движения и все аэропорты, где может совершить посадку данное воздушное судно, с тем чтобы можно было принять дополнительные меры безопасности или ответные действия в рамках управления кризисной ситуацией. Более подробная информация о действиях в рамках управления кризисной ситуацией и ответных действиях на акты незаконного вмешательства приведена в главе 17.

15.3.4.2 Для уведомления следует использовать надежные и безопасные процедуры связи, которые обеспечивают быстрое и своевременное получение информации эксплуатантом воздушного судна и другими соответствующими сторонами. В число уведомляемых сторон следует включить соответствующий полномочный орган, если он не является стороной, инициирующей запрос о принятии дополнительных мер. Государствам следует иметь в виду возможность использования сети КЦ ИКАО, упомянутой в главе 4.

15.3.5 Рейсы, подвергающиеся повышенной угрозе

15.3.5.1 Если имеются основания считать, что конкретные рейсы подвергаются повышенной угрозе, следует принимать специальные или дополнительные меры безопасности, которые включают постановку воздушного судна на стоянку в специальной зоне, например, в изолированном месте стоянки, и размещение сотрудников службы безопасности вокруг воздушного судна на период его нахождения на земле.

15.3.5.2 Следует увеличить частоту патрулирования перрона и зон стоянки и проинструктировать персонал, работающий на перроне или в непосредственной близости от воздушного судна, о необходимости проявлять бдительность и незамедлительно сообщать о любых подозрительных лицах или действиях. До прибытия подвергающегося повышенной угрозе воздушного судна следует произвести осмотр выделенного места стоянки и окружающей зоны на предмет нахождения там каких-либо посторонних лиц или потенциальных взрывных устройств, которые могут быть спрятаны в транспортных средствах или наземном служебном оборудовании.

15.3.5.3 Если существует опасность возможного нападения на конкретное воздушное судно, следует обеспечить такому воздушному судну сопровождение при следовании к ВПП и от ВПП. Кроме того, до начала движения воздушного судна следует осмотреть зоны, непосредственно примыкающие к ВПП и РД, которые будут использоваться данным воздушным судном, и убедиться в отсутствии лиц, которые могут совершить нападение. Исходя из характера угрозы, может также потребоваться осмотреть зоны траекторий захода на посадку и взлета за пределами периметра аэропорта.

15.3.5.4 В тех случаях, когда воздушные суда, подвергающиеся повышенной угрозе, используют ВПП или РД, пересекающие дороги общественного пользования, в местах пересечений следует выставить охрану из сотрудников службы безопасности.

15.3.6 Обнаружение опасных устройств

15.3.6.1 Ввиду того, что взрывные или опасные устройства или оружие могут быть спрятаны в бортовом оборудовании или элементах конструкции, осмотр воздушных судов, которые, как предполагается, подвергаются повышенной угрозе, должен производиться подготовленными и компетентными сотрудниками службы безопасности, которым, по необходимости, могут оказывать помощь члены экипажа воздушного судна или инженерно-технический персонал. После завершения осмотра в целях безопасности такое воздушное судно должно быть защищено от несанкционированного доступа до его вылета.

15.3.6.2 Если на борту воздушного судна или в непосредственной близости от него обнаружено предполагаемое взрывное устройство, прежде всего следует удалить весь персонал на безопасное расстояние и ожидать прибытия специалистов по обезвреживанию взрывных устройств. При принятии любых дальнейших решений относительно удаления воздушного судна от данного устройства или перемещения данного устройства от воздушного судна следует руководствоваться главным соображением – сохранение жизни людей. Удаление воздушного судна может быть сопряжено с опасностью для жизни людей, в то время как, если оставить устройство на месте и эвакуировать персонал и пассажиров в безопасное место, то повреждения могут ограничиться только воздушным судном и зданиями аэровокзала, что предотвратит ранение людей и/или человеческие жертвы.

15.3.6.3 Портативные средства связи весьма эффективны для координации осмотра и зачастую являются единственным способом принятия надлежащих и оперативных мер по осмотру и эвакуации. Однако, после обнаружения подозрительного устройства сотрудники, использующие портативные средства связи, должны немедленно покинуть эту зону, а также удалить всех находящихся в ней людей за пределы установленного кордона как можно быстрее. Не следует пользоваться радиопередатчиками в пределах 25 м от подозрительного устройства.

15.3.6.4 Дополнительный инструктивный материал в отношении действий летного экипажа в ответ на угрозу на земле или в полете приведен в главе 16.

15.3.7 Защита кабины летного экипажа

15.3.7.1 В главе 13 части I Приложения 6 указывается, что на всех пассажирских самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, или пассажироместимостью более 60 человек устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению. В двери должен быть предусмотрен замок, который можно запирать и отпирать с рабочего места каждого пилота.

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

15.3.7.3 Эксплуатанты воздушных судов должны разработать для включения в свои программы безопасности письменные процедуры, содержащие описание средств и порядка запирания двери кабины летного экипажа, а также контроля доступа в кабину.

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

15.3.7.5 Инструктивный материал по запорным механизмам и средствам мониторинга зоны за дверь кабины летного экипажа содержится в главе 1 *Руководства по реализации положений Приложения 6, касающихся авиационной безопасности* (Doc 9811) и в документе ИКАО *"Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности"* (Doc 10002).

15.4 АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ И АВИАЦИОННЫЕ СПЕЦРАБОТЫ

Общие положения

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

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

15.4.3 Из-за разнообразия и частоты полетов АОН и АС трудно классифицировать и разработать программы безопасности, которые охватывают все виды такой деятельности. Более того, характер и географический разброс всех видов этой деятельности создает значительные трудности для эффективного осуществления таких программ. Поэтому государства, в которых ведется интенсивная деятельность АОН и АС, и уполномоченные организации заключают партнерские соглашения с эксплуатантами для решения общих задач. Работая совместно, государство и его различные эксплуатанты воздушных судов могут разработать процедуры, которые отвечают их общим целям.

15.4.4 Эффективные меры обеспечения безопасности полетов АОН и АС являются менее сложными в сравнении с мерами, применяемыми к коммерческим воздушным перевозкам. В регионах, где ведется активная деятельность АОН и АС, государства, владельцы и эксплуатанты воздушных судов приняли на добровольной основе меры, направленные на предотвращение кражи и порчи воздушных судов, а также на снижение уязвимости парка воздушных судов к актам незаконного вмешательства.

15.4.5 На все воздушные суда АС с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 5700 кг, должны также распространяться положения мер безопасности в отношении крупных воздушных судов, насколько это практически возможно, и по согласованию с соответствующим полномочным органом.

Авиационные спецработы

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

15.4.7 Государства должны проводить оценки угроз применительно ко всем АС с целью определения необходимости принятия дополнительных мер предосторожности. От эксплуатантов, выполняющих АС, которые, как считается, представляют значительную угрозу, следует требовать разработки и выполнения утвержденной государством документальной программы безопасности, которая предусматривает следующее:

- a) назначение координатора по вопросам безопасности;
- b) меры и процедуры обеспечения безопасности аэропорта и воздушного судна;
- c) проверка анкетных данных определенных категорий сотрудников;
- d) требования к подготовке и уровню знаний в области безопасности всех сотрудников;
- e) соблюдение директивных указаний и положений информационных циркуляров в области безопасности; и
- f) планы на случай непредвиденных обстоятельств и ответных действий.

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

15.4.8 Большинство воздушных судов АОН имеет значительно меньшую массу, полезную нагрузку и скорость по сравнению с обычными воздушными судами, выполняющими коммерческие воздушные перевозки, что делает их неподходящими для использования в качестве поражающих снарядов с высокой кинетической энергией или "управляемых ракет". Несмотря на это, полеты АОН и АС должны быть защищены от двух типов угроз: возможности захвата кем-либо контроля над воздушным судном и использования его в качестве оружия разрушения; и акта саботажа, когда взрывное устройство может быть размещено на воздушном судне.

15.4.9 Несмотря на то, что угроза, создаваемая воздушными судами АОН и АС может быть незначительной, государствам следует на постоянной основе проводить оценки угроз с целью определения типа и уровня угроз полетам АОН и АС и выявления потенциальных видов опасности для конкретных объектов нападения, а также с целью установления требований к программе обеспечения безопасности этих полетов.

15.4.10 До проведения какой-либо оценки угрозы необходимо принять во внимание фактическую способность воздушного судна нанести ущерб. Большинство воздушных судов АОН и АС слишком малы для перевозки количества взрывчатых веществ, которое необходимо для значительного разрушения инфраструктуры, и вследствие этого они не представляют собой серьезной угрозы.

15.4.11 Для того чтобы небольшое воздушное судно обладало какой-то разрушительной силой, необходимо тщательно уложить взрывчатые вещества и установить взрыватели, а такие подготовительные операции потребуют времени и профессиональных навыков. В силу этого, осуществить в оживленном аэропорту подобную длительную тайную операцию представляется весьма затруднительным.

15.4.12 Небольшие удаленные аэропорты сталкиваются с иными угрозами и уровнями угроз в сравнении с более крупными аэропортами, расположенными рядом с крупными городскими массивами, и значительно меньшими угрозами, чем более крупные аэропорты, находящиеся вблизи городских районов.

15.4.13 При определении относительной угрозы следует учитывать размеры и вместимость воздушных судов, использующих данный аэропорт, а для загруженных аэропортов, в которых осуществляются полеты как крупных, так и небольших воздушных судов может потребоваться провести несколько видов анализа. При оценке угрозы следует учитывать следующие факторы:

- a) размеры и конфигурацию аэропорта;
- b) близость к крупным городским массивам;
- c) количество и типы воздушных судов, базирующихся в аэропорту; и
- d) число полетов воздушных судов.

15.4.14 При проведении оценки риска в отношении аэропортов АОН и АС следует ответить на следующие вопросы:

- a) Какова потенциальная возможность ненадлежащего использования воздушных судов, которые выполняют полеты из данного аэропорта?
- b) Какие вероятные объекты нападения могут быть выбраны правонарушителем?
- c) Какова вероятность того, что воздушное судно, выполняющее полеты из данного аэропорта, может быть захвачено и/или использовано в качестве оружия?

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

15.4.15 Имеющаяся на местах информация по вышеуказанным вопросам может оказаться неполной, и в проведении оценок угрозы и риска должна оказываться помощь со стороны государства и местных разведывательных и правоохранительных органов. В идеальном случае государственные полномочные органы должны на постоянной основе проводить оценки угроз для авиации на национальном уровне и предоставлять всем заинтересованным сторонам текущую информацию.

15.4.16 По завершении оценки риска можно наметить мероприятия по уменьшению любых выявленных угроз, предусматривающие разработку политики, процедур и различных мер обеспечения безопасности.

Меры и практика обеспечения безопасности

15.4.17 Разнообразие полетов АОН и АС затрудняет разработать единый перечень мер обеспечения безопасности каждого вида операций. Приведенная ниже практика используется в ряде государств с целью предотвращения ненадлежащего использования воздушных судов:

- a) принятие и выполнение законов, нормативных положений, правил и процедур, касающихся полетов АОН и АС;
- b) проведение на постоянной основе оценки угрозы и риска применительно к полетам АОН и АС;
- c) введение процедур выдачи соответствующих свидетельств владельцам воздушных судов, пилотам и механикам;
- d) определение требований к личным пропускам сотрудников, имеющих право доступа к воздушным судам и в зоны эксплуатации воздушных судов;
- e) тщательный учет свидетельств пилотов и данных регистрации воздушных судов;
- f) установление и поддержание каналов связи между разведывательными службами, организациями и бизнес-структурами АОН и АС и эксплуатантами аэропортов для обеспечения эффективного обмена информацией, касающейся безопасности;
- g) принятие мер к тому, чтобы персонал правоохранительных органов знал специфику полетов АОН и АС и их потребности в области безопасности;
- h) установление требований, обязывающих авиационный персонал:
 - i) находясь в аэропортах, иметь при себе действительные свидетельства и документы, удостоверяющие личность;
 - ii) уведомлять правоохранительные органы о подозрительной или нелегальной авиационной деятельности;
 - iii) обеспечивать безопасность воздушных судов, которыми они владеют или которые они эксплуатируют; и
 - iv) надлежащим образом идентифицировать пассажиров, багаж и груз, перевозимые на их воздушных судах;

- i) установление требований, обязывающих владельцев и эксплуатантов воздушных судов, а также ремонтные службы:
 - i) разработать в письменной форме и внедрить программу безопасности, которая определяет уровни квалификации персонала, процедуры безопасности, превентивные меры, меры на случай непредвиденных обстоятельств и ответные меры, а также порядок уведомления. Типовая программа обеспечения безопасности полетов деловых воздушных судов, являющихся важным компонентом АОН, содержится в добавлении 25;
 - ii) проводить постоянную оценку угрозы безопасности в своих сферах ответственности;
 - iii) проводить проверку анкетных данных сотрудников, выполняющих критические функции;
 - iv) поддерживать связь с сотрудниками государственных служб безопасности и правоохранительных органов с целью обеспечения безопасности в своих сферах ответственности;
 - v) отделять пассажиров и летные экипажи АОН и АС от коммерческих воздушных перевозок;
 - vi) принимать меры обеспечения безопасности воздушных судов, находящихся в их ведении; и
 - vii) контролировать доступ людей и транспортных средств в зоны эксплуатации воздушных судов.

Аэропорты авиации общего назначения

15.4.18 По своему определению, аэропорты авиации общего назначения не обслуживают регулярные коммерческие воздушные перевозки, однако, они могут иногда использоваться воздушными такси. Большинство аэропортов АОН используется для авиационных спецработ, учебных полетов или личных перевозок. В небольших аэропортах АОН могут не базироваться местные воздушные суда, отсутствовать ангары или другие здания и инфраструктура. Более крупные аэропорты АОН могут располагать несколькими ВПП с искусственным покрытием, в них могут базироваться сотни местных воздушных судов и размещаться крупные комплексы ангаров и другие здания, а также деловая инфраструктура.

15.4.19 В частности, контроль ограниченного доступа в зоны эксплуатации воздушных судов в аэропортах АОН труднее организовать и осуществить, учитывая нехватку инфраструктуры и персонала обеспечения безопасности. Для большинства аэропортов АОН и АС затраты, связанные с ограждением периметра, освещением перрона, наблюдением за эксплуатационными и складскими зонами и контролем доступа, являются непомерно высокими. Как правило, существующие меры контроля, применяемые в таких аэропортах для предотвращения угонов и актов вандализма, являются достаточными для предотвращения ненадлежащего использования воздушных судов.

15.4.20 Основным способом предотвращения ненадлежащего использования воздушных судов АОН и АС заключается в предотвращении несанкционированного доступа к самому воздушному судну, для чего необходимо в первую очередь запирать двери кабины летного экипажа и/или салона. В районах повышенного риска могут потребоваться дополнительные меры предосторожности, предусматривающие обычно блокировку воздушных судов.

15.4.21 Другой способ предотвращения ненадлежащего использования воздушных судов состоит в том, чтобы предотвратить доступ на перрон и в любые ангары путем охраны периметра аэропорта. Действенными

защитными мерами являются также специальные ограждения, запираемые ангары и контроль доступа в рабочую зону. Однако, большинство аэропортов АОН слишком малы, чтобы принятие таких мер было оправданным.

15.4.22 Некоторые государства с большим числом воздушных судов АОН и АС успешно реализовали программы, в рамках которых эксплуатанты аэропортов и другой соответствующий персонал внимательно следят за необычной или подозрительной деятельностью, которая может представлять угрозу безопасности, и уведомляют о такой деятельности правоохранные органы, как это делается в рамках программ проявления бдительности сотрудниками и пользователями аэропорта, которые рассматриваются ниже.

15.4.23 Меры обеспечения безопасности аэропортов АОН следует рассматривать как перечень мер противодействия угрозам, определяемым по результатам постоянной оценки угроз. Ниже приведены примеры необходимых мер для различных по величине аэропортов.

- a) во всех аэропортах АОН следует:
 - i) проводить повседневную оценку состояния безопасности, исходя из местных условий;
 - ii) устанавливать знаки, предупреждающие нарушителей о правовых последствиях;
 - iii) разработать соответствующий порядок наблюдения; и
 - iv) установить связь с местными правоохранительными органами;
- b) в средних по размеру аэропортах АОН, в которых имеется ВПП с искусственным покрытием длиной более 1000 м и/или в которых ежегодно осуществляется более 50 000 операций воздушных судов, следует:
 - i) проводить регулярные оценки состояния безопасности;
 - ii) разработать и внедрить соответствующие меры и процедуры обеспечения безопасности; и
 - iii) разработать в письменной форме и внедрить программу безопасности, которая определяет уровни квалификации персонала, меры и процедуры обеспечения безопасности аэропорта и воздушных судов, превентивные меры, меры на случай непредвиденных обстоятельств и/или ответные меры, а также порядок уведомления; и
- c) в аэропортах АОН, в которых имеются ВПП длиной более 2000 м и/или в которых ежегодно осуществляется более 100 000 операций воздушных судов, следует:
 - i) назначить координатора по вопросам безопасности;
 - ii) внедрить контроль доступа в контролируемую зону;
 - iii) обеспечить соответствующую защиту по периметру перрона и зон стоянки, например, ограждения, камеры наблюдения и пр.; и
 - iv) совершенствовать существующую в письменной форме программу безопасности путем включения процедур контроля доступа, учений и/или тренировок по обеспечению безопасности; порядка обращения с взрывными устройствами или действий в случае угрозы воздушного пиратства, а также требований в отношении проверки анкетных данных

некоторых категорий сотрудников, подготовки сотрудников в области безопасности и соблюдения директивных указаний и положений информационных циркуляров по вопросам безопасности.

Программы проявления бдительности сотрудниками и пользователями аэропортов АОН и АС

15.4.24 Проявление постоянной бдительности со стороны пользователей аэропорта является важнейшим условием повышения безопасности аэропортов АОН. Как правило, всем пользователям аэропорта известны лица, которые имеют право находиться на территории аэропорта, и они могут быстро заметить посторонних. Важной мерой обеспечения эффективной бдительности является обучение сотрудников, пользователей и арендаторов аэропорта тому, на что следует обращать внимание как на несанкционированную или потенциально незаконную деятельность.

15.4.25 Руководители аэропортов могут либо принять уже существующую программу проявления бдительности в аэропорту, либо разработать собственный план для конкретного аэропорта. Программа проявления бдительности должна включать элементы, аналогичные перечисленным ниже, хотя эти рекомендуемые элементы не являются исчерпывающими и для каждого конкретного аэропорта следует предусматривать, при необходимости, дополнительные меры. Руководитель аэропорта АОН должен:

- a) координировать программу проявления бдительности со всеми заинтересованными сторонами, включая сотрудников и арендаторов аэропорта, владельцев и пилотов воздушных судов и других пользователей аэропорта;
- b) сотрудничать с местными правоохранительными органами при разработке программы, предусматривая их участие с начала разработки;
- c) проводить периодические совещания с сотрудниками и пользователями аэропорта;
- d) разработать порядок представления уведомлений и довести его до сведения всех, кто регулярно находится в аэропорту;
- e) поощрять активное участие в обеспечении безопасности воздушных судов и аэропорта, в том числе меры по повышению осведомленности. Сотрудники аэропорта должны без колебаний опрашивать любых неизвестных лиц, обнаруженных на перроне или вблизи воздушных судов;
- f) установить знаки, пропагандирующие проявление бдительности и предупреждающие о том, что аэропорт находится под наблюдением; указать на знаке номера телефонов экстренной связи;
- g) установить доску объявлений для размещения информации о безопасности и уведомлений о проведении совещаний;
- h) проводить подготовку всех лиц, которым необходимо знать, как распознать подозрительную деятельность и надлежащим образом на нее реагировать. Для этого можно использовать видеосредства или другие учебные пособия. Ниже приводятся некоторые рекомендуемые темы программы подготовки:
 - i) воздушные суда с несанкционированными или необычными изменениями;
 - ii) лица, длительное время спящие без дела вблизи размещенных на стоянке воздушных судов, в комнатах для пилотов или других местах, к которым, как представляется, они не имеют отношения;

- iii) пилоты, которые, как кажется, действуют по принуждению или находятся под контролем другого лица;
 - iv) лица, изъявляющие желание арендовать воздушное судно без предъявления надлежащих документов или удостоверения личности;
 - v) лица, которые предъявляют несомненно действительные документы, но не демонстрируют соответствующий уровень авиационных знаний;
 - vi) пилоты, высказывающие угрозы или делающие заявления, несовместимые с обычным использованием воздушных судов; и
 - vii) события или обстоятельства, которые не укладываются в обычную законную деятельность аэропорта;
- i) привлекать местные правоохранительные органы к проведению занятий с сотрудниками и пользователями аэропорта по вопросам безопасности; и
 - j) поощрять арендаторов к ознакомлению своих сотрудников с программой проявления бдительности.

Контроль безопасности деятельности АОН и АС в коммерческих аэропортах

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

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

15.4.28 Следует четко указать РД, ведущие к местам стоянки воздушных судов АОН и, по возможности, выбирать их таким образом, чтобы они находились на удалении от РД и перронов, используемых коммерческими транспортными воздушными судами.

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

15.4.30 Аэродромный диспетчерский пункт должен, как можно скорее, информировать службы безопасности аэропорты о предстоящем прибытии воздушного судна АОН в периоды наличия повышенной угрозы, а также в любое другое время, когда воздушное судно АОН намеренно или ненамеренно не соблюдает диспетчерское разрешение на руление и приближается к местам стоянки, используемым коммерческими транспортными воздушными судами.

15.4.31 В аэропортах, где выделить специальную зону стоянки воздушных судов АОН не представляется возможным, может потребоваться установить на РД или перронах контрольно-пропускные пункты, в которых сотрудники безопасности будут проверять или досматривать воздушные суда АОН до их входа в зоны стоянки, используемые коммерческими транспортными воздушными судами.

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

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

15.4.34 Процедуры отделения досмотренных пассажиров коммерческих рейсов от лиц, использующих воздушные суда АОН, должны применяться с учетом следующих критериев:

- a) в крупных аэропортах для предотвращения смешивания лиц, вылетающих и прибывающих на воздушных судах АОН, с досмотренными пассажирами коммерческих рейсов следует обеспечить физическое разделение таких лиц и пассажиров и/или предусмотреть соответствующие меры безопасности;
 - b) если возможно, прибывающие и вылетающие на воздушных судах АОН лица должны проходить через отдельный терминал для АОН и, если они совершают посадку или высадку на перроне, должны либо отделяться от досмотренных пассажиров коммерческих рейсов, либо перевозиться на специальном челночном автобусе, который находится под постоянным наблюдением;
 - c) если отдельный терминал не предусмотрен, прибывающие и вылетающие на воздушных судах АОН лица должны либо:
 - i) проходить с сопровождением через отдельную часть здания аэровокзала или доставляться челночным автобусом к воздушному судну и обратно;
 - ii) подвергаться досмотру в целях безопасности перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа, если проход через эту часть здания аэровокзала исключить невозможно; или
 - iii) в зависимости от местных обстоятельств, проходить другой контроль в целях безопасности, обеспечивающий тот же эффект.
-

Глава 16

НАРУШАЮЩИЕ ПОРЯДОК ИЛИ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫЕ ПАССАЖИРЫ

16.1 ОБЩАЯ ПОЛИТИКА И ПРОЦЕДУРЫ

16.1.1 Общие положения

16.1.1.1 Термин "нарушающий порядок или недисциплинированный пассажир" относится к любому пассажиру, который не соблюдает правила поведения, находясь на борту воздушного судна, или отказывается выполнять указания членов экипажа, нарушая тем самым должный порядок и дисциплину. Примеры нарушающего порядок поведения включают нападение на членов экипажа или пассажиров, отказ выполнять законные указания командира воздушного судна, незаконное употребление наркотиков, отказ прекратить курение или употребление алкоголя, хулиганство, неразрешаемое использование электронных устройств или любое другое действие, которое может поставить под угрозу безопасность пассажиров, экипажа или воздушного судна.

16.1.1.2 При разработке политики и мер, касающихся нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров, государствам следует учитывать положения циркуляра 288 *"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"*, при этом дополнительная информация по данному вопросу приведена в главе 3.

16.1.1.3 Осуществление мер безопасности, необходимых для защиты воздушного судна в полете, входит в обязанности действующего экипажа. Инструктивный материал по таким мерам содержится в Приложении 6 и в *Руководстве по реализации положений Приложения 6, касающихся авиационной безопасности (Doc 9811)*.

16.1.1.4 В положениях Приложения 6, касающихся авиационной безопасности, и в Doc 9811 подчеркивается принцип распознавания потенциального беспорядка путем выявления на ранних этапах нарушающего порядок или недисциплинированного пассажира и применения ответных действий с учетом серьезности ситуации, при этом конечной целью является недопущение проникновения в кабину летного экипажа. Например, по мере того как недисциплинированное поведение пассажира усугубляется, ответные действия экипажа также ужесточаются.

16.1.2 Уровни угрозы

16.1.2.1 Для получения общего критерия описания происходящего инцидента определены четыре уровня поведения недисциплинированного пассажира. Исходя из степени серьезности ситуации, наземный персонал может планировать ответные действия экипажа и определить, какие действия можно предусмотреть на земле. Уровни угрозы определяются следующим образом:

- a) уровень 1 – нарушающее порядок поведение, включая подозрительное поведение или словесные угрозы;
- b) уровень 2 – физически оскорбительное поведение;

- c) уровень 3 – поведение, угрожающее жизни; и
- d) уровень 4 – попытка вторжения или фактическое вторжение в кабину летного экипажа.

16.1.3 Политика в отношении нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров

16.1.3.1 Государства должны сотрудничать с эксплуатантами воздушных судов в разработке политики, касающейся выявления и предотвращения потенциальных инцидентов, связанных с поведением нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров, а также в обеспечении эффективного разрешения таких инцидентов, если они возникают на земле или на борту воздушного судна.

16.1.3.2 Эксплуатанты воздушных судов должны назначить сотрудника, который будет отвечать за решение всех вопросов, касающихся нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров, в том числе за расследование всех вызванных такими пассажирами инцидентов, нацеленного на сбор информации, которая может помочь выявить тенденции возможных изменений политики эксплуатанта воздушного судна.

16.1.3.3 Руководителям высшего и среднего звена должны быть известны их функции и обязанности в части реализации политики и процедур эксплуатанта воздушного судна, касающихся нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров.

16.1.3.4 Политику, подчеркивающую необходимость выявления нарушающих порядок или потенциально недисциплинированных пассажиров до того, как они могут подняться на борт воздушного судна, следует довести до сведения всех сотрудников. Нарушающее порядок или недисциплинированное поведение может не всегда возникать у стойки регистрации или в пункте досмотра. Такое поведение часто проявляется в зоне перед выходом на посадку, где пассажиры ожидают свои рейсы. Именно там агрессивный или находящийся в состоянии интоксикации пассажир скорее всего будет демонстрировать некоторые признаки угрожающего поведения.

16.1.3.5 Политика эксплуатанта воздушного судна должна в равной мере применяться в отношении всех пассажиров независимо от их класса путешествия или статуса.

16.1.3.6 Ключевой аспект эффективной политики заключается в обеспечении того, что весь персонал, занимающийся пассажирами, получает необходимую информацию, а все сотрудники, имеющие дело с людьми, проходят надлежащую подготовку в разрешении ситуаций, связанных с нарушением порядка, или, как минимум, ознакомлены с политикой эксплуатанта воздушного судна и видами опасности, связанными с нарушением порядка и недисциплинированным поведением. Все сотрудники должны хорошо понимать аэропортовые требования, касающиеся нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров, а также процедуры ответных действий правоохранительных органов.

16.1.3.7 Все сотрудники должны понимать, насколько важно не допустить посадку на борт воздушного судна пассажиров, которые нарушают порядок или ведут себя недисциплинированно, и чувствовать себя вправе не допустить посадку таких пассажиров. Сотрудники должны знать, что решения, направленные на обеспечение безопасности на борту воздушного судна, будут полностью поддержаны компанией. Более того, сотрудники должны знать:

- a) фамилию сотрудника эксплуатанта воздушного судна, ответственного за все вопросы, касающиеся нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров;
- b) порядок представления эксплуатанту воздушного судна, правоохранительным и другим полномочным органам уведомления об инциденте; и

- c) роль командира воздушного судна как лица, принимающего решения и имеющего высшие полномочия, если в ходе полета происходит инцидент.

16.1.3.8 Для того чтобы быть эффективной, стратегия эксплуатанта воздушного судна, касающаяся обращения с нарушающими порядок и недисциплинированными пассажирами, должна быть основана на политике применения жестких мер с надлежащим обучением экипажей реагированию на инциденты, влияющие на безопасность. Такая стратегия должна включать:

- a) политику компании;
- b) процедуры защиты наземного персонала аэропортов от нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров и преступных действий;
- c) детальный порядок действий в случае инцидентов на земле, например, у стоек регистрации, в залах ожидания и у выходов на посадку, с целью не допустить посадку на борт нарушающих порядок или потенциально недисциплинированных пассажиров, а также при инцидентах в ходе руления и выполнения полета или по прибытии воздушного судна;
- d) правила общения членов кабинного экипажа с нарушающими порядок или потенциально недисциплинированными пассажирами таким образом, чтобы предотвратить дальнейшее нарушение порядка. Это может быть достигнуто путем вручения письменного предупреждения нарушающему порядок или недисциплинированному пассажиру;
- e) требования в отношении наличия на борту воздушного судна смирительных средств и обучение их использованию;
- f) четко оговоренные обязанности членов экипажа;
- g) систему идентификации категории нарушения и характера ответных действий;
- h) систему уведомления, которая включает перевозимое на борту донесение о нарушении порядка пассажиром для представления его эксплуатанту воздушного судна и соответствующим полномочным органам;
- i) систему обмена информацией между членами экипажа и наземным персоналом о нарушении порядка на борту воздушного судна, включая средства связи, язык и словарь терминов; и
- j) программу начальной и периодической подготовки.

16.1.4 Подготовка летного экипажа

16.1.4.1 Подготовка членов летного и кабинного экипажей должна включать конкретные темы, касающиеся проблемы нарушающих порядок или недисциплинированных пассажиров. Такая подготовка должна включать:

- a) факторы, которые могут влиять на поведение пассажира;
- b) виды нарушающего порядок и недисциплинированного поведения, включая словесные оскорбления или физическое нападение, а также механизмы разрешения каждой ситуации;
- c) надлежащее использование смирительных средств, когда такие средства имеются на борту воздушного судна;

- d) изучение законодательных и нормативных положений, которые запрещают совершение актов насилия или нарушение общественного порядка;
- e) порядок сбора свидетельских показаний во время инцидента;
- f) порядок представления полиции и другим полномочным органам заявлений сотрудников и свидетелей; и
- g) протоколы передачи данных.

16.1.4.2 Инструктивный материал по вопросам подготовки, касающейся нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров, приведен в главе 8 и в документе ИКАО "Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности" (Дос 10002).

16.1.5 Предупреждение о последствиях

16.1.5.1 В качестве превентивной меры эксплуатантам воздушных судов следует информировать пассажиров о серьезных последствиях ненадлежащего поведения на борту воздушного судна или невыполнения указаний членов экипажа. Информация о последствиях нарушающего порядок и недисциплинированного поведения должна предупреждать о возможном судебном преследовании и/или запрете на полеты на рейсах данного эксплуатанта воздушных судов, а также возможные запреты на полеты, выполняемые другими эксплуатантами воздушных судов, которые могут узнать о данном инциденте. Инструктивный материал, касающийся распространения данной информации как превентивной меры, приведен в добавлении 23.

16.1.5.2 Такая информация может предоставляться в виде брошюр, раздаваемых в аэропортах, уведомления на обложке отпечатанного билета, плакатов в зонах выхода на посадку, объявлений по громкоговорящей системе оповещения пассажиров, видеозаписей или с помощью других действенных по мнению эксплуатантов воздушных судов методов. Эта информация может также предоставляться после посадки пассажиров путем специального объявления или уведомления на карте мер безопасности в полете или в находящемся на борту журнале авиакомпании. Фактором сдерживания нарушающего порядок и недисциплинированного поведения могут служить также средства массовой информации, в особенности в случаях судебного преследования.

16.1.5.3 При первом признаке недисциплинированного поведения пассажиру следует вручить письменное предупреждающее уведомление, с тем чтобы привлечь его или ее внимание к потенциальным последствиям нарушающего порядок и недисциплинированного поведения. Пример письменного предупреждения приведен в дополнении 1 к приложению 2 добавления 23.

16.1.6 Уведомление об инцидентах

16.1.6.1 Эксплуатантам воздушных судов следует разработать типовую форму уведомления для регистрации информации, требуемой правоохранными органами. Уведомление о нарушении порядка пассажиром является основанием для официальной жалобы на нарушителя и его возможного судебного преследования. Копию такой формы или письменное заявление с описанием события и предпринятых действий следует направить соответствующему полномочному органу и указанному местному полномочному органу. Пример уведомления о нарушении порядка пассажиром приведен в дополнении 2 к приложению 2 добавления 23.

16.1.6.2 Членам экипажа следует получить от пассажиров заявления. В уведомлении о нарушении порядка пассажиром следует указать фамилии, адреса и другие контактные данные свидетелей, а также любые прочие сведения, которые могут быть использованы полицией. Чем серьезнее инцидент, тем более подробным должно быть уведомление о нем.

16.1.7 Статистические данные о нарушающих порядок и недисциплинированных пассажирах

16.1.7.1 Эксплуатанты воздушных судов должны вести точные и регулярно обновляемые статистические данные об инцидентах, вызванных нарушающими порядок или недисциплинированными пассажирами, и ежегодно направлять такую информацию соответствующему полномочному органу.

16.1.7.2 Кроме того, эксплуатанты воздушных судов должны вести список нарушающих порядок пассажиров и сверять по нему фамилии пассажиров для принятия соответствующих превентивных мер, если какой-либо упомянутый в списке пассажир в будущем собирается путешествовать по воздуху. Эксплуатанты воздушных судов должны уведомлять пассажира, чья фамилия находится в данном списке, о том, действует ли в отношении его запрет на путешествие по воздуху.

16.2 ОБЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ И СТРАТЕГИЯ ДЕЙСТВИЙ НА ЗЕМЛЕ

16.2.1 Процедуры регистрации

16.2.1.1 Проводящие регистрацию сотрудники должны быть обучены и ознакомлены с правилами обращения с лицами, которые по всем признакам находятся в состоянии интоксикации или странно себя ведут. Лучше всего до завершения процедуры регистрации сообщить о любой неприемлемой ситуации начальнику наземной службы и не регистрировать пассажира, пока его состояние не нормализуется. Сотрудникам аэропорта следует также рекомендовать уведомлять руководство о любом пассажире, чье поведение выглядит потенциально неприемлемым для путешествия по воздуху.

16.2.1.2 Прежде чем отказать пассажиру в регистрации ввиду явных признаков интоксикации или по причине его поведения, следует учесть следующие аспекты:

- a) пассажир может страдать хронической болезнью или иметь соматические или неврологические нарушения, а не находиться в состоянии алкогольной интоксикации;
- b) пассажир может оспорить решение, принятое эксплуатантом воздушного судна, и в этом случае, возможно, потребуются помощь врача, чтобы произвести осмотр и определить физическое состояние данного лица. Если будет произведен такой осмотр, эксплуатант воздушного судна должен оставить у себя выданную врачом медицинскую справку; и
- c) для допроса пассажира или в случае его агрессивного поведения можно вызвать сотрудников правоохранительных органов.

16.2.1.3 По принятии решения об отказе в регистрации пассажира ввиду его или ее явной интоксикации:

- a) такое решение следует отразить в индивидуальных данных регистрации пассажира и бронирования путешествия; и
- b) эксплуатант воздушного судна может забронировать пассажиру место на следующем рейсе при условии положительных результатов оценки состояния пассажира в момент вылета, а также выдвинуть, по своему усмотрению, другие возможные условия.

16.2.1.4 Может потребоваться применять дополнительные меры в отношении групп спортсменов, артистов, например, рок-групп, или других специфических категорий лиц, которым потенциально свойственно

нарушающее порядок или недисциплинированное поведение в полете. Возможно, потребуется нанять временных сотрудников и/или заключить контракт с охранным агентством. При выявлении такой потенциальной проблемы представитель эксплуатанта воздушного судна в аэропорту должен провести оценку ситуации вместе с командиром воздушного судна и руководителем кабинного экипажа.

16.2.2 Процедуры действий в зале ожидания или пункте выхода на посадку

16.2.2.1 О поведении пассажира, которое является неприемлемым для полета и может проявляться в виде агрессивности, неподобающих поступков, состояния интоксикации или вызывающих действий, например, курение в запрещенных местах, можно не знать до его или ее прибытия в пункт выхода на посадку. Состояние пассажира может измениться после регистрации вследствие таких факторов, как потребление алкоголя в барах и ресторанах аэропорта, раздражение процессом досмотра и личные проблемы.

16.2.2.2 В дополнение к процедурам регистрации, описанным выше, следует соблюдать следующие процедуры, если пассажиру отказано в посадке в пункте выхода на посадку ввиду обеспокоенности, вызываемой его или ее поведением:

- a) перевозимый в грузовом отсеке багаж пассажира следует выгрузить и вернуть пассажиру;
- b) о всех товарах, приобретенных в магазинах беспошлинной торговли, следует сообщить в таможенную службу;
- c) сотрудники эксплуатанта воздушного судна, аэропортовых пассажирских служб, служб безопасности аэропорта или правоохранительных органов должны провести пассажира через пункт иммиграционного контроля, если это применимо, в неконтролируемую зону аэровокзала;
- d) руководителя кабинного экипажа данного рейса следует проинформировать о решении отказать пассажиру в посадке; и
- e) фамилию пассажира следует изъять из пассажирской ведомости на данный рейс или любых других списков, представленных таможенным службам (например, данные системы предварительной информации о пассажирах) или иным организациям с целью декларирования находящихся на борту лиц.

16.2.3 Процедуры действий после отказа в путешествии

16.2.3.1 Если пассажиру отказано в путешествии в момент регистрации или при выходе на посадку из-за нарушающего порядок или недисциплинированного поведения, следует оформить уведомление об инциденте на земле, связанном с недисциплинированным пассажиром. Пример уведомления приведен в Приложении 1 к добавлению 23.

16.2.3.2 Право эксплуатанта воздушного судна отказать пассажиру в посадке на борт воздушного судна должно быть оговорено в документе "условия перевозки пассажиров и багажа", который следует предоставить пассажиру, которому отказано в перевозке.

16.2.3.3 Если нарушающее порядок или недисциплинированное поведение пассажира носит серьезный характер, следует вызвать полицию, которая после рассмотрения всех обстоятельств должна решить вопрос о целесообразности судебного преследования данного пассажира.

16.2.3.4 Сотрудники, принявшие решение об отказе, должны заполнить уведомление, поясняющее причину отказа, и включить в него фамилии свидетелей, которые могут предоставить дополнительную информацию. Копию уведомления об отказе в путешествии следует представить администрации аэропорта и руководителю службы безопасности эксплуатанта воздушного судна.

16.2.4 Процедуры действий перед взлетом

16.2.4.1 Эксплуатанты воздушных судов должны разработать порядок действий, предусматривающий снятие с рейса до начала выполнения полета любого пассажира, который после посадки на борт воздушного судна и до взлета нарушает порядок или совершает насильственные действия. Экипаж должен помнить о том, что любое нарушение порядка в пассажирском салоне может быть лишь прелюдией к более серьезному инциденту в полете, который может поставить под угрозу безопасность полета, безопасность воздушного судна и других пассажиров.

16.3 ОБЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ И СТРАТЕГИЯ ДЕЙСТВИЙ В ПОЛЕТЕ

16.3.1 Процедуры действий во время полета

16.3.1.1 В случае нарушающего порядок или недисциплинированного поведения во время полета ответные действия экипажа должны соответствовать уровню угрозы. Ответные действия на все четыре уровня угрозы имеют определенные общие элементы. Однако с повышением уровня угрозы ужесточаются ответные действия. Члены экипажа должны действовать слаженно и реагировать как одно целое. В первую очередь при возникновении беспорядков следует изолировать кабину летного экипажа и запретить вход в зону пассажирского салона, расположенную непосредственно перед дверью кабины экипажа и называемую чистой зоной. Члены кабинного экипажа должны предупредить любых физически пригодных пассажиров (ФПП) о возможной необходимости их помощи в усмирении нарушающего порядок или буйного пассажира.

16.3.1.2 Ни при каких обстоятельствах член летного экипажа не должен покидать кабину летного экипажа для оказания помощи кабинному экипажу в усмирении нарушающего порядок или недисциплинированного пассажира.

16.3.1.3 Инструктивный материал, касающийся ответных действий, приведен в главе 5, Дос 9811.

16.3.2 Агрессивные действия

16.3.2.1 Нападки пассажиров на членов экипажа, считающиеся правонарушениями и подлежащие судебному преследованию, включают:

- a) словесные угрозы, бранные выражения или оскорбления;
- b) угрожающая, наглая или оскорбительная манера поведения; и
- c) намеренное вмешательство в обязанности членов экипажа, включая отказ соблюдать требования безопасности полета и авиационной безопасности.

Интоксикация

16.3.2.2 Зачастую инцидентам, связанным с нарушением порядка и нападками на борту, предшествует злоупотребление алкогольными напитками. В этой связи члены экипажа должны проявлять сдержанность в подаче алкогольных напитков пассажирам, которые по всем признакам находятся в состоянии опьянения или близки к такому состоянию. В случае любых сомнений, членам экипажа следует тактично отказать в дальнейшей подаче спиртных напитков.

16.3.2.3 Члены кабинного экипажа могут, по усмотрению командира воздушного судна, изъять с целью безопасного хранения принадлежащие пассажиру алкогольные напитки, включая необлагаемые пошлиной покупки. Это следует делать только в тех случаях, когда, как представляется, может возникнуть угроза для безопасности полета, если позволить пассажиру оставить спиртные напитки у себя. При высадке пассажира ему следует вернуть необлагаемые пошлиной покупки.

16.3.2.4 Члены кабинного экипажа не должны подавать алкогольные напитки пассажирам, которые выглядят как находящиеся под сильным воздействием медицинских препаратов или влиянием наркотиков.

Акты неповиновения

16.3.2.5 Несоблюдение правил безопасности полетов, например, использование электронной аппаратуры, когда это делать не разрешается, может рассматриваться как недисциплинированное поведение и требовать принятия мер, соразмерных уровню создаваемой угрозы.

16.3.2.6 Члены кабинного экипажа должны запросить инструкции от командира воздушного судна, которого следует немедленно информировать о том, что поведение пассажира угрожает безопасности других пассажиров, членов экипажа или полета.

16.3.2.7 Некоторые риски для безопасности полета и авиационной безопасности связаны с запретами курения, например, тайном курении в салоне или туалетах, или ненадлежащим поведением, вызванным или усугубленным воздержанием от употребления никотина. Эксплуатанты воздушных судов должны полностью поддерживать членов экипажа в их попытках предотвратить курение пассажиров и добиваться судебного преследования пассажиров, которые откровенно игнорируют знаки запрета курения.

16.3.3 Ответные действия экипажа

16.3.3.1 Эксплуатанты воздушных судов должны обеспечить принятие членами экипажа адекватных для данной ситуации мер. Категория инцидента должна определять тип реакции, а именно:

- a) Инцидент категории 1: поведение пассажира выражается в не носящих серьезный характер словесных оскорблениях и, как правило, не создает угрозу безопасности пассажирского салона или безопасности полета. Следует устно предупредить пассажира, упомянув соответствующие правовые положения, и попросить его соблюдать инструкции по безопасности полета. Если пассажир подчиняется, никаких дальнейших действий от члена экипажа не требуется, однако командир воздушного судна должен быть поставлен в известность об инциденте.
- b) Инцидент категории 2: поведение пассажира выражается в том, что он отказывается соблюдать инструкции по безопасности полета и, возможно, отвечает словесными оскорблениями. Об этом следует уведомить летный экипаж и, если данную ситуацию разрешить нельзя, необходимо вручить нарушителю письменное предупреждение и оформить уведомление о нарушении порядка пассажиром.

- с) Инцидент категории 3: имеют место наиболее серьезные виды недисциплинированного поведения, представляющие собой угрозу уровня 2, 3 или 4. В этих случаях пассажир беспрестанно вмешивается в работу члена экипажа, наносит телесные повреждения члену экипажа или другому пассажиру или реально угрожает нанести такие телесные повреждения. Другие случаи включают насильственное проникновение или попытка насильственного проникновения в кабину летного экипажа или поведение, которое вызывает необходимость незапланированной посадки.

16.3.3.2 При первых признаках поведения, нарушающего порядок на борту воздушного судна, рекомендуется приступить к изоляции кабины летного экипажа. Такую изоляцию можно прекратить по усмотрению командира воздушного судна после урегулирования ситуации в салоне.

16.3.3.3 Если нарушение порядка будет продолжаться после того, как нарушителю будет вручено письменное предупреждение, члены экипажа должны принять следующие меры:

- a) приступить к изоляции кабины летного экипажа или поддерживать такую изоляцию, а также реализовать процедуры обеспечения чистой зоны, если это считается необходимым;
- b) уведомить об инциденте командира воздушного судна, который должен запросить сотрудников полиции встретить правонарушителя по прибытии. Командир воздушного судна должен также связаться с персоналом авиакомпании, например, сотрудниками центра производства полетов или официальным лицом, ответственным за урегулирование инцидентов, связанных с недисциплинированным поведением, и/или руководством аэропорта посадки;
- c) как можно скорее или, по крайней мере, по прибытии, заполнить раздел 3 уведомления о нарушении порядка пассажиром, включив фамилии и адреса свидетелей и их письменные заявления, если таковые имеются;
- d) согласовать с командиром воздушного судна официальное объявление по прибытии, предлагающее всем пассажирам оставаться на своих местах, и проводить сотрудников местных правоохранительных органов к нарушителю;
- e) оказывать любое необходимое содействие местным полномочным органам;
- f) сразу же после инцидента представить заявление в полицию и, по возможности, оставить у себя его копию. Командир воздушного судна должен выступать в качестве представителя эксплуатанта воздушного судна и сопровождать члена экипажа для оказания ему помощи в составлении заявления в полицию;
- g) уведомить об инциденте официального представителя компании, ответственного за урегулирование инцидентов, связанных с нарушающими порядок пассажирами, который должен направить данную информацию непосредственно соответствующему полномочному органу государства эксплуатанта; и
- h) после принятия мер, упомянутых в подпунктах f) и g) выше, обратиться к руководству эксплуатанта воздушного судна за помощью, если она необходима и может быть предоставлена.

16.3.3.4 Если совершается попытка вторжения или имеет место фактическое вторжение в кабину летного экипажа, летный экипаж должен принять следующие меры:

- a) всегда и любой ценой поддерживать управление воздушным судном;

- b) попросить помощи по системе оповещения пассажиров или незаметным образом непосредственно у кабинного экипажа и пассажиров;
- c) для ликвидации угрозы защищать кабину летного экипажа любыми необходимыми силами и средствами;
- d) передать соответствующий код приемоответчика, объявить чрезвычайную ситуацию и следовать в ближайший подходящий аэропорт для посадки;
- e) прослушивать аварийную частоту 121,5 МГц и ожидать перехвата военными воздушными судами;
- f) после посадки, если возможно, задействовать тумблеры противопожарных систем и отключить генераторы в попытке вывести из строя воздушное судно и предотвратить его использование нарушителями;
- g) после остановки, при необходимости, дать указание об эвакуации воздушного судна;
- h) взаимодействовать с местными полномочными органами, что может включать представление заявлений и уведомлений; и
- i) уведомить об инциденте соответствующих официальных лиц эксплуатанта воздушного судна.

16.3.3.5 Если инцидент имеет место за пределами государства регистрации эксплуатанта воздушного судна, командир воздушного судна должен консультироваться с местным правоохранительным органом и местным персоналом эксплуатанта воздушного судна, если он имеется, в отношении наилучшего способа урегулирования инцидента.

Смирительные средства

16.3.3.6 Кабинный экипаж, по усмотрению командира воздушного судна, должен прибегать к усмирению буйного пассажира, если:

- a) все другие возможные меры унять пассажира были исчерпаны; или
- b) серьезность ситуации требует немедленного его усмирения; и
- c) действия по усмирению пассажира не создадут, по всей вероятности, дополнительной угрозы безопасности полета.

16.3.3.7 Кабинный экипаж должен быть хорошо обучен использованию смирительных средств, например, пластиковых гибких наручников. Смирительные средства должны использоваться членами экипажа как последняя мера. Инструктивный материал по использованию смирительных средств приведен в Doc 9811.

16.3.3.8 В идеальном случае, чтобы надеть на агрессивного пассажира смирительное средство требуется пять человек из числа членов кабинного экипажа или членов экипажа и ФПП – по одному человеку для удержания каждой лодыжки и каждого запястья, при этом пятый человек надевает смирительное средство.

16.3.3.9 Следует убедиться в том, что средство надето правильно. Если средство надето слишком свободно, оно может оказаться неэффективными; если же оно надето слишком туго, оно может причинить вред здоровью вследствие нарушения кровообращения. Смирительные средства следует надевать на заведенные за спину руки нарушителя. После посадки воздушного судна их можно не снимать, пока нарушитель не будет передан сотрудникам полиции.

16.3.3.10 Насколько это практически возможно, нарушители с надетыми смирительными средствами не должны сидеть на креслах у прохода или выхода. Кроме того, такие нарушители должны сидеть под наблюдением ФПП, при этом привязные ремни безопасности должны быть застегнуты в соответствии с требованиями к безопасности полета.

Глава 17

УПРАВЛЕНИЕ КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИЕЙ И РЕАГИРОВАНИЕ НА АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

17.1 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

17.1.1 Государствам следует разработать меры и процедуры управления кризисной ситуацией, которые должны включать выявление кризисной ситуации, планирование соответствующих ответных действий, ликвидацию и разрешение кризисной ситуации.

17.1.2 Как следствие этого, в соответствии с требованиями государственной НПБГА необходимо подготовить для каждого аэропорта, в рамках плана по управлению кризисной ситуацией, гибкие планы мероприятий на случай аварийной обстановки и непредвиденных обстоятельств применительно к каждому типу происшествий.

17.1.3 Планы на случай аварийной обстановки по своей сути предполагают реагирование на инциденты и ликвидацию инцидентов, происходящих в воздухе или на земле. Эти планы предназначены ограничить последствия или воздействие таких инцидентов.

17.1.4 Планы на случай непредвиденных обстоятельств носят более превентивный характер и включают меры и процедуры противодействия различным уровням угрозы, результаты оценки риска и любые необходимые дополнительные меры безопасности. Такие планы призваны предвосхищать события и подготовить все заинтересованные стороны к ликвидации аварийной ситуации.

17.1.5 Для обеспечения реализации планов на случай аварийной обстановки и непредвиденных обстоятельств необходимо предусмотреть соответствующие ресурсы, средства и персонал. Государствам следует принимать меры к тому, чтобы аэропорты оставались открытыми и доступными для использования воздушным судном, ставшим объектом акта незаконного вмешательства. Отказ в использовании основных навигационных средств или служб управления воздушным движением и обеспечения связи, отключение необходимых светотехнических средств, особенно на ВПП и РД, а также преднамеренная блокировка ВПП увеличивают вероятность происшествия с таким воздушным судном. Любое из перечисленных решений или их сочетание может поставить под угрозу жизни пассажиров. Если такому воздушному судну не будет оказана помощь, это может повлечь за собой:

- a) гибель или телесные повреждения находящихся на борту воздушного судна людей;
- b) значительные повреждения, вызванные взрывом в полете;
- c) нехватку топлива;
- d) механический отказ; и/или
- e) другие непредвиденные аварийные ситуации.

17.1.6 В соответствии с конвенциями по авиационной безопасности государства обязаны принимать надлежащие меры по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, до тех пор, пока они не смогут продолжить свой полет. Выполнение этого обязательства тем или иным государством может быть обусловлено самыми различными актами, начиная с диверсии на борту воздушного судна, пролетающего через воздушное пространство данного государства, и заканчивая прекращением акта незаконного захвата в аэропорту.

17.1.7 Следует также учитывать период времени, который может потребоваться для приведения воздушного судна в пригодное для эксплуатации состояние после того, как было задействовано аварийное оборудование для эвакуации пассажиров.

17.1.8 Основную ответственность и право принимать решения в отношении находящегося в воздухе или в аэропорту воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, необходимо возложить на одно правительственное учреждение. Это учреждение должно осуществлять координацию всех действий с соответствующим полномочным органом, администрацией аэропорта, эксплуатантом данного воздушного судна, государством эксплуатанта и государством регистрации данного воздушного судна и любыми другими организациями в аэропорту или за его пределами, сотрудничество с которыми может быть сочтено целесообразным.

17.1.9 В том случае, когда ответственность за руководство ответными действиями при совершении актов незаконного вмешательства в воздухе или на земле возложена на разные правительственные учреждения, необходимо заблаговременно ясно и точно оговорить порядок взаимодействия, с тем чтобы в ходе акта незаконного вмешательства не возникало путаницы при передаче ответственности от одного учреждения другому.

17.1.10 Если незаконно захваченное воздушное судно находится на стоянке в аэропорту, компетентные полномочные органы государства, в котором расположен данный аэропорт, не должны предпринимать каких-либо действий по пресечению акта незаконного захвата воздушного судна, не учитывая любых пожеланий командира воздушного судна и, по возможности, пожеланий соответствующих должностных лиц государства эксплуатанта.

17.1.11 При принятии любого решения главной целью следует считать обеспечение безопасности пассажиров и экипажа и в полной мере учитывать все относящиеся к данному происшествию обстоятельства, а также мнения эксплуатанта воздушного судна.

17.1.12 Планы на случай непредвиденных обстоятельств, связанные с актом незаконного вмешательства, совершенным в отношении воздушного судна, должны учитывать следующие факторы:

- a) воздушному судну, подвергнутому акту незаконного вмешательства, безопаснее всего находиться на земле, и поэтому национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств следует тщательно координировать с планами аэропорта на случай непредвиденных обстоятельств;
- b) благополучное освобождение пассажиров и экипажа является главной целью, имеющей приоритет по отношению к таким другим соображениям, как задержание и наказание преступников и защита имущества;
- c) лица, совершающие акт незаконного вмешательства, должны столкнуться с хорошо организованными и эффективными ответными мерами, позволяющими предотвратить или свести к минимуму материальный ущерб или телесные повреждения;

- d) переговоры всегда должны иметь приоритет перед применением силы до тех пор, пока для лиц, ответственных за принятие решений, не станет очевидным, что все другие возможности исчерпаны, а процесс переговоров зашел в тупик;
- e) переговоры с правонарушителями должны проводиться специально подготовленными и квалифицированными лицами, поскольку в этом случае существует гораздо большая вероятность успешного разрешения инцидента с минимальным числом человеческих жертв, телесных повреждений и наименьшим материальным ущербом;
- f) как правило, лицам, уполномоченным принимать решения по требованиям правонарушителей без согласования с вышестоящим руководством, не следует вступать в прямые переговоры с правонарушителями; при этом желательно, чтобы такие лица не находились в аварийном оперативном центре (АОЦ) аэропорта или на другом командном пункте;
- g) должен быть разработан соответствующий порядок действий и обеспечено необходимое оборудование для установления надежных каналов связи между воздушным судном и лицами, ведущими переговоры; и
- h) по возможности, воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно быть размещено на изолированном месте стоянки, с тем чтобы свести к минимуму нарушение нормального режима работы аэропорта.

17.1.13 Государства должны разработать стандартные процедуры передачи соответствующим сторонам конфиденциальной информации об акте незаконного вмешательства. Процедуры должны гарантировать, что лица, включая представителей эксплуатантов воздушных судов, действующие в официальном качестве, не будут раскрывать прессе или другим сторонам информацию, которая может поставить под угрозу безопасность международной гражданской авиации.

17.2 СБОР И ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ

17.2.1 В тех случаях, когда государство располагает разведывательными данными или другой информацией, указывающими на то, что конкретное воздушное судно может стать объектом незаконного вмешательства, необходимо уведомить об этом эксплуатанта данного воздушного судна и все аэропорты, где оно может совершить посадку, с тем чтобы дать им возможность подготовиться и принять дополнительные меры безопасности, которые они сочтут необходимыми для отражения угрозы.

17.2.2 При уведомлении следует использовать установленный порядок связи и обеспечивать достаточный уровень конфиденциальности и оперативности для своевременного получения информации эксплуатантом воздушного судна и другими ведомствами, от которых требуется принятие дополнительных мер безопасности. В число сторон, подлежащих уведомлению, необходимо включить соответствующий полномочный орган, если он не является источником данной информации. В любом случае, получатель сообщения должен подтвердить его получение, чтобы отправитель знал, что сообщение доставлено.

17.2.3 Государства, отвечающие за предоставление обслуживания воздушного движения воздушному судну, которое подвергается акту незаконного вмешательства, должны собирать и систематизировать всю уместную информацию о полете такого воздушного судна и направлять эту информацию всем другим государствам, в ведении которых находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения. Дополнительная информация, касающаяся обслуживания воздушного движения, приведена в документе "Правила обслуживания воздушного движения. Организация воздушного движения" (Дос 4444), а инструктивный

материал, касающийся реализации соответствующих положений по авиационной безопасности, изложен в документе ИКАО "Руководство по безопасности системы организации воздушного движения" (Doc 9985 – Restricted). Следует также включить органы аэропорта, о котором известно или предполагается, что он является пунктом назначения, с тем чтобы можно было своевременно принять необходимые меры защиты на маршруте и в известном, предполагаемом или вероятном пункте назначения.

17.2.4 На местном уровне такая информация должна в кратчайшие сроки доводиться до сведения соответствующего полномочного органа, заинтересованных органов обслуживания воздушного движения, соответствующих аэропортовых полномочных органов, эксплуатанта данного воздушного судна и других заинтересованных сторон.

17.2.5 Для оперативного систематического сбора и распространения информации о таком воздушном судне необходимо тесное сотрудничество между службами безопасности и соответствующими органами обслуживания воздушного движения в каждом государстве, через воздушное пространство которого выполняет или может выполнять полет данное воздушное судно. В частности, необходимо тесное взаимодействие между уполномоченным сотрудником по безопасности и органом обслуживания воздушного движения, в зоне ответственности которого впервые стало известно об акте незаконного вмешательства.

17.2.6 Цель такого сотрудничества заключается в обеспечении последовательного сбора информации в ходе полета и передачи ее службам безопасности и органам обслуживания воздушного движения в каждом государстве, которое может быть вовлечено в данный инцидент, в интересах своевременного предпринятия соответствующих действий на маршруте и в известном, предполагаемом или вероятном пункте назначения. Дополнительный инструктивный материал приведен в добавлении 36.

17.2.7 Первоначальное уведомление следует направлять всем службам безопасности и органам обслуживания воздушного движения, находящимся в предполагаемом районе, который в каждом случае должен устанавливаться индивидуально, однако, при этом следует избегать уведомления в слишком широких масштабах. Следует также учитывать такие факторы, как направление полета, максимальная дальность полета воздушного судна, близость к границам других государств или районов полетной информации, а также необходимость обеспечения предварительного оповещения.

17.2.8 Первоначальное уведомление необходимо направить, по возможности, в течение одного-двух часов. Как минимум, необходимо предупредить все государства, над территорией или вблизи территории которых проходит предполагаемая траектория полета. Желательно, чтобы все службы безопасности и органы обслуживания воздушного движения придерживались в ходе полета одной и той же схемы действия.

17.2.9 Основная информация, которую следует последовательно собирать и передавать заинтересованным сторонам, должна включать следующее:

- a) данные об известном или предполагаемом маршруте полета;
- b) данные об известном или предполагаемом пункте назначения и расчетном времени прибытия;
- c) дополнительную информацию к плану полета, например, данные о продолжительности полета по запасу топлива (по возможности, в часах и минутах), о количестве членов экипажа и пассажиров на борту;
- d) данные о составе летного экипажа, а также о знании членами летного экипажа предполагаемого маршрута и об их опыте полетов по этому маршруту;
- e) присутствие ССББ на борту воздушного судна;

- f) сведения о наличии на борту воздушного судна навигационных карт и соответствующей документации; и
 - g) данные об ограничениях полетного времени летного экипажа с учетом уже проведенного в воздухе количества часов.
- 17.2.10 Кроме того, необходимо передавать следующую информацию, насколько это практически возможно:
- a) количество, фамилии и гражданство пассажиров и, по возможности, правонарушителей;
 - b) количество и состояние любых раненых на борту воздушного судна;
 - c) число единиц, тип (и любая другая соответствующая информация) оружия, взрывчатых и зажигательных веществ, а также устройств или других материалов, которые имеются или могут иметься у правонарушителей; и
 - d) физическое состояние членов летного экипажа и ССББ, если они находятся на борту воздушного судна.
- 17.2.11 Ниже излагается наиболее эффективный порядок распространения такой информации:
- a) органы обслуживания воздушного движения, расположенные по маршруту полета, собирают и передают другим заинтересованным органам обслуживания воздушного движения всю информацию, необходимую для целей обслуживания воздушного движения и поисково-спасательных операций; и
 - b) службы безопасности каждого государства по маршруту полета собирают и передают информацию другим заинтересованным службам безопасности, используя для опознания и ускорения передачи сообщений условное обозначение YZY.
- 17.2.12 Каждому государству, на территории которого совершило посадку воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, надлежит наиболее оперативным способом уведомить государство эксплуатанта и государство регистрации этого воздушного судна о его посадке, но не позднее одного часа после посадки воздушного судна.
- 17.2.13 Аналогичным образом, каждое государство, на территории которого совершило посадку воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно передать наиболее оперативным способом всю другую соответствующую информацию:
- a) государству эксплуатанта и государству регистрации воздушного судна;
 - b) каждому государству, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;
 - c) каждому государству, граждане которого задержаны или были задержаны в качестве заложников;
 - d) каждому государству, граждане которого, как известно, находятся или находились на борту воздушного судна;
 - e) ИКАО; и
 - f) другим соответствующим международным и региональным организациям.

17.2.14 В целях срочной рассылки информации об угрозе с учетом аспектов конфиденциальности и местных требований следует использовать одну из перечисленных ниже возможностей:

- a) телефонные, электронные и телеграфные сообщения или сообщения по цепям AFS об инцидентах, которые могут произойти в течение ближайших 12 ч;
- b) электронные и телеграфные сообщения или сообщения по цепям AFS об инцидентах, которые могут произойти не ранее чем через 12 ч и в течение ближайших 12 дней;
- c) сообщения заказной авиапочтой или телеграфные сообщения об инцидентах, которые могут произойти не ранее чем через 12 дней; и
- d) сеть КЦ ИКАО.

17.2.15 Сообщения, предназначенные для служб безопасности аэропорта, следует обозначать в соответствии с положениями документа "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб" (Дос 8585).

17.2.16 Как только обстоятельства укажут на возможность обойтись без специальных мер обеспечения безопасности, такую информацию следует немедленно передать полномочным органам заинтересованных государств, а также эксплуатантам аэропортов и воздушных судов.

17.3 УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

17.3.1 Незаконно захваченное или подвергающееся угрозе взрыва воздушное судно должно рассматриваться как находящееся в аварийной ситуации, и по отношению к нему необходимо применять соответствующие меры. Если такое воздушное судно не оснащено приемоответчиком, способным передавать установленный код 7500 для аварийного оповещения всех радиолокационных станций, оборудованных вторичным радиолокатором, то летный экипаж должен, по возможности, пользоваться открытым текстом для передачи соответствующей информации наземным диспетчерским органам, хотя это не всегда возможно при актах незаконного захвата, когда имеет место вторжение правонарушителей в кабину летного экипажа.

17.3.2 Полетно-информационное обслуживание должно обеспечиваться в соответствии с положениями Приложения 11 "Обслуживание воздушного движения" и PANS-ATM (Дос 4444). Должны быть запрошены и предоставлены, исходя из обстоятельств каждого инцидента, аварийное оповещение в соответствии с положениями Приложения 11 и Дос 4444, схемы полета в аварийных ситуациях и радиосвязь в соответствии с Дос 4444, а также поисково-спасательные операции в соответствии с Приложением 12 "Поиск и спасание". Дополнительный инструктивный материал, касающийся реализации положений по авиационной безопасности, приводится в документе ИКАО "Руководство по безопасности системы организации воздушного движения" (Дос 9985 – Restricted).

17.3.3 Государства должны иметь планы действий на случай актов незаконного вмешательства в отношении воздушных судов, находящихся в пределах юрисдикции их органов управления воздушным движением. Необходимо разработать систему уведомления, основанную на применении кодированных передач радиолокационного приемоответчика, речевой связи, визуальных сигналов и других приемлемых методов.

17.3.4 Следует опубликовать специальные инструкции по управлению воздушным движением. Если передача кодированного сообщения с помощью приемоответчика не обеспечивается, использование в передачах органу УВД кодового значения 7500, указываемого сразу же после позывного воздушного судна, может представлять собой полезную чрезвычайную меру. Могут также оказаться полезными другие

альтернативы, включая использование слов, необычных для стандартной фразеологии, принятой в обслуживании воздушного движения.

17.3.5 Диспетчеры управления воздушным движением должны быть готовы распознать открытые или завуалированные сообщения о свершившихся или ожидаемых диверсионных актах, незаконных захватах или угрозах взрыва. По получении информации о незаконном захвате воздушного судна диспетчеры должны немедленно уведомить об этом своего начальника, а координаторы по безопасности воздушного движения, в свою очередь, должны немедленно уведомить:

- a) соответствующий полномочный орган;
- b) администрацию соответствующего аэропорта;
- c) соответствующую организацию по поиску и спасанию, если в этом есть необходимость;
- d) владельца и/или эксплуатанта воздушного судна;
- e) другие государственные организации; и
- f) соседние органы обслуживания воздушного движения.

17.3.6 Диспетчеры органа управления воздушным движением, осуществляя управление незаконно захваченным воздушным судном, должны также:

- a) проявлять осмотрительность при переговорах с пилотом и стараться выполнять его просьбы;
- b) следить за траекторией полета воздушного судна, не вмешиваясь в действия экипажа и не требуя от пилота сообщений или ответов, пока последний сам не выйдет на связь; и
- c) оказывать всяческое возможное содействие военным воздушным судам, направленным для перехвата и сопровождения незаконно захваченного воздушного судна, помогая им занять стратегически важное местоположение относительно захваченного воздушного судна.

17.3.7 В аварийной обстановке может возникнуть необходимость входа воздушного судна, в интересах обеспечения безопасности полета, в схему полетов в районе аэропорта и выполнения посадки без получения надлежащего разрешения. Диспетчеры должны оказывать в данном случае всю возможную помощь.

17.3.8 По получении уведомления об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в отношении какого-либо воздушного судна в аэропорту диспетчеры должны:

- a) немедленно сообщить об этом соответствующему полномочному органу, эксплуатанту аэропорта и эксплуатанту воздушного судна;
- b) если воздушное судно находится на земле, не выдавать ему разрешение на взлет до тех пор, пока не будут приняты необходимые меры, позволяющие убедиться в том, что угроза является ложной и можно разрешить продолжение рейса, или до тех пор, пока не будет произведен досмотр воздушного судна и его содержимого и компетентным полномочным органом не будет заявлено об отсутствии угрозы и не будет получено разрешение соответствующего полномочного органа;
- c) после отказа в выдаче разрешения на взлет воздушного судна, находящегося под угрозой, освободить соответствующие ВПП и РД и направить воздушное судно своим ходом или на

буксире на изолированное место стоянки. Одновременно, в соответствии с планом мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту оповестить аварийно-спасательные и противопожарные службы, а также службы безопасности; и

- d) если воздушное судно находится в воздухе, по запросу командира воздушного судна дать ему разрешение на выполнение посадки в соответствии с установленными на случай аварийной обстановки процедурами. При этом решение о предпринятии каких-либо действий должно оставаться за командиром воздушного судна. Если он решит продолжать полет, то на протяжении всего полета данное воздушное судно должно рассматриваться как подозрительное, и в целях исключения опасности для других воздушных судов соседние органы обслуживания воздушного движения должны обеспечить соответствующее эшелонирование.

17.4 НАЦИОНАЛЬНЫЕ И АЭРОПОРТОВЫЕ ПЛАНЫ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

17.4.1 Меры реагирования на предполагаемое или фактическое нарушение безопасности должны являться частью всех ПБА. Способность всего персонала быстро и эффективно предпринимать ответные действия может определять различие между незначительной административной проблемой и серьезным инцидентом, касающимся авиационной безопасности. Необходимо разработать согласованные с государственными и местными правоохранительными органами планы, охватывающие, по крайней мере, следующие инциденты:

- a) нарушение контроля доступа;
- b) угон или попытка угона воздушного судна;
- c) нападение на сотрудника аэропорта, арендатора аэропорта или на временно находящееся в аэропорту лицо; и
- d) угроза применения взрывных устройств.

17.4.2 На стадии проектирования аэропорта необходимо провести консультации со специалистами и экспертами, занимающимися разрешением кризисных ситуаций в аэропорту, с тем чтобы отразить в схеме аэропорта все технические и эксплуатационные требования. Для обеспечения надлежащей координации работ необходимо также консультироваться с соответствующим полномочным органом.

17.4.3 В рамках плана по управлению кризисными ситуациями следует разработать на национальном уровне и для каждого аэропорта планы на случай непредвиденных обстоятельств, а также инструкции по безопасности и действиям в аварийной обстановке. В национальных планах на случай непредвиденных обстоятельств следует делать акцент, главным образом, на инциденты с воздушными судами в воздухе, а планы на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту должны быть в большей степени сориентированы на инциденты, имеющие место на земле. Инструкции по безопасности должны, по крайней мере, отражать следующее:

- a) меры по повторному досмотру пассажиров, багажа, груза, почты, бортприпасов и воздушного судна после сообщения о повышенной угрозе;
- b) действия, которые следует предпринять в случае незаконного захвата воздушного судна или актов диверсий в отношении воздушного судна;

- c) действия, которые следует предпринять в случае актов нападения или диверсий в отношении воздушных судов или аэропортовых сооружений;
- d) угрозы таких актов;
- e) обследование предполагаемых взрывных устройств или других потенциально опасных предметов в аэропортах или внутри воздушных судов;
- f) планы на случай непредвиденных обстоятельств, в которых следует предусмотреть порядок ликвидации таких предметов;
- g) противодействие массовым беспорядкам; и
- h) порядок урегулирования ситуаций при захвате заложников.

17.4.4 Планирование на случай непредвиденных обстоятельств должно способствовать согласованному и своевременному противодействию угрозе определенного уровня. Для обеспечения такого противодействия в случае акта незаконного вмешательства, предусматривающего предпринятие ответных действий на национальном правительственном уровне, национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств должны включать подробную информацию о политике, обязанностях и структуре подчиненности и связи от самого высокого уровня до местного полномочного органа по управлению и контролю.

17.4.5 Планы на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту, касающиеся связанных с авиационной безопасностью инцидентов, следует разрабатывать примерно так же, как и планы на случай аварийной обстановки в аэропорту, не связанной с безопасностью в аэропорту. Более подробная информация о разработке планов на случай аварийной обстановки в аэропорту содержится в части 7 *Руководства по аэропортовым службам* (Дос 9137).

17.4.6 Национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств должны также следовать аналогичному формату с акцентом на инциденты или аварийные ситуации в воздухе.

17.4.7 Для достижения этой цели национальные и аэропортовые планы на случай непредвиденных обстоятельств должны составляться в виде простого для понимания руководства и включать следующие элементы:

- a) действующую политику;
- b) возможные варианты;
- c) меры, которые необходимо принять;
- d) имеющиеся ресурсы;
- e) обязанности; и
- f) процесс принятия решений, взаимодействие с полномочными органами и делегирование полномочий.

17.4.8 Когда это практически возможно, планы на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту следует включить в качестве добавлений к руководствам по ликвидации аварийных ситуаций на аэродроме, а национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств следует включить в виде добавлений к НПБГА.

17.4.9 Национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств следует разрабатывать во взаимодействии со всеми национальными полномочными органами и ведомствами, которые принимают участие в разрешении серьезных аварийных ситуаций и инцидентов в государстве и его воздушном пространстве, принимая во внимание возможности, ресурсы и потенциал каждого индивидуального национального аэропорта и региона.

17.4.10 На уровне аэропорта каждый план на случай непредвиденных обстоятельств должен представлять собой согласованную программу действий национальных полномочных органов и ведомств, а также аэропорта и учреждений близлежащих населенных пунктов. В планах на случай непредвиденных обстоятельств в аэропортах необходимо четко оговорить согласованный порядок ответных действий или участие, как на территории аэропорта, так и за его пределами, всех существующих ведомств, которые могли бы оказать помощь в ликвидации аварийной ситуации, а также определить конкретные обязанности, возлагаемые на каждое задействованное ведомство. К числу таких ведомств относятся:

- a) государственные полномочные органы;
- b) полномочный орган, отвечающий за выполнение полицейских функций;
- c) полномочный орган аэропорта;
- d) эксплуатанты воздушных судов;
- e) органы обслуживания воздушного движения;
- f) военные ведомства;
- g) спасательные и противопожарные службы; и
- h) медицинские службы и больницы.

17.4.11 Для каждого аэропорта характерны свои собственные потребности и специфические особенности, обусловленные политическими, юридическими и ведомственными различиями. Тем не менее, основные критерии и принципы планирования на случай непредвиденных обстоятельств и аварийной обстановки остаются одинаковыми и должны детализировать такие общие критически важные аспекты, как управление, контроль и связь.

17.4.12 Разработка плана на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту является масштабным проектом и должна предусматривать следующее:

- a) определение целей и состава группы;
- b) определение потенциального риска с учетом политики государства, сильных и слабых сторон аэропорта, а также национальных, региональных и местных условий;
- c) разработку возможных ответных мер и действий; и
- d) развертывание необходимых людских и материальных ресурсов для обеспечения эффективных ответных действий.

17.4.13 До начала составления плана на случай непредвиденных обстоятельств необходимо провести детальную оценку условий с целью получения информации о планировке и сооружениях аэропорта, включая:

- a) уязвимые места;
- b) характер имеющихся вспомогательных средств на территории аэропорта и за его пределами;
- c) средства для эвакуации персонала и перемещения воздушных судов с обычных стоянок у терминалов аэропорта;
- d) наличие помещений для использования полицией; и
- e) освещение, связь и пункты доступа на территории аэропорта.

17.4.14 При проведении оценки необходимо определить и специально изучить наиболее удобные места, в которых можно разместить незаконно захваченное воздушное судно.

17.4.15 По возможности, следует организовать заблаговременную подготовку и тренировку субъектов, которые могут быть задействованы в ликвидации аварийной ситуации, с целью их ознакомления с местными условиями. Последние карты аэропорта, планы и фотографии аэропорта и прилегающих к нему районов, основные типы воздушных судов, используемых крупнейшими эксплуатантами, а также масштабный макет аэропорта окажут большую помощь при разработке планов и обучении персонала.

17.4.16 Акт незаконного вмешательства может зачастую превратиться в транснациональную проблему, поскольку он может произойти в одном государстве, но затронуть другие государства. Каждое государство должно быть готово к таким актам и должно разработать процедуры передачи соответствующей информации об угрозе другим государствам, по крайней мере, в том объеме, который практически возможен, с учетом защиты информации об источниках и методах сбора сведений. Следует разработать порядок своевременного распространения информации об угрозе с соблюдением надлежащих мер контроля. Настоятельно рекомендуется использовать сеть КЦ ИКАО.

17.5 УЧЕНИЯ ПО ОТРАБОТКЕ ПЛАНОВ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

17.5.1 Следует на регулярной основе проводить учения по отработке планов на случай непредвиденных обстоятельств с целью определения слабых сторон и внесения необходимых изменений для безопасного разрешения фактической аварийной ситуации. Особое внимание следует уделять эксплуатационной надежности и совместимости всего связанного оборудования, используемого в ходе инцидента.

17.5.2 Помимо необходимости проведения по меньшей мере каждые два года полномасштабных учений, следует регулярно проводить, по крайней мере ежегодно или согласно требованиям НПБГА, учения меньшего масштаба по отработке различных элементов планов на случай непредвиденных обстоятельств, например, кабинетные учения.

17.5.3 Учения должны тщательно анализироваться с целью определения дополнительных потребностей или имеющихся недостатков. Результаты всех учений следует доводить до сведения служб безопасности и полномочных органов аэропорта, которые, после соответствующих консультаций с заинтересованными ведомствами, включая соответствующие полномочные органы, эксплуатантов воздушных судов и затрагиваемые стороны, должны заново рассмотреть меры и процедуры обеспечения безопасности и внести в план на случай непредвиденных обстоятельств необходимые изменения с целью устранения недостатков.

17.5.4 Любые предусматриваемые изменения в порядок досмотра пассажиров, багажа, груза, почты и бортприпасов должны быть рассмотрены АКБ и соответствующими полномочными органами.

Заинтересованным ведомствам следует направить заблаговременное уведомление, с тем чтобы они могли внести эти изменения в свои процедуры.

17.6 ГРУППЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ КРИЗИСНЫМИ СИТУАЦИЯМИ

17.6.1 НПБГА должна четко и кратко перечислять службы и организации, которые отвечают за руководство действиями при каждом типе происшествия. Предусмотренные в НПБГА планы на случай непредвиденных обстоятельств должны быть гибкими, с тем чтобы обеспечивать эффективное реагирование на неожиданные ситуации, которые могут возникнуть при происшествии.

17.6.2 Как правило, полная ответственность за управление кризисной ситуацией должна быть возложена на конкретный полномочный орган. Для оказания помощи этому полномочному органу, соответствующие обязанности следует поручить другим правительственным организациям, в частности, министерству иностранных дел, военным органам, ведомству полиции, а также администрациям аэропортов. Необходимо также предусмотреть, когда это целесообразно, привлечение и участие заинтересованного эксплуатанта воздушного судна и опытного члена летного экипажа, знакомого с данным типом воздушного судна.

17.6.3 В связи с особым характером его координационных функций и обязанностей отдел по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации может оказаться наиболее подходящей структурой, на которую следует возложить ответственность за создание национального АОЦ и поддержание его оперативной готовности. В некоторых случаях могут быть использованы другие подходы, особенно если ответственность за действия по разрешению серьезных инцидентов возложена на национальное ведомство, отвечающее за выполнение полицейских функций.

17.6.4 Аналогичным образом, сотрудник по безопасности аэропорта может оказаться наиболее подходящим лицом, на которое следует возложить ответственность за создание АОЦ аэропорта и поддержание его оперативной готовности.

17.6.5 В зависимости от серьезности кризисной ситуации необходимо задействовать одну или обе из следующих кризисных структур:

- a) группу по управлению кризисной ситуацией (ГУКС) на уровне АОЦ аэропорта; и
- b) национальный центр координации и контроля на уровне национального АОЦ.

17.6.6 Национальный центр координации и контроля должен состоять из высокопоставленных правительственных должностных лиц и обеспечивать административное руководство разрешением происшествия. ГУКС должна размещаться в аэропорту и обеспечивать оперативное руководство. Группы по управлению кризисными ситуациями должны получать поддержку административных органов, служб материально-технического обеспечения и эксплуатационных бригад. Члены ГУКС должны отбираться, исходя из их квалификации, опыта и знания различных типов кризисных ситуаций. ИКАО разработала УКАБ по управлению кризисными ситуациями в области авиационной безопасности, который детализирует роль, структуру и организацию ГУКС.

17.6.7 Необходимо иметь четкое представление о том, кто руководит действиями при возникновении кризисной ситуации. Начальник ГУКС должен назначаться высшими властями государства и иметь опыт и надлежащую подготовку в области управления кризисными ситуациями. В плане на случай непредвиденных обстоятельств должны быть четко указаны должность, фамилия и обязанности начальника ГУКС.

17.6.8 Планы на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать необходимость переговоров по освобождению заложников и возможное вооруженное вмешательство для прекращения инцидента, связанного с захватом заложников. Переговоры об освобождении заложников представляют собой штатную работу для подготовленного персонала, и переговорщики должны проходить комплексную специализированную подготовку.

17.6.9 В планах на случай непредвиденных обстоятельств должно быть указано, кто предоставляет персонал для ведения переговоров об освобождении заложников, а также соответствующие цепочки инстанций. В таких планах необходимо предусмотреть предоставление других ресурсов, например, переводчиков, помещений и средств связи, а также специфические потребности любой группы вооруженного захвата, используемой для разрешения инцидента.

17.6.10 В дополнение к перечисленным в части 7 документа Doc 9137 для эффективного разрешения акта незаконного вмешательства в эксплуатацию воздушного судна необходимо использовать ресурсы и экспертизу, касающиеся некоторых или всех перечисленных ниже аспектов:

- a) процедуры поиска взрывного устройства в полете;
- b) обращение с предполагаемыми взрывными устройствами в полете и помещение их в безопасное место;
- c) полицейский орган, отвечающий за реагирование на кризисную ситуацию;
- d) переговоры об освобождении заложников;
- e) психиатрия и/или психология;
- f) эксплуатация и планировка аэропорта;
- g) изолированное место стоянки для воздушного судна, являющегося объектом акта незаконного вмешательства;
- h) наличие экспертов и документов в близлежащих пунктах;
- i) производство полетов; и
- j) прочее вспомогательное обеспечение, например, услуги лингвиста или теолога.

17.7 КОНТРОЛЬ ДОСТУПА В ЗОНУ ИНЦИДЕНТА

17.7.1 На период ликвидации инцидента необходимо определить контролируемую зону, которая охватывает основную зону инцидента и в которой следует установить внешний и внутренний кордоны вокруг фактического места инцидента, охраняемые вооруженными сотрудниками. Необходимо также установить передовой контрольно-пропускной пункт для контроля доступа к внутреннему кордону.

17.7.2 Внешний кордон должен предназначаться для охраны зоны инцидента и предотвращения доступа в эту зону населения, представителей прессы или ненужных сотрудников аэропорта и эксплуатанта воздушного судна, в то время как внутренний кордон должен предназначаться для изолирования инцидента и предотвращения доступа любого лица, непосредственно не задействованного в разрешении инцидента. Доступ к внутреннему кордону должен разрешаться только с согласия начальника передового контрольно-пропускного

пункта. В случае акта незаконного захвата передовой контрольно-пропускной пункт должен быть мобильным. Пример места инцидента показан на рис. 17-1. УКАБ по управлению кризисной ситуацией в области авиационной безопасности посвящен разбору функций и координации действий на месте инцидента.

17.7.3 Планы должны предусматривать регулирование движения вокруг аэропорта и в неконтролируемых зонах аэропорта для обеспечения быстрого въезда и выезда транспортных средств аварийных служб и любых лиц или сотрудников ведомств, присутствие которых в аэропорту необходимо для оказания помощи в разрешении инцидента. За пределами внешнего кордона следует назначить место встречи и район сосредоточения представителей всех ведомств, прибывающих к месту инцидента. Аварийные службы, такие как пожарные команды и бригады скорой помощи, должны дежурить в месте встречи и быть готовы к ликвидации последствий взрыва, пожара или любого другого происшествия, требующих быстрого вмешательства.

17.8 ИЗОЛИРОВАННОЕ МЕСТО СТОЯНКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

17.8.1 Если имеются подозрения в отношении наличия на борту воздушного судна взрывного устройства или опасного вещества, такое воздушное судно необходимо изолировать от зоны нормальной эксплуатации воздушных судов. С этой целью в каждом аэропорту следует выделить одно или несколько изолированных мест стоянки воздушных судов, куда можно переместить такое воздушное судно. Выбранное место должно находиться на расстоянии не менее 100 м или на максимально возможном расстоянии от других мест стоянки воздушных судов, ВПП, РД, зданий, общественных зон, хранилищ топлива или зон размещения взрывчатых или воспламеняющихся материалов.

17.8.2 Изолированное место стоянки воздушного судна необходимо также использовать для размещения незаконно захваченного воздушного судна, которое требует обслуживания или особого внимания. В этой связи следует рассмотреть возможность выбора такого места, которое плохо просматривается из зон общего пользования.



Рис. 17-1. Пример места инцидента

17.8.3 Необходимо позаботиться о том, чтобы под поверхностью изолированного места стоянки воздушного судна не проходили подземные газопроводы, топливопроводы и другие топливные магистрали или электрические силовые кабели. По возможности, следует выделить запасное изолированное место стоянки на случай, если основное изолированное место стоянки занято или если возникло несколько кризисных ситуаций.

17.8.4 Необходимо учесть направление преобладающего ветра и схемы посадки и взлета воздушных судов в аэропорту, с тем чтобы минимизировать нарушение деятельности аэропорта и окружающих населенных пунктов в случае пожара на воздушном судне или выброса опасных веществ с воздушного судна.

17.8.5 В планах на случай аварийных ситуаций в аэропорту необходимо также указать одно или несколько мест, в которые можно направить воздушные суда, подвергшиеся акту незаконного вмешательства. Однако при составлении планов следует проявлять достаточную гибкость и предусмотреть возможность, при необходимости, смены места размещения воздушного судна. При выборе специально выделяемых мест необходимо учитывать следующие аспекты:

- a) наличие скрытых подходов для облегчения действий служб безопасности, например, прилегающие строения и естественные укрытия, такие как деревья и неровность местности;
- b) необходимость быстрого и беспрепятственного доступа полицейских и других подразделений в зону инцидента;
- c) возможная угроза людям и другим воздушным судам на прилегающей территории, а также прочие источники опасности, такие как цистерны с топливом;
- d) необходимость изолировать выбранное место от представителей прессы и населения; и
- e) обеспечение, насколько это возможно, нормального прибытия и вылета воздушных судов в аэропорту в течение инцидента.

17.9 ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ВЗРЫВНЫЕ УСТРОЙСТВА

17.9.1 При обнаружении предполагаемого взрывного устройства или взрывчатого вещества на борту воздушного судна или в зданиях, местах расположения оборудования или установок необходимо незамедлительно принять соответствующие меры. Транспортировка такого устройства или вещества за пределы аэропорта через зоны, открытые для публики, чревата нежелательным риском. Поэтому аэропорты должны выделить изолированную зону, где такие устройства или вещества могут быть обезврежены или уничтожены. В идеальном варианте такое место должно располагаться недалеко от изолированного места стоянки воздушного судна, но не ближе 100 м от него.

17.9.2 Для определения наиболее безопасных маршрутов транспортировки обнаруженных предполагаемых взрывных устройств или взрывчатых веществ сотрудники службы безопасности аэропорта должны провести обследование аэропорта и заранее наметить пути в зону обезвреживания из всех мест возможного обнаружения таких устройств и веществ. Проводя такое обследование, необходимо изыскать оптимальные маршруты, проходящие на удалении от мест стоянки других воздушных судов, зданий, открытых для публики зон, топливных и электросиловых установок, газопроводов, средств связи и навигации. Всегда следует предусмотреть несколько маршрутов из любого места в аэропорту в изолированную зону обезвреживания.

17.9.3 При перемещении такого устройства или вещества специалистом по обезвреживанию необходимо стремиться исключить возможность срабатывания механизма взрывателя под воздействием электрических

сигналов, генерируемых аэропортовыми установками. Следует избегать использования передвижного и портативного передающего оборудования на расстоянии менее 30 м или 10 м для передатчиков малой мощности от подозрительного устройства.

17.9.4 В целях сведения к минимуму последствий взрыва следует рассмотреть возможность использования укрытия, позволяющего обеспечить эффективную работу специалистов по обезвреживанию взрывных устройств, например, зоны локализации взрыва. При проектировании зоны локализации взрыва следует предусмотреть возможность въезда в нее транспортного средства для выгрузки взрывного устройства или взрывчатого вещества. В этой связи необходимо провести консультации со специалистами по обезвреживанию взрывных устройств и, насколько это возможно, предоставить им любое требуемое оборудование.

17.9.5 Некоторые взрывные устройства приводятся в действие с помощью простых механизмов, чувствительных к изменению давления и срабатывающих при достижении заранее установленной высоты. Для проверки подозрительного багажа, груза или почты, куда может быть помещено такое устройство, целесообразно предусмотреть наличие камеры, моделирующей изменение атмосферных условий. При этом следует моделировать все прочие условия, которые могут возникать в ходе полета, в том числе генерируемые двигателями и бортовым оборудованием звуковые и электронные сигналы.

17.10 АВАРИЙНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ ЦЕНТР

17.10.1 Управление реализацией планов на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с актами незаконного вмешательства, на национальном уровне и на уровне аэропорта должно осуществляться из одного главного пункта. Для обеспечения такого управления может использоваться командный или аварийный оперативный центр (АОЦ). В части 7 Doc 9137 приведен дополнительный инструктивный материал, охватывающий основные типы аварийных ситуаций, которые могут возникнуть на территории аэропорта или вблизи него, и этот материал может быть полезным при создании АОЦ на национальном уровне или уровне аэропорта.

17.10.2 АОЦ необходимо обеспечить гибкой и эффективной системой связи, позволяющей вести прямые переговоры с воздушным судном, подвергшимся акту незаконного вмешательства, а также с органами обслуживания воздушного движения и всеми подразделениями службы безопасности, чья помощь может потребоваться в аэропорту.

17.10.3 Приложение 14 "Аэродромы" предусматривает необходимость разработки плана на случай аварийной обстановки на аэродроме, который определяет координацию действий, предпринимаемых при возникновении аварийной ситуации на аэродроме или в его окрестностях. Приложение также содержит рекомендацию, предусматривающую создание стационарного АОЦ и подвижного командного пункта для обеспечения такой координации.

17.10.4 Для руководства ответными действиями в случае акта незаконного вмешательства абсолютно необходим хорошо организованный и надлежащим образом оснащенный АОЦ. АОЦ выступает в качестве центрального органа контроля и координации деятельности всех задействованных ведомств, и поэтому порядок его использования и укомплектования кадрами должен четко оговариваться в планах на случай непредвиденных обстоятельств. Следует периодически проверять эксплуатационную готовность АОЦ.

17.10.5 АОЦ должен быть доступен только для уполномоченного персонала и расположен в легко доступном месте за пределами аэропорта. Кроме того, к АОЦ должен быть обеспечен постоянный доступ в возможно короткое время. Помещения АОЦ должны быть просторными и открытыми, с тем чтобы работающие в напряженной обстановке люди не мешали друг другу.

17.10.6 АОЦ должен иметь, как минимум, следующее оборудование и оснащение:

- a) достаточное количество рабочих столов, стульев и канцелярских принадлежностей для всех членов ГУКС;
- b) компьютеры и/или средства подключения портативных компьютеров;
- c) все виды дистанционной связи: радио, телевидение, стационарные и сотовые телефоны и интернет;
- d) последние карты аэропорта, планы и фотографии аэропорта и прилегающих к нему районов, основные типы воздушных судов, используемых крупнейшими эксплуатантами воздушных судов, а также макет аэропорта в масштабе;
- e) действующие информационные табло и планы места размещения, поэтажные планы, планы инфраструктуры (водоснабжение, канализация, электропитание, газ);
- f) резервный источник электропитания;
- g) туалеты и помещение для приема пищи; и
- h) находящиеся рядом помещения, предназначенные для ближайших родственников, членов семей и представителей прессы и средств массовой информации.

17.10.7 Дополнительный инструктивный материал приведен в добавлении 17.

17.11 СВЯЗЬ

17.11.1 Серьезную проблему могут представлять средства связи, если они уже не установлены. Необходимо заблаговременно договориться о содействии со стороны ведомств телефонной связи в случае непредвиденных обстоятельств. Потребуется линии связи между передовым контрольно-пропускным пунктом и персоналом, размещенным внутри внутреннего кордона, а также линии связи с АОЦ. Вероятно, единственной системой, обеспечивающей требуемую гибкость, является система радиосвязи, однако не следует забывать о том, что радиопереговоры могут прослушиваться преступниками, представителями прессы и другими субъектами, если не будут применяться шифрование или другие методы защиты радиопередач.

17.11.2 Должны быть установлены и готовы к использованию в случае инцидента следующие средства связи:

- a) защищенные наземные линии связи между передовым контрольно-пропускным пунктом и АОЦ, группой ведения переговоров и аэродромным диспетчерским пунктом;
- b) средства внутренней связи АОЦ; и
- c) защищенные линии связи с национальным центром координации и контроля, полномочными органами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов, аэродромным диспетчерским пунктом, штаб-квартирой ведомства полиции и аварийными службами.

17.11.3 Насколько это практически возможно, следует использовать телефонные аппараты, подключенные к проводной телефонной сети. Однако в аварийной ситуации в качестве альтернативы радиосредствам или наземным линиям связи можно применять сотовые телефоны, если они надлежащим образом настроены для

такого применения. К поставщику сотовой телефонной связи следует обратиться с просьбой обеспечить блокировку в районе инцидента всех ненужных сотовых телефонов.

17.12 ПРЕССА И СРЕДСТВА МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

17.12.1 В ходе серьезного инцидента в аэропорту отношения с прессой и средствами массовой информации должны строиться на честной, но строгой основе во избежание публикации информации, которая могла бы предвосхищать действия, планируемые или предпринимаемые силами безопасности.

17.12.2 Необходимо постоянно контролировать информацию об инциденте, с тем чтобы исключить перехват переговоров полиции и воздушного судна и их трансляцию в качестве новостей по общественным сетям. Следует предотвратить проникновение в зону инцидента съемочных групп и съемку операций, поскольку это может серьезно усугубить напряженные отношения между преступниками, а преждевременное раскрытие информации, касающейся операции, может нарушить тактические планы.

17.12.3 К представителям прессы и средств массовой информации следует относиться уважительно, предоставлять им имеющуюся информацию и оказывать возможную помощь, не нанося ущерба безопасности любых затронутых пассажиров и сотрудников полиции и службы безопасности, занимающихся инцидентом. Если представителям прессы и средств массовой информации будет отказано в получении информации, это может вызвать у них раздражение, и они могут не прислушаться к просьбам полиции о сотрудничестве, а вместо этого могут попытаться получить информацию другими способами и при этом намеренно или ненамеренно будут уменьшать шансы на мирное разрешение инцидента.

17.12.4 На начальном этапе необходимо договориться с прессой и средствами массовой информации о проведении регулярных брифингов в специально отведенном для представителей прессы помещении, например, каждый час или два, с тем чтобы сотрудник по связи со средствами массовой информации, назначенный ГУКС и органом полиции, сообщал только официальные и не наносящие ущерба безопасности сведения. Кроме того, сообщения для печати должны утверждаться к выпуску начальником ГУКС.

17.12.5 Соответствующий полномочный орган и другие структуры, задействованные в разрешении акта незаконного вмешательства, должны проявлять сдержанность в предоставлении сведений об этом акте незаконного вмешательства, которые могут быть распространены прессой и средствами массовой информации во время или после инцидента. В частности, необходимо свести к минимуму освещение фактических методов осуществления и планирования операции преступниками, а также мер безопасности, применяемых государствами для предотвращения актов незаконного вмешательства.

17.13 РОДСТВЕННИКИ И ЗАПРОСЫ ПО ТЕЛЕФОНУ

17.13.1 Следует предусмотреть отдельный орган, помимо АОЦ, для работы с запросами общественности относительно лиц, вовлеченных в инцидент. Потребуется создать в подходящем месте телефонный и информационный центр, укомплектованный подготовленным персоналом и имеющий надлежащие специальные линии связи и номера телефонов, для ответов на предполагаемые многочисленные телефонные звонки родственников и друзей лиц, вовлеченных в инцидент, а также представителей общественности. Следует ожидать международных телефонных звонков на различных языках.

17.13.2 Родственники и друзья лиц, вовлеченных в инцидент, могут предоставить полезную информацию для разрешения инцидента, например, фамилии, возраст, гражданство, внешний облик, состояние здоровья и т. д. Государства должны разработать систему сбора информации по заранее составленной форме, включая анкеты

с подробными вопросами о пассажирах и лицах, которые запрашивают по телефону информацию, с тем чтобы ГУКС могла провести надлежащий анализ собранных данных. Такой анализ не должен выполняться телефонным и информационным центром, которому следует сконцентрироваться на сборе информации и ведении точного перечня всех вовлеченных в инцидент лиц. Всю информацию, предоставляемую телефонным и информационным центром родственникам, друзьям и общественности, следует тщательно согласовывать с ГУКС и сотрудником по связи со средствами массовой информации.

17.13.3 Помимо большого объема телефонных звонков в аэропорт инцидента, следует иметь в виду, что некоторые родственники и друзья могут находиться в аэропортах вылета или назначения, которые не являются местом инцидента. Родственников и друзей, находящихся в аэропорту инцидента, следует изолировать от остальной группы людей и разместить в центре отдыха и дебрифинга.

17.13.4 Центр отдыха и дебрифинга должен размещаться отдельно от телефонного и информационного центра и АОЦ и в идеальном случае быть изолирован от доступных для публики зон аэропорта. Основные функции персонала этого центра должны заключаться в оказании помощи родственникам и друзьям, контактировании с находящимися в стрессовой ситуации людьми, освобождая тем самым от этой тяжелой работы структуры, непосредственно занятые в разрешении инцидента, а также в сборе дополнительной информации о вовлеченных в инцидент лицах или жертвах инцидента.

17.13.5 Используемые центром отдыха и дебрифинга анкеты должны быть составлены по такой же форме, как и анкеты телефонного и информационного центра, однако в них следует четко указать, что источник информации присутствовал физически. Все такие анкеты следует передавать в телефонный и информационный центр, прежде чем они направляются в ГУКС. ГУКС может решить провести дополнительные собеседования с родственниками и друзьями с целью подтверждения и сбора дополнительной информации. В случае раненых или погибших, информация о родственниках и друзьях, собранная персоналом телефонного и информационного центра и центра отдыха и дебрифинга, может оказаться полезной для органов полиции.

17.13.6 Рекомендуется регулярно проводить учения по отработке функционирования обоих центров, по крайней мере раз в год, с целью поддержания высокого уровня компетенции их сотрудников и обеспечения оперативности и адекватности предпринимаемых действий.

17.14 РЕАГИРОВАНИЕ НА УГРОЗЫ

17.14.1 Общие положения

17.14.1.1 В соответствии с положениями государственной НПБГА в аэропортовых планах на случай непредвиденных обстоятельств необходимо указать пост и/или должность лица и ведомство, отвечающие за оценку всех случаев потенциальной угрозы взрыва или других актов насилия в отношении гражданской авиации, независимо от того, касаются ли они воздушных судов на земле или в полете или зданий на территории аэропорта.

17.14.1.2 Необходимо назначить и должным образом подготовить экспертов по оценке угрозы взрыва, с тем чтобы по результатам своей оценки угрозы они могли предоставлять рекомендации в отношении принятия адекватных мер безопасности для противодействия угрозе.

17.14.1.3 Все угрозы, полученные по телефону, письмом или при помощи других средств связи и указывающие на возможность акта незаконного вмешательства в аэропорту или в воздухе, должны рассматриваться как опасные и реальные, пока не будет установлено иное. Каждый такой случай необходимо

тщательно расследовать и немедленно о нем докладывать, с тем чтобы обезопасить пассажиров, экипаж, наземный персонал и общественность. Персонал необходимо ознакомить со специальной формой уведомления, образец которой приведен в дополнении А к добавлению 38.

17.14.2 Позитивная идентификация угрозы

17.14.2.1 Необходимо установить системный подход к оценке угроз взрыва, с тем чтобы, насколько это практически возможно, при наличии реальной бомбы или другого устройства результатом оценки было предпринятие конкретных действий, а в случае ложной угрозы, оценка приводила к минимальному нарушению нормальной деятельности.

17.14.2.2 Такой подход разработан рядом государств на основе использования метода "позитивная идентификация угрозы". Эта методология предназначена подводить специалистов по оценке угрозы взрыва к логическому заключению. Метод позитивной идентификации угрозы позволяет классифицировать угрозу как конкретная, неконкретная или ложная.

17.14.2.3 Метод позитивной идентификации угрозы является надежным в большинстве обстоятельств, хотя государства, исходя из существующих местных ситуаций, могут предусматривать более строгие оценки угроз.

17.14.2.4 Метод позитивной идентификации угрозы должен предусматривать использование специфических особенностей информации об угрозе для определения того, насколько серьезно следует относиться к данной угрозе. Чем больше информации сообщает звонивший, учитывая, что большинство угроз передаются анонимно по телефону, тем более вероятной является угроза, требуя к себе серьезного отношения. Дополнительный инструктивный материал о методе позитивной идентификации угрозы и его использовании приведен в дополнении В к добавлению 38.

17.14.3 Действия летного экипажа

17.14.3.1 В соответствии с положениями главы 13 части I Приложения 6 эксплуатанты воздушных судов должны разрабатывать и осуществлять программы подготовки членов экипажа, которые позволяют последним предпринимать оптимальные действия для сведения к минимуму последствий актов незаконного вмешательства. Дополнительная информация о требованиях Приложения 6, касающихся экипажа, приведена в главе 16.

17.14.3.2 Оценив обстановку, командир воздушного судна должен сообщить об обстоятельствах, связанных с возникшей угрозой, органу обслуживания воздушного движения. При этом необходимо учитывать возможные последствия любых действий, предпринимаемых такими органами или другими полномочными органами государства и противоречащих запросам командира воздушного судна.

17.14.3.3 В Токийской конвенции оговариваются полномочия командира воздушного судна в полете и санкционируются конкретные действия, которые должны быть им предприняты в случае акта незаконного вмешательства. Кроме того, командир воздушного судна должен руководить действиями всех членов экипажа, включая любых сотрудников службы безопасности. Если командир воздушного судна не в состоянии делать это, то в соответствии с руководством эксплуатанта воздушного судна командование должен принять на себя другой член экипажа, обладающий соответствующей квалификацией. Все члены экипажа, находящиеся под началом командира, должны оказывать этому другому члену всяческую помощь.

17.14.3.4 Необходимо учитывать, что лицо, совершающее акт незаконного вмешательства на борту воздушного судна в полете, может находиться в психически неуравновешенном, легко возбудимом или нервном состоянии. Поэтому члены экипажа должны:

- a) воздерживаться от ведения ненужных разговоров или предпринятия действий, которые могут вызвать раздражение данного лица;
- b) проявлять должную осторожность, с тем чтобы не вызвать возбуждения пассажиров или каких-либо действий с их стороны в попытке задержать данное лицо, что может создать угрозу безопасности полета. Одной из практических мер сдерживания пассажиров является рекомендация застегнуть привязные ремни; и
- c) прекратить обслуживание алкогольными напитками.

17.14.3.5 Во многих случаях летный экипаж воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, может не располагать необходимой полетной документацией и руководствами для выполнения полетов в том районе, куда назначено лететь воздушному судну. В этой связи, на случай чрезвычайной обстановки, необходимо обеспечить летный экипаж комплектом действующей аэронавигационной документации для выполнения возможной посадки в местах, расположенных в стороне от запланированного маршрута. Такой комплект технической и аэронавигационной документации может помочь экипажу благополучно выполнить посадку в незнакомом, но находящемся в пределах дальности полета аэропорту. Дополнительный инструктивный материал по действиям экипажа в случае акта незаконного вмешательства приведен в Doc 9811.

17.14.4 Угроза взрыва на земле

17.14.4.1 Когда угроза взрыва касается воздушного судна, еще находящегося на земле, то после оценки предупреждения об угрозе эксплуатанты воздушных судов по согласованию с полномочными органами аэропорта и другими ответственными правоохранительными органами должны предпринять следующие действия:

- a) произвести высадку всех пассажиров и членов экипажа вместе со всей их ручной кладью, используя для этой цели лестничные трапы или посадочную галерею аэровокзала; аварийные надувные трапы следует использовать только в чрезвычайных обстоятельствах;
- b) отбуксировать воздушное судно в удаленное место, например, к изолированному месту стоянки;
- c) изолировать и провести повторный досмотр всех пассажиров и их ручной клади и держать их в отдельной зоне до тех пор, пока члены экипажа, перевозимый в грузовом отсеке багаж, груз, бортпитание и бортприпасы не пройдут проверку и/или досмотр с помощью технических средств или ручной досмотр и не будут объявлены безопасными;
- d) выгрузить весь перевозимый в грузовом отсеке багаж и попросить пассажиров опознать свой багаж, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;
- e) выгрузить весь груз, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;
- f) проверить целостность бортпитания и бортприпасов; и
- g) произвести обыск воздушного судна. Такой обыск должен производиться только специальным и надлежащим образом подготовленным персоналом правоохранительных органов.

17.14.5 Угроза взрыва в полете

17.14.5.1 В случае угрозы взрыва в полете ответственность за принятие решений возлагается на командира воздушного судна. Однако командир воздушного судна должен, когда это возможно, запросить помощь со стороны эксперта по обезвреживанию боеприпасов, находящегося либо на борту воздушного судна, либо на земле, используя связь для обеспечения управления воздушным движением.

17.14.5.2 При угрозе взрыва на борту находящегося в полете воздушного судна необходимо предпринять некоторые или все из нижеизложенных действий:

- a) оценка угрозы;
- b) ответные действия и/или решения, в том числе относительно характера ответных действий (явные или скрытые);
- c) проведение обыска в полете;
- d) оценка возможных последствий наддува или выравнивания давления внутри воздушного судна;
- e) определение порядка проведения обыска, например, можно начать с мест общего доступа;
- f) распределение обязанностей по проведению обыска среди членов летного экипажа;
- g) оповещение пассажиров об угрозе взрыва командиром воздушного судна;
- h) организация возможного участия пассажиров в проведении обыска;
- i) установление порядка действий в аварийной ситуации при обнаружении предполагаемого взрывного устройства; и
- j) определение маршрута полета и процедур выполнения посадки и высадки пассажиров.

17.14.5.3 Дополнительный инструктивный материал в отношении действий, которые следует предпринимать при угрозе взрыва в полете, приведен в дополнении С к добавлению 38.

17.14.6 Процедуры обыска (осмотра)

17.14.6.1 Администрации аэропортов или эксплуатанты воздушных судов должны вводить специальные дополнительные меры и процедуры в зависимости от того, связаны ли угроза взрыва или обнаружение предполагаемого взрывного устройства с воздушным судном на земле или в полете, или сооружениями аэропорта, включая пассажирский терминал. На борту каждого воздушного судна должны находиться план и контрольный перечень осмотра. Контрольные перечни должны быть разработаны техническим отделом эксплуатанта воздушного судна, и для каждого типа воздушного судна и конфигурации кабины должен быть свой контрольный перечень.

17.14.6.2 При осмотре здания или воздушного судна в поисках предполагаемого взрывного устройства, о котором сообщалось в информации об угрозе взрыва, следует руководствоваться приводимыми ниже основными принципами:

- a) поиск является наиболее эффективным, если он проводится персоналом, знакомым с соответствующим зданием или воздушным судном;
- b) поиск необходимо осуществлять в определенной последовательности и отчетливо пометать осмотренные зоны;
- c) в течение всего периода поиска необходимо установить и поддерживать строгий контроль доступа в проверяемое здание или воздушное судно;
- d) поисковым командам следует дать указание не прикасаться к любому необычному предмету, который они могут обнаружить, и не вскрывать его, а незамедлительно доложить о нем руководителю поисковой команды; и
- e) любые найденные предполагаемые взрывные устройства следует отчетливо пометить и закрыть доступ в непосредственно прилегающую к ним зону.

17.14.6.3 Дополнительный инструктивный материал приведен в добавлении 41.

17.14.7 Процедуры обыска (осмотра) воздушного судна в полете

17.14.7.1 Ввиду большого количества воздушных судов, находящихся в эксплуатации по всему миру, невозможно предложить рекомендуемые процедуры осмотра воздушных судов, которые будут применимы во всех случаях. Эксплуатанты воздушных судов должны разработать план и контрольный перечень осмотра для каждого типа эксплуатируемых ими воздушных судов и включить эти план и контрольный перечень в предназначенный для летного экипажа комплект документов по вопросам безопасности. Дополнительный инструктивный материал приведен в добавлении 39. Необходимо разработать и выполнять программу подготовки всех членов летного и кабинного экипажей.

17.14.7.2 Во избежание дублирования усилий осмотр воздушного судна должен проводиться в определенной последовательности сотрудниками, знакомыми с данным типом воздушного судна, имеющими при себе контрольный перечень и назначенными для осмотра конкретных зон воздушного судна. Особое внимание следует уделять тем местам, к которым могли иметь доступ пассажиры, таким как основные пассажирские салоны, зона бортовой кухни и туалеты, при этом необходимо осмотреть также кабину летного экипажа или любые нижние отсеки кабины, к которым имеется доступ во время полета.

17.14.7.3 Как правило, осмотр должен проводиться с соблюдением чрезвычайной осторожности и с использованием фонарей и зеркал, если он выполняется в труднодоступных или неосвещенных местах. Осматриваться должны все помещения, двери которых можно легко и быстро открыть. Следует тщательно осмотреть места установки оборудования, поскольку взрывное устройство может быть спрятано внутри такого оборудования, за ним или под ним. Осмотр можно не производить, если дверь, отсек или прибор надлежащим образом опечатаны или заперты и отсутствуют признаки попыток их вскрытия.

17.14.7.4 Взрывные устройства могут быть замаскированы самым различным образом. Поисковым командам следует дать указание обращать внимание на неопознанные или неприметные предметы, а также на все, что не должно находиться в данном месте, не поддается объяснению или выглядит посторонним.

17.14.7.5 Поскольку взрывные устройства или оружие могут быть спрятаны внутри оборудования или компонентов воздушного судна, осмотр подвергающихся повышенной опасности воздушных судов должен проводиться подготовленными и компетентными сотрудниками служб безопасности, которым, при необходимости, оказывают помощь члены экипажа или авиационный инженерно-технический персонал.

17.14.7.6 Дополнительный инструктивный материал, касающийся предполагаемых взрывных устройств, приведен в добавлении 40.

17.14.8 Процедуры эвакуации

17.14.8.1 Если администрация аэропорта или здания по согласованию с главным сотрудником по безопасности аэропорта примет решение о необходимости эвакуации, главный сотрудник по безопасности аэропорта должен указать, какие этажи или зоны необходимо освободить.

17.14.8.2 В одноэтажных или двухэтажных зданиях эвакуация может быть произведена сравнительно легко. Однако в зданиях, насчитывающих более трех этажей, эвакуацию, как правило, следует ограничивать зоной, непосредственно прилегающей к месту обнаружения подозрительного предмета или вещества, или помещениями, конкретно указанными в сообщении об угрозе, а также аналогичным пространством на этажах, которые находятся непосредственно под этим помещением и над ним.

17.14.8.3 Решение об эвакуации зданий, в которые публика обычно имеет доступ, должно приниматься администрацией здания, желательно, по согласованию с главным сотрудником по безопасности аэропорта и/или органом, выполняющим полицейские функции. Эксплуатанты должны установить аналогичные процедуры для своих собственных зданий. При этом необходимо учитывать следующие факторы:

- a) число и частоту получения ложных угроз и возможное влияние случаев эвакуации зданий на частоту таких угроз;
- b) возможную опасность, связанную с эвакуацией, например большое скопление людей в залах или на лестничных клетках, т. е. в тех местах, где может быть размещено взрывное устройство; и
- c) проблемы и опасности, связанные с эвакуацией зоны, в которую открыт доступ широкой публике.

17.14.8.4 Дополнительный инструктивный материал, касающийся процедур эвакуации, приведен в добавлении 41.

Эвакуация органов обслуживания воздушного движения

17.14.8.5 Руководство служб воздушного движения должно разработать конкретные процедуры эвакуации органов обслуживания воздушного движения в случае угрозы взрыва. В основном, такие процедуры должны быть аналогичны процедурам прекращения обслуживания воздушного движения в связи с пожаром, стихийными бедствиями или полным выходом из строя основных средств связи. При разработке процедур необходимо учитывать местонахождение и численность персонала органов обслуживания воздушного движения, объем и характер воздушного движения, альтернативные возможности обеспечения бесперебойного обслуживания воздушного движения, а также наличие средств связи.

17.14.8.6 Процедуры должны отражать следующие аспекты:

- a) полномочия, средства и методы отдания приказов об эвакуации;
- b) орган(ы,) которому(ым) следует на временной основе передать ответственность за обслуживание воздушного движения;

- c) средства и методы оповещения органа(ов), упомянутого(ых) в подпункте b), и передачи ему (им) основных полетных данных;
- d) средства и методы оповещения воздушных судов в полете о сложившейся ситуации и процедурах, которым они должны следовать;
- e) средства и методы оповещения воздушных судов на земле и эксплуатантов о сложившейся ситуации; и
- f) возобновление нормальной работы после устранения или отмены угрозы взрыва, включая средства и методы отдания приказов о возобновлении работы.

17.14.8.7 Во многих случаях, например, когда затрагиваются крупные районные диспетчерские центры или диспетчерские пункты подхода, полное прекращение работы органов обслуживания воздушного движения невозможно по соображениям безопасности пассажиров, членов экипажа и воздушных судов. В этой связи процедуры должны предусматривать сокращение, по мере необходимости, численности персонала, обеспечивающего работу органа обслуживания воздушного движения.

17.14.8.8 Процедуры обыска (осмотра) зданий аэропорта следует, при необходимости, скорректировать и применять в отношении зданий, в которых размещены органы обслуживания воздушного движения. Дополнительный инструктивный материал приведен в добавлении 41.

17.15 РАССМОТРЕНИЕ, АНАЛИЗ И УВЕДОМЛЕНИЕ

Принципы

17.15.1 После каждого происшествия или случая угрозы соответствующий полномочный орган должен в кратчайшие сроки провести рассмотрение и анализ всех выясненных обстоятельств. В любом случае, все причастные лица должны сообщить о своей роли, возникших проблемах и достигнутых результатах, взаимодействии с другими участниками и эффективности связи, а также высказать соображения о необходимости изменения или пересмотра конкретных планов на случай непредвиденных обстоятельств или программ безопасности. Исходя из характера и последствий происшествия, участников следует попросить представить письменные доклады.

17.15.2 Результаты такого рассмотрения и анализа наряду с рекомендациями отдела по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации необходимо довести до сведения всех участников для принятия мер по улучшению положения дел в целом и устранению выявленных недостатков. О любых действиях, предпринятых государством для устранения недостатков, следует незамедлительно уведомить ИКАО.

17.15.3 После проведения рассмотрения и анализа соответствующему полномочному органу необходимо провести или организовать общий разбор происшествия с участием всех сотрудников служб безопасности аэропорта и эксплуатанта воздушного судна, членов комитетов по безопасности и других официально заинтересованных сторон. Цель такого разбора заключается в том, чтобы поделиться опытом с теми, кто непосредственно не занимался данным происшествием, с тем чтобы они могли лучше подготовиться к реагированию на будущие происшествия, которыми им, возможно, придется заниматься.

Уведомления

17.15.4 Государствам, имеющим отношение к акту незаконного вмешательства, надлежит представить ИКАО всю соответствующую информацию, касающуюся связанных с обеспечением безопасности аспектов акта незаконного вмешательства, по возможности, в кратчайшие сроки после разрешения такого акта. Государствам следует, когда это целесообразно, представлять копии уведомлений, подготовленных для ИКАО, другим государствам, для которых такие уведомления могут представлять интерес.

17.15.5 Информация, представленная государствами, будет анализироваться ИКАО на предмет ее использования при рассмотрении предложений о введении новых или пересмотренных Стандартов, Рекомендуемой практики или правил, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Эта информация будет также использоваться при разработке дополнительного инструктивного материала для включения в настоящее руководство и другие соответствующие документы ИКАО.

17.15.6 Государствам следует представлять ИКАО уведомления, не касающиеся политических аспектов происшествий всех типов. Государство должно проводить подробный анализ таких уведомлений, делать на его основе соответствующие выводы и распространять существенную информацию и рекомендации для принятия эффективных мер защиты. Уведомления должны направляться в оперативном порядке и содержать подробные данные о недостатках в программах государства, вскрытых в ходе рассмотрения, анализа и разбора происшествия, и/или планы совершенствования методов и процедур, которые оказались неэффективными.

17.15.7 В этой связи, для того чтобы ИКАО своевременно получала информацию о меняющихся сценариях, необходимо представлять следующие уведомления, образцы которых приведены в добавлении 42:

- a) предварительное уведомление об акте незаконного вмешательства, которое должно быть подготовлено и направлено в кратчайшие сроки государством регистрации; и
- b) окончательное уведомление об акте незаконного вмешательства, которое должно быть подготовлено и направлено государствами после завершения расследования (неюридических аспектов).

17.15.8 Формат уведомлений рассчитан на информацию о любом акте незаконного вмешательства, включая:

- a) акт незаконного захвата воздушного судна;
- b) попытка незаконного захвата воздушного судна;
- c) незаконный акт, направленный против безопасности полетов гражданской авиации, включая диверсии, преднамеренное нанесение ущерба, размещение бомб и других взрывных устройств или взрывчатых веществ в аэропортах, на воздушных судах, в багаже, грузе или почте;
- d) попытка совершения незаконного акта, направленного против безопасности полетов гражданской авиации; и
- e) любые другие акты незаконного вмешательства, включая вооруженные нападения в аэропортах и акты, направленные против сотрудников, сооружений или транспортных средств вне аэропорта, а также акты, которые могут представлять потенциальную угрозу международной гражданской авиации.

17.15.9 Подробную информацию по важным вопросам, таким как новые или необычные способы и методы действий и приемы преступников, следует оперативно доводить до сведения полномочных органов обеспечения

безопасности аэропортов, в которых могут быть применены аналогичные способы. Хотя широкая огласка таких вопросов представляется нежелательной, необходимо как можно скорее информировать все аэропорты, в которых могут произойти аналогичные происшествия, в особенности, расположенные в соседних государствах. Это позволит своевременно разработать и внедрить эффективные контрмеры и процедуры.

Сроки представления уведомлений

17.15.10 Предварительные уведомления должны быть подготовлены соответствующим полномочным органом на одном из шести рабочих языков ИКАО и направлены соответствующим государствам и ИКАО авиапочтой в течение 30 дней после даты происшествия. Если необходимо предпринять срочные корректирующие действия, соответствующим государствам и ИКАО следует представить с помощью наиболее удобных и оперативных средств связи всю подробную информацию о таких действиях, как только она станет известной.

17.15.11 Окончательные уведомления должны быть направлены в течение 60 дней полномочным органом каждого причастного государства, по крайней мере государства, в котором началось происшествие, и государства, в котором происшествие завершилось, в адрес:

- a) государства, которое начало расследование, если оно делегировало ответственность за проведение расследования другому государству;
- b) государства эксплуатанта;
- c) государства регистрации;
- d) государств, граждане которых погибли, получили телесные повреждения или задержаны в результате происшествия;
- e) любого государства, которое предоставило относящуюся к данному происшествию информацию, необходимые средства, экспертов или оказало другую помощь; и
- f) ИКАО.

17.15.12 Полномочный орган, проводящий расследование происшествия, должен на всех этапах расследования незамедлительно представлять соответствующим полномочным органам, в том числе другим государствам, рекомендации в отношении корректирующих действий, которые необходимо срочно предпринять для предотвращения аналогичных происшествий. Такие действия не следует откладывать до завершения подготовки окончательного уведомления.

Глава 18

КИБЕР-УГРОЗЫ КРИТИЧЕСКИМ АВИАЦИОННЫМ СИСТЕМАМ ИНФОРМАЦИОННЫХ И СВЯЗНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

18.1 ЗАЩИТА КРИТИЧЕСКИХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ ИНФОРМАЦИОННЫХ И СВЯЗНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

18.1.1 Условия деятельности гражданской авиации быстро и существенно меняются по мере внедрения новейшего оборудования и систем связи, позволяющих перейти от ручных операций к более эффективным автоматизированным процессам обработки, передачи и хранения информации, обеспечивающим повышение безопасности и упрощение формальностей.

18.1.2 Эксплуатанты авиационной техники, включая эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, поставщиков обслуживания воздушного движения и пр., должны определить программные и аппаратные средства используемых ими критических информационных систем, к которым, в числе прочих, могут относиться:

- a) системы контроля доступа и охранной сигнализации;
- b) системы контроля вылета;
- c) системы установления принадлежности багажа пассажирам;
- d) системы досмотра и/или системы обнаружения взрывчатых веществ, работающие в комплексе или автономно;
- e) базы данных о зарегистрированных агентах и/или известных грузоотправителях;
- f) системы организации воздушного движения;
- g) используемые эксплуатантами воздушных судов системы бронирования и регистрации пассажиров;
- h) замкнутые телевизионные системы наблюдения; и
- i) командные, контрольные и диспетчерские системы, имеющие отношение к обеспечению безопасности.

18.1.3 Характер использования таких систем, повышенный уровень связности или взаимодействия между наземными системами и воздушным судном, а также применение готового стандартного программного обеспечения и оборудования обуславливают наличие множества потенциально уязвимых мест. В случае злонамеренного вмешательства в работу таких систем безопасность пассажиров, экипажа и наземного персонала будет поставлена под угрозу. Кроме того, необходимо обеспечить защиту личной информации пассажиров и персонала от несанкционированного доступа и использования.

18.1.4 В этой связи государства должны включать в свои НПБГА и другие национальные программы безопасности соответствующие положения, касающиеся защиты критических систем информационных и связанных технологий, включая их программное обеспечение и аппаратные средства, от кибер-атак и вредных воздействий.

18.1.5 НПБГА должны содержать указания о том, что характер этих систем и содержащейся в них информации имеет критическое значение для безопасного выполнения полетов и безопасности деятельности гражданской авиации. Цель при этом заключается в том, что необходимо по крайней мере:

- a) защищать системы от несанкционированного доступа и использования;
- b) предотвращать вмешательство в работу систем; и
- c) обнаруживать атаки на системы.

18.1.6 Физическая защита таких систем должна начинаться на этапе проектирования или как можно ранее, с тем чтобы обеспечить максимально возможную устойчивость систем к кибер-атакам. Это может быть достигнуто, используя многоуровневый подход, который в числе прочего включает:

- a) административные меры регулирования, например:
 - i) стандарты, политика и процедуры обеспечения безопасности;
 - ii) надлежащее осуществление отбора, найма и подготовки персонала, особенно лиц на руководящие должности, включая проверку их анкетных данных;
 - iii) оценка угроз и риска с целью определения уязвимости системы и вероятности атаки;
 - iv) контроль качества, включая инспекции и проверки; и
 - v) обеспечение безопасности цепочки поставок программного обеспечения и оборудования;
- b) виртуальные или логические средства контроля, например:
 - i) средства сетевой защиты;
 - ii) шифрование данных;
 - iii) системы обнаружения вторжения в сеть;
 - iv) антивирусные системы; и
- c) физические меры контроля, например:
 - i) обеспечение надлежащей защиты оборудования систем, в частности серверов, и его размещение в местах, доступ к которым контролируется;
 - ii) внедрение систем аутентификации для подключения к системе, например на основе использования биометрических методов и/или паролей, с целью подтверждения того, что доступ к системе получают только лица, имеющие соответствующее разрешение;

- iii) ограничение количества лиц, имеющих право доступа;
- iv) обязательная выдача разрешений в рамках систем несколькими лицами, например личный аэропортовый пропуск может быть выдан только в случае разрешения его выдачи двумя лицами;
- v) постоянный контроль и управление доступом к системам;
- vi) использование автономных резервных систем на случай потери основной системы; и
- vii) ведение журналов регистрации операций, которые могут быть полезными при проверке и оценке деятельности, а также для выдачи предупреждений в тех случаях, когда в процессе деятельности нарушаются нормальные эксплуатационные параметры.

18.1.7 Защита критических авиационных систем информационных и связанных технологий, в том числе их компонентов, программного обеспечения и данных, должна включаться в процессы оценки угроз, установленные соответствующим полномочным органом. Это может достигаться путем включения критических авиационных систем информационных и связанных технологий в оценки вероятных методов атаки.

18.1.8 Соответствующий полномочный орган должен также обязать эксплуатантов проводить оценки уязвимости их авиационных систем информационных и связанных технологий, установить меры снижения риска потенциальных кибер-атак и проверять внедрение таких мер, используя механизм регулярного контроля за выполнением требований, например путем проведения инспекций и проверок.

18.1.9 Дополнительный инструктивный материал, касающийся кибер-безопасности при организации воздушного движения, приводится в документе ИКАО "Руководство по безопасности системы организации воздушного движения" (Doc 9985 – Restricted).

18.2 МЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Безопасность через проектирование

18.2.1 Соответствующий полномочный орган должен обеспечить учет эксплуатантами мер безопасности при проектировании, внедрении и эксплуатации новых авиационных систем информационных и связанных технологий, включая утилизацию оборудования и программного обеспечения. При модификации существующих систем необходимо также, насколько это практически возможно, учитывать аспекты безопасности. Например, проектирование и сооружение элементов производственной базы эксплуатантов аэропортов и воздушных судов (например, стоек регистрации и посадки пассажиров, билетных стоек, контрольно-пропускных пунктов проведения досмотра и пр.), грузовых и логистических комплексов материально-технической базы аэропортов являются наиболее совершенными, когда аспекты безопасности учитываются на самом раннем этапе данного процесса. Это компенсирует расходы и негативные для эксплуатации последствия, связанные с необходимой модернизацией производственной базы или оборудования.

18.2.2 Спецификации и контракты на поставку новых авиационных систем информационных и связанных технологий должны включать положения, касающиеся безопасности. Поставщики должны представить подробные сведения о предусмотренной защите информации и работы систем, включая условия постоянной технической поддержки и обслуживания, осуществляемых на месте или дистанционным образом. Должно

регулярно проводиться и регулироваться профилактическое техническое обслуживание, и, если техническая поддержка и обслуживание выполняются сторонним исполнителем, количество лиц, имеющих право доступа к программному обеспечению и оборудованию системы, должно быть ограниченным. Такая мера будет способствовать предотвращению несанкционированного доступа к системе и сводить к минимуму возможное нарушение отдельными лицами целостности системы. Кроме того, прокладка кабелей должна быть спроектирована таким образом, чтобы исключалась возможность простого проникновения в критические авиационные информационные системы.

Разделение сетей

18.2.3 Соответствующий полномочный орган должен принять меры к тому, чтобы сети, используемые критическими авиационными системами информационных и связанных технологий, были отделены от сетей с открытым доступом.

18.2.4 Программное обеспечение и оборудование современной авиационной системы информационного обеспечения и связи не могут работать без необходимых кабельных соединений и взаимодействия с сетью других эксплуатационных систем, обеспечивающих передачу информации и обмен данными. В этой связи необходимо проводить анализ работы систем на предмет подтверждения того, что достижение целей в области безопасности не нарушается вследствие взаимодействия таких систем с сетями связи неконтролируемого или открытого доступа, а также внедрять соответствующие методы и практические приемы снижения количества соединений до минимально необходимого. Такая практика часто называется усилением защиты.

18.2.5 Соединение с сетями должно осуществляться под соответствующим контролем, когда известны тип информации, частота или метод обмена данными между системой и сетью. Необходимо предусмотреть эффективную систему организации интерфейсов с такими сетями, с тем чтобы обеспечить регистрацию, рассмотрение и обновление, при необходимости, всех соединений с системой, а также надлежащую антивирусную и антихакерскую защиту.

18.2.6 Кроме того, следует предусмотреть иерархический подход к управлению программным обеспечением. Право осуществлять административные функции в отношении критической авиационной системы информационной и связанной технологии должно предоставляться ограниченному количеству лиц. Доступ к такой системе должен основываться на принципе обоснованной необходимости. Например, некоторым лицам может предоставляться право только считывать данные, а другим лицам может быть предоставлен доступ только к компонентам системы, относящимся к их конкретным задачам.

Дистанционный доступ

18.2.7 Соответствующий полномочный орган должен принять меры к тому, чтобы дистанционный доступ к критическим авиационным системам информационных и связанных технологий разрешался только в соответствии с заранее сформулированными и безопасными условиями и чтобы поставщики не имели несанкционированного доступа к таким системам после поставки и/или установки таких систем.

18.2.8 Во многих случаях дистанционный доступ предполагает наличие у поставщиков некоторого способа доступа к системе. Эксплуатанты должны принимать меры к тому, чтобы им был известен маршрут такого доступа и были согласованы метод и условия входа в систему. Например, поставщика следует обязать уведомлять назначенное эксплуатантом лицо о всех случаях необходимости доступа к системе. Как альтернатива, должно составляться автоматическое электронное сообщение для уведомления назначенного эксплуатантом лица о каждом случае запроса доступа.

18.2.9 Техническое обслуживание систем должно осуществляться только уполномоченным на то персоналом в заранее оговоренные и утвержденные сроки. Эксплуатанты должны потребовать от поставщиков ограничить количество лиц, уполномоченных осуществлять техническую поддержку и обслуживание системы. Необходимо проводить проверку анкетных данных таких лиц, включая их криминальное прошлое, насколько это возможно с правовой точки зрения.

18.2.10 Упомянутые выше меры должны дополняться соответствующими проверками и системой уведомления об исключительных ситуациях, генерирующей автоматическое уведомление о всех случаях, когда имеет место аномальная деятельность в системе или доступ к системе в нерабочее время. Например, при попытке входа в систему в несогласованное заранее время администратору системы должно направляться уведомление об исключительной ситуации. Это лицо должно связаться с поставщиком для выяснения причины необходимости входа в систему без предварительной договоренности. Аналогичным образом, необходимо регулярно просматривать журналы регистрации проверок для отслеживания и расследования случаев исключительного доступа.

18.2.11 Поставщики и другие субъекты могут использовать в программном обеспечении неофициальные фрагменты кода, называемые также "люками", для незаметного входа в систему и ее использования. Почти невозможно сделать систему менее уязвимой в этом отношении, однако некоторые меры могут помочь обнаружить проблемы. Реализация программного обеспечения после средства сетевой защиты, которое не предоставлено тем же поставщиком, и регулярные проверки системы должны позволить выявлять любую необычную деятельность в системе.

18.2.12 Соответствующий полномочный орган и эксплуатанты должны требовать предоставления поставщиками сертификата, подтверждающего отсутствие таких люков доступа и гарантирующего целостность системы. Это может оказаться полезным в случае необходимости судебного преследования.

18.3 БЕЗОПАСНОСТЬ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВКИ ОБОРУДОВАНИЯ И ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

18.3.1 Авиационные системы информационных и связанных технологий необходимо периодически модернизировать вследствие изменения эксплуатационных требований и совершенствования программного обеспечения, и при этом часто требуется обновлять их программное обеспечение и/или оборудование. В каждом таком случае существует возможность несанкционированного внедрения программ или оборудования, которые могут нарушать и вмешиваться в работу системы или снижать ее целостность.

18.3.2 Должны приниматься меры к тому, чтобы для поставки оборудования и программного обеспечения для авиационных систем информационных и связанных технологий использовались только признанные и легитимные поставщики. Насколько это практически возможно, необходимо применять принцип безопасности цепочки поставок. Цель этой меры заключается в обеспечении защиты целостности программного обеспечения и оборудования от несанкционированного нарушения в процессе поставки. От поставщиков необходимо требовать предоставить подробную информацию об их мерах обеспечения безопасности не только на этапе установки, но также в течение срока службы системы.

18.4 РЕГИСТРАЦИЯ СЛУЧАЕВ КИБЕР-АТАК

18.4.1 Понимание угрозы и возможных методов атак является ключевым элементом разработки соответствующих мер защиты авиационных систем информационных и связанных технологий от кибер-атак. Одна возможность получения полезной информации в данном случае заключается в рассмотрении статистики

инцидентов. Для обеспечения эффективности данной меры соответствующие полномочные органы должны осуществить, в числе прочего, следующее:

- a) разработать и внедрить типовой порядок представления данных о случаях кибер-атак. Это упростит сбор и анализ информации, включая оценку угроз, а также принятие соответствующих контрмер;
 - b) внедрить систему предупреждения об опасности, помогающую осуществлять связь с эксплуатантами и другими заинтересованными сторонами; и
 - c) ввести в государственную НПБГА положения, обязывающие эксплуатантов внедрить в своих организациях порядок представления данных и включить такой порядок в программы безопасности эксплуатантов.
-

ДОБАВЛЕНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

ДОБАВЛЕНИЯ

	<i>Страница</i>
Добавление 1. Типовая национальная программа безопасности гражданской авиации (НПБГА)	ДОБ 1-1
Добавление 2. Форма заявки на присоединение к сети координационных центров по авиационной безопасности	ДОБ 2-1
Добавление 3. Типовая статья по авиационной безопасности	ДОБ 3-1
Добавление 4. Типовое соглашение о двустороннем или региональном сотрудничестве в области авиационной безопасности	ДОБ 4-1
Добавление 5. Типовая практика для национальных отраслевых консультативных органов по авиационной безопасности	ДОБ 5-1
Добавление 6. Типовая структура национальной программы контроля качества (НПКК) в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации.....	ДОБ 6-1
Добавление 7. Типовая структура национальной программы подготовки в области безопасности гражданской авиации (НППБГА).....	ДОБ 7-1
Добавление 8. Типовые программы подготовки персонала службы безопасности	ДОБ 8-1
Дополнение А к добавлению 8. Персонал эксплуатантов аэропортов и воздушных судов и другие агенты	ДОБ 8-2
Дополнение В к добавлению 8. Досмотр пассажиров и ручной клади.....	ДОБ 8-4
Дополнение С к добавлению 8. Досмотр зарегистрированного багажа.....	ДОБ 8-7
Дополнение Д к добавлению 8. Обеспечение безопасности зарегистрированного багажа.....	ДОБ 8-9
Дополнение Е к добавлению 8. Руководство обеспечением безопасности	ДОБ 8-11
Дополнение Ф к добавлению 8. Меры контроля качества.....	ДОБ 8-13
Дополнение Г к добавлению 8. Проведение подготовки по авиационной безопасности.....	ДОБ 8-14
Дополнение Н к добавлению 8. Планирование на случай непредвиденных обстоятельств и управление кризисной ситуацией	ДОБ 8-15
Добавление 9. Интерпретация рентгеновских изображений.....	ДОБ 9-1
Добавление 10. Типовые программы начальной подготовки.....	ДОБ 10-1
Дополнение А к добавлению 10. Ознакомление с системой авиационной безопасности.....	ДОБ 10-2
Дополнение В к добавлению 10. Телефонные сообщения об угрозе взрыва	ДОБ 10-4
Добавление 11. Типовые программы подготовки персонала, не относящегося к службе безопасности.....	ДОБ 11-1
Дополнение А к добавлению 11. Эксплуатанты воздушных судов	ДОБ 11-2

	<i>Страница</i>
Дополнение В к добавлению 11. Компании, занимающиеся борпитанием.....	ДОБ 11-5
Дополнение С к добавлению 11. Компании, занимающиеся уборкой и чисткой.....	ДОБ 11-7
Дополнение D к добавлению 11. Безопасность груза	ДОБ 11-9
Дополнение Е к добавлению 11. Зарегистрированные почтовые полномочные органы	ДОБ 11-12
Дополнение F к добавлению 11. Диспетчеры управления воздушным движением	ДОБ 11-15
 Добавление 12. Опасные грузы.....	 ДОБ 12-1
Дополнение А к добавлению 12. Разрешенные опасные грузы	ДОБ 12-7
Дополнение В к добавлению 12. Маркировочные знаки опасных грузов	ДОБ 12-15
 Добавление 13. Типовая структура программы безопасности аэропорта (ПБА).....	 ДОБ 13-1
Добавление 14. Проектирование аэропорта	ДОБ 14-1
Добавление 15. Контролирование доступа и защита аэровокзала	ДОБ 15-1
Добавление 16. Объекты, предназначенные для досмотра пассажиров.....	ДОБ 16-1
Добавление 17. Готовность к чрезвычайной ситуации и управление кризисной ситуацией	ДОБ 17-1
Добавление 18. Системы защитной сигнализации и ЗТС	ДОБ 18-1
Добавление 19. Планирование централизованной системы и объектов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа	ДОБ 19-1
 Добавление 20. Оборудование и системы обеспечения безопасности	 ДОБ 20-1
Приложение 1 к добавлению 20. Методы и оборудование досмотра	ДОБ 20-2
Приложение 2 к добавлению 20. Основные принципы разработки минимальных технических требований к оборудованию для обеспечения безопасности	ДОБ 20-15
Дополнение к приложению 2 к добавлению 20. Техническое обслуживание оборудования	ДОБ 20-21
Приложение 3 к добавлению 20. Процесс приобретения оборудования для обеспечения безопасности.....	ДОБ 20-23
Приложение 4 к добавлению 20. Налаживание и организация эксплуатационных пробных тестов или испытаний.....	ДОБ 20-27
Приложение 5 к добавлению 20. Инструктивные указания по использованию системы проецирования изображений опасных предметов (ПИОП)	ДОБ 20-31
Дополнение к приложению 5 к добавлению 20. Руководящие принципы обучения операторов рентгеновских установок применению системы ПИОП.....	ДОБ 20-39
Приложение 6 к добавлению 20. Досмотр зон повышенной плотности и непрозрачных предметов	ДОБ 20-42
 Добавление 21. Знаки, относящиеся к авиационной безопасности	 ДОБ 21-1
 Добавление 22. Контроль в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ)	 ДОБ 22-1

	<i>Страница</i>
Добавление 23. Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры	ДОБ 23-1
Приложение 1 к добавлению 23. Форма уведомления об инциденте на земле, связанном с недисциплинированным пассажиром.....	ДОБ 23-2
Приложение 2 к добавлению 23. Формы уведомления пассажиров и полномочных органов о нарушении порядка пассажиром	ДОБ 23-4
Дополнение 1 к приложению 2 к добавлению 23. Форма уведомления о нарушении порядка пассажиром.....	ДОБ 23-5
Дополнение 2 к приложению 2 к добавлению 23. Форма уведомления полномочных органов о нарушении порядка пассажиром	ДОБ 23-7
Добавление 24. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов	ДОБ 24-1
Добавление 25. Типовая программа безопасности для деловой авиации	ДОБ 25-1
Дополнение к добавлению 25. Образец контрольного перечня мер безопасности.....	ДОБ 25-5
Добавление 26. Оформление провоза оружия	ДОБ 26-1
Добавление 27. Ракеты класса "земля – воздух".....	ДОБ 27-1
Добавление 28. Типовой Меморандум о взаимопонимании (МОВ) в отношении взаимного признания мер авиационной безопасности между (...) и (...)	ДОБ 28-1
Дополнение к добавлению 28. Дополнения к типовому Меморандуму о взаимопонимании (МОВ).....	ДОБ 28-6
Добавление 29. Типовой меморандум о взаимопонимании (МОВ) относительно сотрудничества в размещении вооруженных сотрудников службы безопасности на борту между (...) и (...)	ДОБ 29-1
Дополнение А к добавлению 29. Информация, которую необходимо включать в письменное уведомление о размещении сотрудника службы безопасности на борту (ССББ) в соответствии со статьей 6 Меморандума о договоренности (МОВ)	ДОБ 29-3
Дополнение В к добавлению 29. Список национальных координационных бюро, назначенных в соответствии со статьей 8 Меморандума о договоренности (МОВ).....	ДОБ 29-4
Добавление 30. Защищенная цепь доставки авиагруза	ДОБ 30-1
Добавление 31. Общие рамки режима зарегистрированного агента	ДОБ 31-1
Дополнение А к добавлению 31. Типовой процесс утверждения зарегистрированного агента.....	ДОБ 31-2
Дополнение В к добавлению 31. Требования к безопасности для зарегистрированных агентов.....	ДОБ 31-8
Дополнение С к добавлению 31. Образец программы безопасности зарегистрированного агента.....	ДОБ 31-13

	<i>Страница</i>
Добавление 32. Общие рамки режима известного грузоотправителя.....	ДОБ 32-1
Дополнение А к добавлению 32. Типовой процесс утверждения известного грузоотправителя.....	ДОБ 32-2
Дополнение В к добавлению 32. Требования к безопасности для известных грузоотправителей.....	ДОБ 32-7
Дополнение С к добавлению 32. Образец программы безопасности известного грузоотправителя.....	ДОБ 32-10
Добавление 33. Декларация о безопасности грузовой отправки.....	ДОБ 33-1
Добавление 34. Безопасность борТПитания, сопутствующих средств и борТПрипасов	ДОБ 34-1
Дополнение к добавлению 34. Декларация о безопасности борТПитания и борТПрипасов	ДОБ 34-2
Добавление 35. Безопасность чистящих и моющих средств и припасов.....	ДОБ 35-1
Дополнение к добавлению 35. Декларация о безопасности компании, занимающейся уборкой и чисткой.....	ДОБ 35-2
Добавление 36. Сбор и распространение информации о воздушном судне, подвергающемся акту незаконного вмешательства	ДОБ 36-1
Дополнение к добавлению 36. Таблица требуемой информации об акте незаконного вмешательства для случаев, когда такой акт касается нескольких государств или аэропортов.....	ДОБ 36-5
Добавление 37. Методика оценки угрозы и риска.....	ДОБ 37-1
Добавление 38. Организация ответных действий при угрозе взрыва	ДОБ 38-1
Дополнение А к добавлению 38. Действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва	ДОБ 38-2
Дополнение В к добавлению 38. Оценка угрозы взрыва	ДОБ 38-6
Дополнение С к добавлению 38. Действия при угрозе взрыва воздушного судна	ДОБ 38-10
Добавление 39. Контрольный перечень осмотра воздушного судна в целях безопасности.....	ДОБ 39-1
Добавление 40. Предполагаемые взрывные устройства	ДОБ 40-1
Добавление 41. Руководящие указания по проведению поиска и эвакуации.....	ДОБ 41-1
Добавление 42. Официальное уведомление об акте незаконного вмешательства.....	ДОБ 42-1
Добавление 43. Перечень запрещенных предметов	ДОБ 43-1

Добавление 1

ТИПОВАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (НПБГА)

1. Типовая программа, приведенная в настоящем добавлении, предназначена дать возможность каждому государству конкретизировать свои методы соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17, а также соответствующих положений других Приложений. НПБГА каждого государства носит индивидуальный характер и может охватывать более широкую или узкую тематику. В типовой программе основной упор делается на директивы национальной политики, а не на конкретные эксплуатационные аспекты.
2. Типовая программа подразделяется на разделы I – XIV. Каждый раздел начинается с выделенного курсивом вводного текста, содержащего рекомендации по составлению данной части НПБГА. Где это необходимо, даются перекрестные ссылки на *Руководство по авиационной безопасности*. Места, где государства должны указать конкретную информацию, заключены в квадратные скобки, например: [название государства].
3. Положенные в основу НПБГА документы, включая программы безопасности аэропортов (ПБА) международной авиации, программы безопасности эксплуатантов воздушных судов и программы подготовки в области авиационной безопасности, должны прилагаться в качестве добавлений к НПБГА.
4. Эти прилагаемые документы будут определять методы, с помощью которых конкретные субъекты в государстве, например администрации аэропортов и эксплуатанты воздушных судов, будут осуществлять директивы национальной политики, включенные в НПБГА. Ссылки на прилагаемые документы должны быть указаны в тексте национальной программы, где это необходимо.
5. Категория секретности данной программы должна быть четко указана на документе. Следует избегать присвоения программе неоправданно высокой категории секретности, поскольку это может привести к снижению эффективности ее использования. Данная типовая программа построена таким образом, чтобы дать возможность государствам включать информацию весьма секретного характера в добавления, прилагаемые к национальной программе.
6. Такие добавления могут затем направляться в строго регламентированном порядке только тем лицам, которые имеют право на их получение. Национальной программе без секретных добавлений может быть присвоена более низкая категория секретности, и она может рассылаться более широкому кругу лиц, имеющих обоснованную заинтересованность в доступе к содержащимся в ней данным общего характера.

Типовая национальная программа безопасности гражданской авиации (НПБГА)**Оглавление****Предисловие****I. Цель программы****II. Определения****III. Законодательные акты**

- A. Международные конвенции
- B. Национальные законодательные акты

IV. Распределение обязанностей

- A. Назначенный соответствующий полномочный орган по вопросам авиационной безопасности
- B. Ведомство гражданской авиации (ВГА), если отличается от указанного в разделе A
- C. Администрация аэропорта
- D. Органы обслуживания воздушного движения
- E. Арендаторы аэропорта
- F. Эксплуатанты воздушных судов
- G. Полномочный орган, выполняющий полицейские функции
- H. Военные органы
- I. Прочие учреждения

V. Координация и связь

- A. Национальный комитет по безопасности гражданской авиации (НКБГА)
- B. Аэропортовый комитет по авиационной безопасности
- C. Связь и сотрудничество с другими государствами
- D. Связь с ИКАО
- E. Связь со средствами массовой информации

VI. Защита аэропортов, воздушных судов и аэронавигационных средств

- A. Установление охраняемых зон ограниченного доступа
- B. Защита охраняемых зон ограниченного доступа
- C. Контроль доступа: общие требования
- D. Контроль доступа: лица
- E. Контроль доступа: транспортные средства
- F. Защита воздушных судов
- G. Навигационные и другие особо важные средства

VII. Контроль в целях безопасности лиц и предметов, помещаемых на борт воздушного судна

- A. Досмотр пассажиров и ручной клади.
- B. Трансферные и транзитные пассажиры
- C. Экипажи воздушных судов, персонал аэропортов и прочие лица, не являющиеся пассажирами
- D. Специальные процедуры досмотра

- E. Разрешаемый провоз оружия
- F. Лица, находящиеся под стражей или административным контролем
- G. Багаж, перевозимый в грузовом отсеке
- H. Авиагрузы и авиапочта
- I. Бортпитание, сопутствующие средства и бортприпасы

VIII. Оборудование для обеспечения безопасности

- A. Закупка
- B. Калибровка
- C. Эксплуатация и техническое обслуживание

IX. Персонал

- A. Критерии отбора
- B. Подготовка

X. Руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства

- A. Общие положения
- B. Обязанности
- C. Первоначальные действия
- D. Руководство
- E. Контроль
- F. Предоставление аэронавигационного обслуживания
- G. Специальное обеспечение
- H. Средства массовой информации
- I. Уведомление

XI. Контроль качества

XII. Корректировка программы и планов на случай непредвиденных обстоятельств

- A. Общие положения
- B. Распределение обязанностей
- C. Разбор инцидентов

XIII. Финансирование расходов на обеспечение безопасности

XIV. Добавления

I. ЦЕЛЬ ПРОГРАММЫ

В настоящем разделе освещается общая цель НПБГА государства. Для эффективного осуществления данной программы в государстве важно, чтобы все организации и отдельные лица, участвующие в программе, понимали ее задачи и сферу применения.

Типовая программа касается только деятельности международной гражданской авиации в государстве. Тем не менее, государство может по своему усмотрению распространить эту программу на внутреннюю деятельность. Если такая практика имеет место, то это следует отразить в данном разделе и в других соответствующих разделах НПБГА.

1. Цель настоящей НПБГА заключается в обеспечении безопасности, регулярности и эффективности полетов международной гражданской авиации в [название государства] путем необходимой ее защиты от актов незаконного вмешательства, осуществляемой посредством введения соответствующих нормативных положений, правил и процедур. НПБГА направлена на обеспечение безопасности национальных и иностранных эксплуатантов, выполняющих полеты из [название государства], а также гражданских аэропортов в [название государства], обслуживающих международные рейсы.
2. Настоящая программа рассчитана на соблюдение международных SARPS, содержащихся в Приложении 17 к *Конвенции о международной гражданской авиации* ("Чикагская конвенция"), а также положений по авиационной безопасности, приведенных в других Приложениях.

II. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Определения обеспечивают общую систему отсчета для пользователей НПБГА государства. Лучшее понимание терминов, используемых в национальной программе, дает лучшее понимание практики применения конкретных стандартов и рекомендаций, содержащихся в программе. Кроме того, единообразное использование терминов всеми государствами содействует международному сотрудничеству и взаимодействию, как это предусматривается в Приложении 17.

Государствам рекомендуется включить в данный раздел термины и определения, приведенные в главе 1 части I Руководства по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted). Кроме того, государствам следует включать любые другие термины, используемые в национальной программе.

III. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ

A. Международные конвенции

В Приложении 17 к Чикагской конвенции содержатся SARPS, касающиеся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. В статьях 37 и 38 Конвенции говорится об обязательстве государств придерживаться этих Стандартов в максимально достижимой степени путем включения их в свои национальные законодательные акты.

В настоящее время действуют семь международных документов, относящихся к актам незаконного вмешательства: Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токийская конвенция (Doc 8364)); Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаагская конвенция (Doc 8920)); Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против

безопасности гражданской авиации (Монреальская конвенция (Дос 8966)) и Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года (Дос 9518); Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Конвенция МЕХ (Дос 9571)); Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция (Дос 9960)) и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Протокол, дополняющий Гаагскую конвенцию (Дос 9959)). Указанные конвенции являются международными соглашениями, содержащими положения, которые государства, ставшие их участниками, согласны соблюдать. Положения этих конвенций зачастую не применяются непосредственно, а подлежат включению в национальные законодательства государств-участников. Из этого следует, что может потребоваться конкретный законодательный акт государств, ставших участниками этих документов или намеревающихся стать таковыми, для придания силы соответствующим условиям и положениям этих конвенций.

1. [Название государства] является участником [Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций, Дополнительного протокола к Монреальской конвенции, Конвенции МЕХ, Пекинской конвенции и Дополнительного протокола к Гаагской конвенции (в зависимости от участия)].

2. Условиям и положениям этих конвенций в [название государства] юридическая сила придается на основании:

- a) [название национального закона, на основании которого вводится в действие Токийская конвенция];
- b) [название национального закона, на основании которого вводится в действие Гаагская конвенция];
- c) [название национального закона, на основании которого вводится в действие Монреальская конвенция, включая ее Дополнительный протокол];
- d) [название национального закона, на основании которого вводится в действие Конвенция МЕХ].
- e) [название национального закона, на основании которого вводится в действие Пекинская конвенция]; и
- f) [название национального закона, на основании которого вводится в действие дополнительный протокол к Гаагской конвенции].

В. Национальные законодательные акты

В добавление к национальным законам, на основании которых вводятся в действие вышеперечисленные международные конвенции, государства должны ввести законодательство, устанавливающее основные юридические полномочия по осуществлению деятельности в области авиационной безопасности на их территориях. Такие законодательные акты должны определять характер и полномочия назначенного соответствующего полномочного органа в государстве, отвечающего за авиационную безопасность, и присваивать ему надлежащие юридические полномочия для обеспечения соблюдения правил, положений и процедур в области авиационной безопасности, включая полномочия по установлению охраняемых зон ограниченного доступа и досмотру пассажиров и багажа. Государствам следует использовать данный раздел для перечисления соответствующих национальных законов, придающих юридическую силу НПБГА государства, а также другие относящиеся к ней законы. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 3.

1. НПБГА в [название государства] юридическая сила придается на основании:

[название национального закона или законов, определяющих орган внутри государства, отвечающий за вопросы авиационной безопасности, включая разработку и выполнение НПБГА и распространение положений, необходимых для выполнения НПБГА].

2. Другие соответствующие национальные законы, относящиеся к выполнению и обеспечению выполнения НПБГА, включают:

3. [Перечислить соответствующие национальные законы, такие как закон об авиации государства, уголовный кодекс, закон о выдаче правонарушителей и юридические положения, относящиеся к финансированию расходов, связанных с обеспечением авиационной безопасности].

IV. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ

A. Назначенный соответствующий полномочный орган по вопросам авиационной безопасности

Следует указать назначенный полномочный орган, отвечающий в целом за разработку, координацию и выполнение положений НПБГА, и перечислить конкретные обязанности в области авиационной безопасности данного полномочного органа.

1. Назначенным соответствующим полномочным органом по вопросам авиационной безопасности гражданской авиации в [название государства] является [название соответствующего полномочного органа по вопросам авиационной безопасности].

2. Обязанности данного полномочного органа по вопросам авиационной безопасности включают в числе прочего:

- a) разработку, выполнение и поддержание НПБГА в [название государства];
- b) определение и распределение задач по выполнению различных аспектов НПБГА;
- c) определение способов координации деятельности различных организаций в [название государства], занимающихся или отвечающих за различные аспекты НПБГА;
- d) предоставление администрациям аэропортов, авиакомпаниям, осуществляющим деятельность на его территории, и другим заинтересованным сторонам соответствующих разделов НПБГА в письменной форме;
- e) пересмотр и поддержание эффективности НПБГА, включая переоценку мер и процедур безопасности после акта незаконного вмешательства и принятие действий, необходимых для исправления недостатков в целях избежания их повторения;
- f) рассмотрение и утверждение программ безопасности эксплуатантов воздушных судов и ПБА (международных);

- g) обеспечение предоставления аэропортовым службам безопасности международных аэропортов в [название государства] необходимых вспомогательных средств, включая рабочие помещения, оборудование связи, надлежащее оборудование для обеспечения безопасности и учебные средства;
- h) разработку и, при необходимости, пересмотр общей национальной политики, касающейся безопасности гражданской авиации;
- i) разработку и выпуск всеобъемлющих национальных нормативных положений, касающихся безопасности гражданской авиации;
- j) обеспечение учета необходимых архитектурных и инфраструктурных требований в целях оптимальной реализации международных мер по авиационной безопасности при проектировании и создании новых средств и служб и внесение изменений в существующие средства и службы международных аэропортов в [название государства]; и
- k) разработку и выполнение национальной программы подготовки в области авиационной безопасности, а также координацию разработки и утверждение программ подготовки в области авиационной безопасности отдельными учреждениями и организациями.

В. Ведомство гражданской авиации (ВГА) (если отличается от указанного в разделе А)

Если назначенный соответствующий полномочный орган по вопросам авиационной безопасности не является ВГА в государстве, то данный раздел следует использовать для описания обязанностей ВГА в области авиационной безопасности. Эти обязанности могут включать обычную деятельность по регулированию гражданской авиации, а также предоставление управления воздушным движением в ходе актов незаконного вмешательства.

С. Администрация аэропорта

В некоторых государствах функции администрации аэропорта не всегда осуществляются учреждением, отвечающим за гражданскую авиацию. В отдельных случаях их может выполнять даже какая-либо частная организация. Из этого следует, что для выполнения положений национальной политики на уровне аэропорта следует определить конкретные обязанности и органы. Государствам, имеющим более одного международного аэропорта, следует перечислить все соответствующие администрации аэропортов. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 10.

1. [Название администрации аэропорта] отвечает за управление и эксплуатацию [название международного аэропорта (аэропортов)] на основе [название законодательного акта]. Администрация аэропорта отвечает за определение и выполнение мер обеспечения безопасности в целях предотвращения актов незаконного вмешательства в [название международного аэропорта (аэропортов)].
2. Конкретные обязанности [название администрации аэропорта] в области авиационной безопасности включают в числе прочего:
 - a) создание и поддержание программы авиационной безопасности аэропорта с перечислением конкретных мер безопасности, действующих в аэропорту и обеспечивающих соблюдение требований НПБГА;

- b) назначение сотрудника по безопасности аэропорта, которому поручена координация выполнения конкретных положений ПБА;
- c) обеспечение создания аэропортового комитета безопасности (АКБ) в соответствии с требованиями НПБГА; и
- d) реализация потребностей в области авиационной безопасности при проектировании и сооружении новых и реконструкции существующих объектов аэропорта.

D. Органы обслуживания воздушного движения

Поставщики обслуживания воздушного движения должны разработать и внедрить программу обеспечения безопасности, отвечающую требованиям к безопасности, содержащимся в НПБГА государства. Для подтверждения того, что программы безопасности органов обслуживания воздушного движения отвечают упомянутым требованиям, государствам настоятельно рекомендуется обязать поставщиков обслуживания воздушного движения представить оформленную в письменном виде программу безопасности назначенному соответствующему полномочному органу по вопросам авиационной безопасности государства. Эта программа может затем пересматриваться в целях обеспечения ее соответствия требованиям, содержащимся в НПБГА.

Поставщики обслуживания воздушного движения имеют конкретные обязанности по обеспечению авиационной безопасности, связанные с предоставлением управления воздушным движением в ходе акта незаконного вмешательства, и, в частности, со сбором и передачей информации, касающейся воздушного судна, подвергающегося акту незаконного вмешательства.

Дополнительный инструктивный материал, касающийся требований к органам обслуживания воздушного движения, приведен в добавлении 36.

E. Арендаторы аэропорта

Арендаторы аэропорта включают отдельных лиц или предпринимателей, которым полномочные органы аэропорта выдают лицензии или другие юридические документы на право осуществления деловых операций в данном аэропорту. К ним относятся концессионеры, предприятия общественного питания и ремонтно-технические службы. Обязанности арендаторов аэропорта в области авиационной безопасности должны быть включены в НПБГА.

Каждый арендатор аэропорта, предприятия или помещения которого формируют часть барьера между неконтролируемой и контролируемой зонами или через которые может быть получен доступ из неконтролируемой зоны в контролируемую зону, отвечает за контроль доступа через свои помещения с соблюдением положений и требований, включенных в соответствующую ПБА.

F. Эксплуатанты воздушных судов

Эксплуатанты воздушных судов имеют конкретные обязанности по обеспечению авиационной безопасности, которые должны быть тесно увязаны с мерами и процедурами, содержащимися в НПБГА государства и ПБА.

Эксплуатанты воздушных судов, выполняющие международные рейсы из какого-либо государства, обязаны выполнять соответствующие программы по авиационной безопасности в целях

соблюдения требований, содержащихся в НПБГА данного государства. Для того чтобы убедиться в том, что программа безопасности эксплуатанта отвечает этим требованиям, государствам настоятельно рекомендуется обязать эксплуатантов представить назначенному соответствующему полномочному органу государства по вопросам авиационной безопасности свои программы безопасности в письменной форме. Эти программы могут затем пересматриваться в целях приведения их в соответствие с требованиями, содержащимися в НПБГА. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 15.

1. Эксплуатанты воздушных судов, выполняющие международные рейсы из [название государства], осуществляют программу авиационной безопасности, обеспечивающую соблюдение требований НПБГА. Письменный экземпляр программы авиационной безопасности представляется [назначенный соответствующий полномочный орган по вопросам авиационной безопасности] на утверждение.

2. В программе безопасности эксплуатанта воздушного судна приводятся практика и процедуры, которым надлежит следовать эксплуатанту для защиты пассажиров, экипажа, наземного персонала, воздушного судна и сооружений от актов незаконного вмешательства. Каждая программа безопасности эксплуатанта воздушного судна включает как минимум:

- a) цели программы и обязанности по обеспечению ее выполнения;
- b) организацию функций эксплуатанта по обеспечению безопасности и обязанности, включая назначение главного сотрудника эксплуатанта по вопросам безопасности;
- c) конкретные меры безопасности, включающие:
 - i) предполетную проверку воздушного судна в целях обеспечения безопасности;
 - ii) процедуры досмотра пассажиров, ручной клади и багажа, перевозимого в грузовом отсеке, если функция досмотра поручена эксплуатанту;
 - iii) процедуры, направленные на то, чтобы исключить оставление пассажирами, высаживающимися во время транзитных остановок, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств на борту воздушных судов;
 - iv) установление принадлежности зарегистрированного багажа пассажирам, занимающим места на борту, включая трансферных и транзитных пассажиров;
 - v) защита перевозимых в грузовом отсеке багажа, авиагрузов, почты, а также бортпитания и бортприпасов;
 - vi) обращение с пассажирами, подпадающими под действие судебных или административных процедур;
 - vii) процедуры перевозки оружия в пассажирском салоне и в грузовом отсеке воздушного судна; и
 - viii) контроль доступа к находящемуся на стоянке воздушному судну и обеспечение его охраны;
- d) планирование на случай непредвиденных обстоятельств, включая:
 - i) действия и процедуры в случаях угонов, диверсий и угроз применения взрывных устройств;
 - ii) процедуры, применяемые в полете, когда подозрительный предмет обнаружен или возможно находится на борту воздушного судна;

- iii) эвакуация и обыск (осмотр) воздушного судна на земле; и
 - iv) специальные меры безопасности, подлежащие применению в периоды повышенной угрозы и/или в отношении особо важных рейсов и маршрутов; и
- e) меры по обеспечению эффективности программы, включая надлежащую подготовку сотрудников и периодическую проверку и оценку программы.

Г. Полномочный орган, выполняющий полицейские функции

Целью полномочного органа, выполняющего полицейские функции, в контексте авиационной безопасности, является предотвращение или выявление преступлений, наблюдение за лицами, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации, а также осуществление руководства и контроля в случае крупных инцидентов и чрезвычайных обстоятельств. В данном разделе следует указать правоохранительный орган, отвечающий за деятельность в области авиационной безопасности. В тех случаях, когда две или более организации выполняют полицейские функции, каждая организация должна быть указана отдельно с перечислением конкретных обязанностей каждой из них. Этот перечень следует пересматривать и изменять, когда это необходимо.

1. [Название полномочного органа, выполняющего полицейские функции] отвечает за выполнение полицейских функций и деятельность в [название государства] по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.
2. Конкретными обязанностями [название правоохранительного органа] в области авиационной безопасности являются:
 - a) выявление и предотвращение преступлений против средств и служб гражданской авиации;
 - b) текущее наблюдение и патрулирование всех зон аэровокзала;
 - c) наблюдение за прибывающими и убывающими пассажирами в целях выявления лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации;
 - d) планирование на случай непредвиденных обстоятельств с [названия других соответствующих полномочных органов] в целях реагирования на акты угона воздушных судов, диверсии, угрозы взрыва или другие угрозы, нападения на земле и гражданские беспорядки и установления контроля над ними;
 - e) принятие специальных ответных мер, включающих, в числе прочего, использование подразделений по борьбе с террористами, вмешательство с применением оружия, ведение переговоров при захвате заложников и обезвреживание взрывных устройств;
 - f) обеспечение принятия быстрых ответных мер с применением оружия в случае крупных инцидентов в [название международного аэропорта]; и
 - g) обучение соответствующего персонала, выполняющего полицейские функции, практике обеспечения авиационной безопасности и процедурам ее осуществления.

Н. Военные органы

Во многих государствах военные органы играют важную роль в обеспечении безопасности системы гражданской авиации. Как правило, эта роль включает оценку угрозы и распространение информации, предоставление услуг по обнаружению взрывных устройств и их уничтожению, вмешательство с применением оружия, патрулирование и другие полицейские функции в аэропортах, а также специальную подготовку. Кроме того, военные органы могут выступать в качестве совместного арендатора служб гражданского аэропорта и, следовательно, отвечать за контроль доступа и другие функции по обеспечению безопасности в данном аэропорту.

Если военные органы выполняют любую из вышеперечисленных функций или любые другие установленные функции в области безопасности гражданской авиации, это должно быть указано в данном разделе. В каждом случае следует по возможности указать ответственное военное подразделение и/или командира подразделения. Следует отметить, что, если военные органы играют важную роль в обеспечении авиационной безопасности в государстве, то они должны быть соответственно представлены в НКБГА и АКБ.

I. Прочие учреждения

Прочие правительственные и неправительственные учреждения зачастую отвечают за выполнение конкретных функций по обеспечению авиационной безопасности в государстве. Такие учреждения могут включать иммиграционные службы, таможенные службы, другие учреждения пограничного контроля, почтовые полномочные органы, управление внутренних дел, отделение внешних сношений, разведывательные учреждения и полномочные органы связи.

В настоящем разделе следует перечислить учреждения, которые не упомянуты в разделах A-G выше, но занимаются обеспечением авиационной безопасности, а также указать характер и объем их функций. Такие учреждения должны быть соответственно представлены в НКБГА и АКБ.

V. КООРДИНАЦИЯ И СВЯЗЬ

A. НКБГА

Государство должно создать НКБГА, в котором должны быть представлены как правительственные учреждения, так и авиационная отрасль. Цель данного комитета заключается в координации деятельности на национальном уровне по обеспечению выполнения SARPS Приложения 17 и регулярной корректировке НПБГА с учетом потребностей государственной политики и изменений характера угроз. Данный комитет должен быть постоянным органом, полномочия которого строятся на основе НПБГА. В уставном документе комитета следует определить членский состав и круг полномочий комитета. Дополнительный инструктивный материал, касающийся национальных комитетов по авиационной безопасности, включая предлагаемый членский состав, методы работы и сферы ответственности, приведен в главе 5.

1. Национальный комитет по авиационной безопасности [или другое подходящее название] создан [дата]. Круг полномочий данного комитета включает следующее:

- a) оказание консультативной помощи [название назначенного соответствующего полномочного органа по вопросам авиационной безопасности] в области мер авиационной безопасности, необходимых для реагирования на угрозу гражданской авиации и ее службам;

- b) постоянное наблюдение за ходом реализации упомянутых выше мер, подготовка рекомендаций об их изменениях в ответ на новую информацию об угрозах, совершенствования технологии и методов обеспечения авиационной безопасности и с учетом других факторов;
 - c) обеспечение координации мер в области авиационной безопасности между ведомствами, учреждениями и другими организациями, отвечающими за выполнение НПБГА с учетом формы и масштабов угроз;
 - d) принятие действий, способствующих учету аспектов безопасности при проектировании новых аэропортов или расширении существующих служб;
 - e) внесение по согласованию с [название назначенного соответствующего полномочного органа по вопросам авиационной безопасности] рекомендаций по распространению изменений в национальной политике в области авиационной безопасности и координация внедрения этих изменений;
 - f) рассмотрение рекомендаций, вносимых [название АКБ], и, где это уместно, внесение рекомендаций о поправках на рассмотрение [название назначенного соответствующего полномочного органа по вопросам авиационной безопасности]; и
 - g) [прочие функции, предусмотренные национальными требованиями].
2. Членский состав НКБГА определяется [должность соответствующего официального лица]. Текущий состав указывается в уставе комитета. Помимо постоянных членов комитета, для участия в совещаниях на специальной основе могут также приглашаться другие лица в целях учета в ходе обсуждения мнений надлежащих технических экспертов и практического опыта.
3. Совещания созываются председателем по мере необходимости, но не реже [количество раз в году]. Каждое совещание оформляется протоколом, который после утверждения членами комитета рассылается заинтересованным полномочным органам.

В. АКБ

В целях координации разработки и реализации мер и процедур обеспечения безопасности международных аэропортов важно создать АКБ. Данный комитет обеспечивает форум для регулярного обсуждения организациями и отдельными лицами, связанными с различными аспектами ПБА, вопросов выполнения этой программы, включая конкретные меры и рекомендации по ее совершенствованию. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 9.

1. АКБ создается в каждом аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию в [название государства]. Основной целью АКБ является предоставление консультативных услуг в области разработки и координации внедрения мер и процедур обеспечения безопасности аэропорта.
2. Устав АКБ в письменной форме включается в ПБА. Этот устав содержит информацию о составе комитета, круге его полномочий и подробности, касающиеся методов работы, включая количество совещаний в год, данные о председателе, а также подготовку и рассылку протоколов.

С. Связь и сотрудничество с другими государствами

Сотрудничество между государствами в вопросах разработки и осуществления практики и процедур в области авиационной безопасности повышает безопасность глобальной авиационной системы.

Успешное межгосударственное сотрудничество в значительной степени зависит от развития каналов связи между государствами и должностными лицами, отвечающими за авиационную безопасность, в целях обмена информацией об угрозах, применяемых террористами методами, опыте использования средств и практике обеспечения безопасности. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 4.

НПБГА

1. [Название государства] предоставляет по запросу другим государствам соответствующие разделы своей НПБГА в письменной форме, включая, в числе прочего, национальную программу подготовки в области безопасности гражданской авиации (НППБГА) и национальную программу контроля качества (НПКК) обеспечения безопасности гражданской авиации. Полномочным органом, отвечающим за обмен такими материалами, является [название ответственного полномочного органа].
2. При необходимости [название государства] сотрудничает с другими государствами в вопросах приведения своей НПБГА в соответствие с практикой и процедурами других государств и в целях повышения международной авиационной безопасности в целом.

Специальные меры безопасности

3. Запросы от других государств о принятии специальных мер безопасности в отношении конкретного рейса или конкретных рейсов, выполняемых эксплуатантами этого государства, должны удовлетворяться настолько это практически осуществимо. Такие запросы направляются в адрес [название соответствующего полномочного органа].

Информация об угрозе

4. В случае, когда в ходе сбора и/или оценки информации об угрозе, направленной против гражданской авиации, [название государства] становится известно о наличии достоверной информации об угрозе, направленной против интересов гражданской авиации другого государства, [название государства] как можно скорее уведомляет соответствующие полномочные органы в этом государстве. Полномочным органом, отвечающим за уведомление, является [название ответственного полномочного органа].

Двусторонние соглашения

Государствам рекомендуется включать в свои двусторонние соглашения о воздушных перевозках статью по авиационной безопасности. Типовые статьи по авиационной безопасности приведены в добавлениях 3 и 4.

Данный раздел следует использовать для перечисления тех заключенных государством двусторонних соглашений о воздушных перевозках, которые содержат статью по авиационной безопасности.

5. Двусторонние соглашения о воздушных перевозках, включающие статью по авиационной безопасности, заключены со следующими государствами [названия государств].

D. Связь с ИКАО

Государствам предлагается поддерживать связь с ИКАО по вопросам потребностей их системы авиационной безопасности, включая потребности в области подготовки персонала и другие

технические потребности. В целях облегчения рассылки инструктивного материала по авиационной безопасности государствам следует уведомить ИКАО о назначенном ими соответствующем полномочном органе по вопросам авиационной безопасности.

1. [Название государства] уведомляет Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) о назначенном соответствующем полномочном органе по вопросам авиационной безопасности, упомянутом в разделе IV.A данной программы. В случае изменения данного полномочного органа ИКАО уведомляется об этом изменении как можно скорее.
2. [Название государства] направляет ИКАО письменные уведомления об актах незаконного вмешательства против гражданской авиации, как указано в разделе X.I данной программы.

Е. Связь со средствами массовой информации

Для удовлетворения обычных информационных запросов со стороны средств массовой информации следует установить официальный канал связи между назначенным соответствующим полномочным органом по вопросам авиационной безопасности и средствами массовой информации в государстве. Одного сотрудника упомянутого полномочного органа следует назначить в качестве представителя по связи со средствами массовой информации, и все контакты со средствами массовой информации должны осуществляться через этого сотрудника. В данном разделе следует описать этот процесс.

VI. ЗАЩИТА АЭРОПОРТОВ, ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СРЕДСТВ

А. Установление охраняемых зон ограниченного доступа

При рассмотрении вопросов защиты воздушных судов и аэропортовых средств важно, чтобы первым элементом такого рассмотрения являлся контроль доступа в установленную зону. В целях эффективной реализации этих мер охраняемые зоны ограниченного доступа должны быть четко определены. Для установления контроля доступа в такие зоны персонал, отвечающий за безопасность, должен иметь юридические полномочия. Законодательные акты могут быть эффективными лишь в том случае, если охраняемые зоны ограниченного доступа определены и в эти зоны запрещен доступ всем, за исключением лиц, имеющих на это разрешение, при этом установлен характер нарушений и указаны меры ответственности за несанкционированный доступ.

1. В обязанности [название назначенного соответствующего полномочного органа по вопросам авиационной безопасности] вместе с администрацией аэропорта и другими заинтересованными сторонами входит установление зон, в которых выполняются операции, жизненно важные для непрерывного обеспечения безопасности гражданской авиации в [название государства], и такие зоны определяются как охраняемые зоны ограниченного доступа.
2. [Название назначенного соответствующего полномочного органа по вопросам авиационной безопасности] готовит и утверждает планы, определяющие такую зону и границы любой охраняемой зоны ограниченного доступа. При необходимости следует подготовить заменяющий или измененный план, утвержденный данным полномочным органом.
3. Доступ в установленные охраняемые зоны ограниченного доступа контролируется в соответствии с процедурами, изложенными в данном документе и соответствующих ПБА, а также с соблюдением [название местных законодательных актов, регламентирующих контроль доступа].

4. Зоны, определенные в качестве охраняемых зон ограниченного доступа в [название аэропорта (аэропортов)], описаны в ПБА этих аэропортов.
5. Зоны, находящиеся за пределами [название аэропорта (аэропортов)], которые определены в качестве охраняемых зон ограниченного доступа, являются следующими:
 - a) площадка, на которой установлен радиолокатор управления воздушным движением, если применимо;
 - b) площадки, на которых установлены навигационные средства, например ILS, VOR, NDB, если применимо;
 - c) антенны ОВЧ-связи "земля – воздух", если применимо; и
 - d) прочие соответствующие зоны.
6. Товары и припасы, помещаемые в охраняемые зоны ограниченного доступа, проходят соответствующий контроль в целях безопасности, который может включать досмотр.

В. Защита охраняемых зон ограниченного доступа

После определения и установления на основе правовых рамок государства уязвимых мест и чувствительных зон, нуждающихся в защите, необходимо осветить в НПБГА порядок защиты этих зон от актов незаконного вмешательства со стороны лиц, получающих несанкционированный доступ. Достаточно ограничить такой раздел программы общим описанием принципов и концепций защиты с указанием, при необходимости, более подробных данных в ПБА, программах безопасности эксплуатантов воздушных судов или программах безопасности арендаторов аэропорта.

1. Зоны, определенные в НПБГА в качестве охраняемых зон ограниченного доступа, подлежат защите от несанкционированного доступа путем использования сотрудников охраны и физических мер защиты.
2. Каждая установленная охраняемая зона ограниченного доступа отделяется от общественных зон или зон неограниченного доступа с помощью соответствующего защитного ограждения, состояние которого время от времени проверяется.
3. Санкционированный доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа каждого международного аэропорта или в другие обозначенные зоны средств и служб, расположенных за пределами аэропорта, контролируется на основе использования системы пропусков в охраняемую зону ограниченного доступа. [Назначенное должностное лицо или организация] отвечает за контроль и управление системой пропусков в охраняемую зону ограниченного доступа.

С. Контроль доступа: общие требования

В данном разделе следует кратко изложить принципы контроля доступа и стандарты, подлежащие соблюдению теми, кто отвечает за обеспечение санкционированного доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа.

1. Доступ во все охраняемые зоны ограниченного доступа, установленные в НПБГА, разрешается только:

- a) лицам, являющимся пассажирами, которые обладают действительными проездными документами и были допущены к международной перевозке с использованием услуг соответствующего эксплуатанта воздушного судна; или
 - b) персоналу, имеющему утвержденный пропуск в охраняемую зону ограниченного доступа.
2. Пропуск в зону ограниченного доступа, выдаваемый персоналу для допуска во все установленные охраняемые зоны ограниченного доступа, выдается на основе [соответствующий юридический документ, подтверждающий правовую законность системы пропусков] и в соответствии с правилами и процедурами, изложенными в [соответствующая программа безопасности аэропорта или арендатора аэропорта].
3. Ниже перечислены организации, обладающие надлежащими полномочиями осуществлять руководство, заниматься изготовлением и выдачей пропусков в охраняемые зоны ограниченного доступа: [перечень уполномоченных организаций, включая перечень зон, доступ в которые ими контролируется].
4. Назначенные полномочные органы, отвечающие за контроль допуска в охраняемые зоны ограниченного доступа [т.е. администрации аэропортов, которые могут быть указаны в программе], обеспечивают поддержание в надлежащем состоянии защитных ограждений по периметру охраняемых зон ограниченного доступа.
5. Назначенные полномочные органы, отвечающие за контроль допуска в охраняемые зоны ограниченного доступа, определяют контрольно-пропускные пункты через защитные ограждения охраняемых зон ограниченного доступа и обеспечивают их надлежащую физическую защиту, которая по своему качеству по меньшей мере аналогична защитному ограждению.

D. Контроль доступа: лица

В настоящем разделе программы следует указать минимальные требования, которые должны соблюдать отдельные организации, которым поручено контролирование санкционированного доступа в установленные охраняемые зоны ограниченного доступа, находящиеся под их контролем.

1. Пассажирам разрешается доступ в соответствующие охраняемые зоны ограниченного доступа, которые предназначены для использования ими при посадке на воздушное судно при условии, что они имеют и обязаны предъявить для контроля:
 - a) подлинные и действительные проездные документы вместе с необходимыми визами. Такими проездными документами обычно являются паспорта или удостоверения личности, выданные государством гражданства, но там, где это допускается, могут являться также документы, выданные другими государствами или организациями, например карточки иностранцев, удостоверения членов экипажей, проездные документы рабочих-мигрантов и паспорта Организации Объединенных Наций (ООН); и
 - b) подлинный посадочный талон, выданный эксплуатантом воздушного судна. В идеале в таком посадочном талоне должна быть указана фамилия зарегистрированного пассажира.
2. Персоналу разрешен доступ в установленные охраняемые зоны ограниченного доступа в соответствии с системой пропусков в охраняемую зону ограниченного доступа, как указано в [соответствующая программа безопасности аэропорта, арендатора аэропорта или другие программы безопасности].
3. Полномочные органы, отвечающие за выдачу пропусков в охраняемые зоны ограниченного доступа, обеспечивают следующее:

- a) все заявки на пропуск в охраняемую зону ограниченного доступа подаются в письменной форме уполномоченному сотруднику работодателем или от имени работодателя;
- b) письменные заявки проверяются уполномоченными сотрудниками на предмет достаточности оснований для выдачи пропуска;
- c) проверка анкетных данных осуществляется и удостоверяется [орган полиции или национальная разведывательная служба] в соответствии с требованиями, установленными [соответствующий полномочный орган], при этом заявитель не был признан виновным в одном или нескольких дисквалифицирующих его правонарушениях; требования к проверке анкетных данных подтверждают личность и предыдущий опыт работы заявителя, включая криминальное прошлое, и устанавливают перечень дисквалифицирующих правонарушений и критериев; положения, касающиеся иностранных граждан, подающих заявку на выдачу пропуска в охраняемую зону ограниченного доступа, дают гарантии того, что заявитель не был признан виновным в дисквалифицирующем правонарушении в его или ее государстве происхождения;
- d) охраняемые зоны ограниченного доступа разбиваются на территории с правом доступа на каждую территорию по служебным обстоятельствам;
- e) каждый пропуск содержит, как минимум:
 - i) фамилию владельца;
 - ii) фотографию владельца;
 - iii) дату окончания срока действия;
 - iv) охраняемые зоны ограниченного доступа, на которые распространяется пропуск; и
- f) местные правила содержат требования о постоянном ношении пропуска на видном месте на внешней стороне одежды при входе в зону ограниченного доступа или во время пребывания в ней.

Е. Контроль доступа: транспортные средства

Настоящий раздел программы должен содержать информацию, аналогичную той, которая содержится в предыдущем разделе, за исключением того, что в данном случае он касается минимальных требований, предъявляемых к доступу транспортных средств.

1. Организации, назначенные согласно НПБГА в качестве уполномоченных учреждений по выдаче пропусков в охраняемые зоны ограниченного доступа, определяют порядок изготовления, введения, выдачи и контроля пропусков для санкционированного доступа транспортных средств в зоны ограниченного доступа.
2. Количество пропусков на транспортные средства является, насколько это практически возможно, минимальным, с тем чтобы избежать увеличения движения транспортных средств в контролируемой зоне площади маневрирования воздушных судов.
3. При въезде и нахождении каждого транспортного средства в зонах ограниченного доступа пропуск выставляется на видном месте транспортного средства, например на лобовом стекле, и содержит, как минимум следующее:

- a) регистрационный номер транспортного средства;
- b) эмблему владельца и/или эксплуатанта транспортного средства;
- c) срок действия;
- d) охраняемые зоны ограниченного доступа, в которых действует данный пропуск; и
- e) пропускные пункты, которые разрешается использовать транспортному средству.

4. Каждое уполномоченное учреждение принимает меры к тому, чтобы водители транспортных средств, имеющих пропуска в зону ограниченного доступа, имели удостоверение на право вождения транспортного средства соответствующего класса и знали все требования к безопасности эксплуатации транспортного средства в контролируемой зоне.

F. Защита воздушных судов

Контролируемая надлежащим образом охраняемая зона ограниченного доступа аэропорта обеспечит безопасные условия эксплуатации воздушных судов, защищая воздушные суда в аэропортах государства от актов незаконного вмешательства. В данном разделе программы следует определить обязанности и действия, которые необходимо осуществлять сверх и помимо этой базовой меры.

Ответственность

1. Эксплуатанты воздушных судов отвечают за безопасность своих воздушных судов.

Обычные условия эксплуатации

2. Когда воздушное судно не используется и не обслуживается, его двери должны быть закрыты, а посадочное оборудование, такое как лестничные и телескопические трапы, должно быть убрано. Дополнительные меры могут включать задействование персонала для наблюдения за таким воздушным судном.
3. Эксплуатанты воздушных судов принимают надлежащие меры к тому, чтобы перед вылетом воздушного судна, любые предметы, оставленные высадившимися пассажирами транзитных рейсов, были удалены с борта воздушного судна или в отношении их были предприняты другие надлежащие действия.

Безопасность воздушного судна

4. Эксплуатант воздушного судна проводит проверку или обыск воздушного судна в целях обеспечения безопасности вылетающего воздушного судна, выполняющего коммерческий рейс, руководствуясь при этом НПБГА.

Решение в отношении целесообразности проведения проверки или обыска в целях безопасности воздушного судна основывается на оценке риска для безопасности, проводимой соответствующими национальными полномочными органами.

5. Проверка в целях безопасности воздушного судна предусматривает визуальную инспекцию внутренних помещений воздушного судна, включая багажный отсек, а также сервисных панелей воздушного судна, которые являются доступными с земли без использования оборудования. Цель таких проверок

заключается в том, чтобы убедиться в отсутствии на борту воздушного судна подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств.

6. Обыск в целях безопасности воздушного судна предусматривает тщательный осмотр воздушного судна внутри и снаружи с целью выявления любых подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или материалов.

G. Навигационные и другие особо важные средства

В данном разделе следует перечислить используемые в государстве навигационные и другие связанные с авиацией средства, которые расположены как на территории, так и за пределами аэропорта и имеют особо важное значение для бесперебойного функционирования международной гражданской авиации в данном государстве. Этот перечень следует увязать, используя перекрестные ссылки, с перечнем установленных охраняемых зон ограниченного доступа, упомянутых в разделе VI.A.

Следует указать меры физической защиты и другие меры по охране этих средств, наряду с четким определением полномочного органа или органов, ответственных за контроль доступа к средствам. Следует также указать полномочный орган или органы, ответственные за разработку планов на случай чрезвычайных обстоятельств и использование резервов, замену или предоставление альтернативных услуг в связи с утратой особо важного средства в результате диверсии или другого акта незаконного вмешательства.

VII. КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЦ И ПРЕДМЕТОВ, ПОМЕЩАЕМЫХ НА БОРТ ВОЗДУШНОГО СУДНА

A. Досмотр пассажиров и ручной клади

Досмотр пассажиров и ручной клади является одной из важнейших мер, направленных на предотвращение проноса на воздушное судно оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств. Необходимо привести юридическое основание проведения такого досмотра. Национальную политику, касающуюся использования оборудования для обеспечения безопасности, обстоятельства, требующие проведения ручного досмотра, а также процедуры избавления от изъятых предметов необходимо также осветить в данном разделе со ссылками на соответствующие программы безопасности аэропортов и эксплуатантов воздушных судов. Следует привести инструктивные указания, касающиеся проведения выборочного досмотра, исходя из характера угрозы. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 11.

Общие положения

1. Цель досмотра пассажиров и ручной клади заключается в предотвращении попадания на борт воздушного судна оружия, взрывчатых веществ или любых других опасных устройств, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства. Все пассажиры и ручная кладь должны пройти досмотр до получения разрешения на размещение на борту воздушного судна или в стерильной зоне.

Стерильные и охраняемые зоны ограниченного доступа

2. Стерильные и охраняемые зоны ограниченного доступа устанавливаются в тех местах, куда проходят пассажиры после досмотра до посадки на борт воздушного судна. Все пункты доступа в такие зоны

должны контролироваться или запираяться. Стерильные и охраняемые зоны ограниченного доступа, допуск в которые не контролируется на постоянной основе, должны тщательно осматриваться перед их использованием.

Полномочия

3. Юридические полномочия на проведение досмотра пассажиров и ручной клади основаны на [дать юридическое обоснование с перечислением соответствующих законов и/или нормативных положений государства].

Использование оборудования для обеспечения безопасности

4. Все вылетающие пассажиры и ручная кладь в [название аэропорта (аэропортов)] досматриваются с использованием металлоискателей, рентгеновских установок и новейших технических средств досмотра, если они имеются. Конкретная информация о надлежащем использовании такого оборудования содержится в [название ПБА].

Ручной досмотр

5. Ручной досмотр всех вылетающих пассажиров и ручной клади осуществляется в тех случаях, когда оборудование, используемое для обеспечения безопасности, отсутствует или неисправно. Ручной досмотр также проводится в тех случаях, когда неопознанные предметы, имеющиеся у пассажиров, приводят к срабатыванию сигнализации технических средств досмотра, а также с целью идентификации любых предметов подозрительного характера, обнаруженных при досмотре ручной клади с помощью рентгеновского оборудования.

6. Конкретная информация о соответствующих процедурах и порядке проведения ручного досмотра пассажиров и ручной клади, а также лиц, не являющихся пассажирами, и принадлежащих им предметов содержится в [название ПБА].

Выборочный досмотр

Помимо случаев, указанных в разделе А.5 выше, государствам следует установить, в качестве дополнительной превентивной меры, процентный показатель выборочного ручного досмотра пассажиров и ручной клади, исходя из местных обстоятельств и преобладающих факторов угрозы и риска. Пороговое значение этого процентного показателя увеличивается в период повышенной угрозы гражданской авиации в соответствии с положениями национальных и аэропортовых планов на случай непредвиденных обстоятельств.

Конфискованные предметы и изделия

7. Все предметы, вызывающие обоснованную обеспокоенность, дополнительно проверяются производящим досмотр персоналом или о них уведомляется начальник контрольно-пропускного пункта досмотра. В случае обнаружения огнестрельного оружия, взрывчатых веществ, боевых средств или других опасных устройств [название полномочного органа, выполняющего полицейские функции] немедленно информируется об этом, а причастному пассажиру предлагается дополнительно ответить на вопросы полиции.

8. Некоторые конфискованные предметы могут перевозиться к месту назначения пассажиров в грузовом отсеке воздушного судна и возвращаться пассажирам в конечном пункте назначения. Процедуры, используемые в этих обстоятельствах, определяются в программах безопасности эксплуатанта.

Отказ от прохождения досмотра

9. Лицам, отказывающимся от прохождения личного досмотра в соответствии с данной программой или отказывающимся от досмотра или проверки их зарегистрированного багажа или ручной клади, в посадке отказывается.

Смешивание прошедших и не прошедших досмотр лиц

10. В отношении международных рейсов применяются меры безопасности, направленные на то, чтобы исключить возможность смешивания или контакта пассажиров, прошедших досмотр, с пассажирами, не прошедшими досмотр, после прохождения контрольно-пропускного пункта досмотра.

11. В случае смешивания прошедших и не прошедших досмотр пассажиров, предпринимаются следующие действия:

- a) стерильная зона полностью освобождается, и [название соответствующего полномочного органа] проводит ее полный осмотр;
- b) вылетающие пассажиры и их ручная кладь проходят повторный досмотр прежде, чем получить разрешение на посадку на борт воздушного судна; и
- c) если любой вылетающий пассажир имел доступ к воздушному судну после случайного смешивания пассажиров, салон соответствующего воздушного судна также подвергается полному досмотру.

Сбой в применении мер контроля в целях безопасности

12. В случае обнаружения сбоя в надлежащем применении мер контроля в целях безопасности в отношении рейса, осуществляемого уже вылетевшим воздушным судном, соответствующие полномочные органы государства, куда прибудет воздушное судно, уведомляются о характере имевшего место сбоя.

В. Трансферные и транзитные пассажиры

1. Эксплуатанты воздушных судов, осуществляющие международные пассажирские перевозки, и эксплуатанты аэропортов включают в свои программы безопасности надлежащие меры по контролю за трансферными и транзитными пассажирами и их ручной клади в целях предотвращения проноса на борт воздушного судна несанкционированных предметов.

2. Такие меры являются достаточными для обеспечения того, чтобы трансферные и транзитные пассажиры не имели контакта с другими не прошедшими досмотр лицами. Когда достижение полного контроля во всех случаях невозможно или когда его вообще обеспечить невозможно, при повторной посадке на борт воздушного судна пассажиры проходят повторный досмотр.

3. Эксплуатанты аэропортов проектируют и содержат помещения аэропортов таким образом, чтобы упростить контроль в целях безопасности трансферных и транзитных пассажиров.

4. Аэропортовые меры в отношении транзитных операций обеспечивают защиту ручной клади транзитных пассажиров от несанкционированного доступа, а также целостность охраны зон транзитных помещений, например зон ожидания.

5. Аэропортовые меры в отношении трансферных операций предусматривают, что трансферные пассажиры вместе с их ручной кладью проходят досмотр перед посадкой на борт воздушного судна, за исключением тех случаев, когда государство в сотрудничестве с другим государством установило процесс проверки и процедуры его осуществления, который гарантирует, что такие пассажиры и их ручная кладь были защищены от несанкционированного доступа от пункта досмотра в аэропорту вылета до посадки на борт вылетающего воздушного судна.

Инструктивный материал, касающийся трансферных и транзитных пассажиров, приведен в главе 11.

C. Экипажи воздушных судов, персонал аэропортов и прочие лица, не являющиеся пассажирами

1. Экипажи воздушных судов, персонал аэропортов и прочие не являющиеся пассажирами лица, проходящие через контрольно-пропускной пункт в стерильную зону, досматриваются в том же порядке, что и пассажиры. Все предметы, проносимые такими лицами, досматриваются и проверяются таким же образом, как и ручная кладь пассажиров.

2. Кроме того, не являющиеся пассажирами лица, которым предоставляется доступ в стерильные и охраняемые зоны ограниченного доступа, досматриваются вместе с носимыми ими предметами в том же порядке, что и вылетающие пассажиры. Если невозможно обеспечить 100-процентный досмотр, то в соответствии с НПБГА проводится пропорциональный досмотр, осуществляются выборочные и неожиданные проверки.

D. Специальные процедуры досмотра

Каждому государству необходимо установить процедуры досмотра особых лиц, в том числе дипломатов и глав государств. Кроме того, следует предусмотреть положения, касающиеся проведения личного досмотра в конкретных случаях. Дополнительный инструктивный материал по данному вопросу приведен в главе 11.

Дипломаты и дипломатические вализы

1. Дипломаты проходят досмотр так же, как и другие пассажиры.

В том случае, если действуют другие процедуры досмотра дипломатов, их следует изложить в данном разделе.

2. Дипломатические вализы или консульская почта, имеющие видимые внешние опознавательные знаки государства, не подвергаются досмотру или проверке при условии, что они опечатаны и что лицо, в распоряжении которого находится дипломатическая вализа, предъявляет соответствующее удостоверение личности и разрешение на провоз дипломатической почты, например дипломатический или служебный паспорт, официальное письмо на провоз дипломатической вализы. Все прочие предметы ручной клади данного лица не освобождаются от проверки и досматриваются в обычном порядке, действующем в отношении других пассажиров.

Материал конфиденциального характера

3. Материал, имеющий гриф секретности соответствующих правительственных учреждений, проверяется только с целью обнаружения оружия или запрещенных предметов. Однако в том случае, если

остаются какие-либо сомнения в его безопасности, указанный секретный материал не подлежит перевозке эксплуатантами воздушных судов.

Освобождение от досмотра

4. Конкретные случаи освобождения от проверки и досмотра распространяются на находящихся с визитом глав государств и некоторых других перечисленных лиц, совершающих официальную деловую поездку.

Перечень таких лиц должен быть сведен к абсолютному минимуму, а службы безопасности эксплуатанта и аэропорта должны получать заблаговременное уведомление о визитах таких лиц, с тем чтобы можно было принять специальные меры.

Досмотр в частном порядке

5. Досмотр в частном порядке, как правило, не проводится. Однако пассажиры, требующие особого подхода, включая пассажиров, перевозящих материалы, имеющие высокую ценность, пассажиров с кардиостимуляторами и пассажиров-инвалидов, могут досматриваться отдельно от других пассажиров. В таких случаях пассажиры и ручная кладь досматриваются следующим образом:

- a) проводится ручной или рентгеновский досмотр всей ручной клади;
- b) используется ручной металлоискатель для досмотра пассажира или, если пассажир имеет кардиостимулятор или является инвалидом и не может быть подвергнут обычному досмотру с помощью металлоискателя, то проводится ручной досмотр такого пассажира; и
- c) досмотр проводится лицом, соответствующим образом подготовленным для выполнения этой функции.

6. Сразу после досмотра пассажир препровождается в стерильную зону.

Е. Разрешаемый провоз оружия

Государства могут разрешить провоз оружия на борту воздушного судна либо в пассажирском салоне, например сотрудниками полиции при исполнении ими своих служебных обязанностей, либо в грузовом отсеке воздушного судна или другом недоступном месте. Следует привести соответствующий государственный закон (законы). Необходимо также определить обязанности эксплуатантов воздушных судов. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 12.

Разрешаемый провоз оружия в пассажирском салоне

1. Провоз оружия на борту воздушного судна сотрудниками правоохранительных органов и другим уполномоченным персоналом, находящимся при исполнении своих служебных обязанностей, разрешается в соответствии с [название соответствующего закона].

2. Назначенным полномочным органом, ответственным за рассмотрение и утверждение заявок на разрешаемый провоз оружия отдельными лицами в пассажирском салоне, является [название уполномоченного органа].

3. Эксплуатанты воздушных судов, перевозящие лиц, которым разрешен провоз оружия, обеспечивают соблюдение следующих мер:

- a) предъявляется надлежащая письменная документация с разрешением на провоз оружия;
- b) до посадки перевозящие оружие лица проходят тщательный инструктаж относительно всех правил и положений, касающихся перевозки оружия;
- c) лицам, имеющим оружие, спиртные напитки не подаются; и
- d) командир воздушного судна и все члены экипажа уведомляются о количестве на борту лиц, имеющих оружие, и занимаемых ими местах.

Разрешаемый провоз оружия в недоступных местах

4. Эксплуатантам воздушных судов разрешается перевозить оружие в других местах, помимо пассажирского салона, при соблюдении следующих условий:

- a) эксплуатант или представитель эксплуатанта подтверждает, что оружие находится в перевозимом в грузовом отсеке багаже пассажира и что уполномоченное и обладающее надлежащей квалификацией лицо установило, что это оружие не заряжено; и
- b) оружие размещено в любом другом месте, которое недоступно любому лицу во время полета воздушного судна.

F. Лица, находящиеся под стражей или административным контролем

В настоящем разделе следует описать политику государства в отношении лиц, совершающих поездку в силу того, что они подпадают под действие судебных или административных процедур. Примерами таких пассажиров являются конвоируемые заключенные, депортируемые лица или лица без права на въезд. Эксплуатационные аспекты включают требуемое количество вооруженных и/или невооруженных конвоиров, использование смирительных средств, процедуры посадки на воздушное судно и высадки с него, возможность эксплуатанта отказаться от перевозки лица, если согласие на его перевозку может поставить под угрозу безопасность других пассажиров. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 12.

Требования к уведомлению

1. [Название соответствующего полномочного органа] уведомляет в установленном порядке соответствующего эксплуатанта и командира воздушного судна о тех случаях, когда пассажиры вынуждены совершать полет в силу того, что они подпадают под действие судебных или административных процедур. К таким пассажирам относятся лица, находящиеся под охраной сотрудников правоохранительных органов, сопровождаемые лица, страдающие психическими нарушениями, депортируемые лица и лица без права на въезд.

2. В том случае, когда лицо вынуждено совершать поездку в силу того, что он или она признаны не имеющими права на въезд или подпадают под действие распоряжения о депортации, [название соответствующего полномочного органа] уведомляет полномочные органы в государствах транзита и пункта назначения о данном лице, причине его перевозки и оцениваемом риске перевозки такого лица.

Меры и процедуры безопасности

3. Эксплуатанты воздушных судов включают в свои соответствующие программы безопасности и соблюдают надлежащие меры и процедуры, обеспечивающие безопасность на борту воздушного судна в том случае, когда пассажиры вынуждены совершать полет в силу того, что они попадают под действие судебных или административных процедур.

Г. Багаж, перевозимый в грузовом отсеке

Процедуры надлежащего контроля и досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа предназначены предотвращать помещение в грузовой отсек воздушного судна оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или материалов. Такие процедуры включают прием и охрану перевозимого в грузовом отсеке багажа, установление принадлежности всех единиц такого багажа пассажирам и его досмотр. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 11.

Прием и охрана

1. Эксплуатанты воздушных судов, выполняющих международные полеты, обеспечивают прием перевозимого в грузовом отсеке багажа только от имеющих билеты пассажиров и только ответственным лицом, уполномоченным агентом или уполномоченным представителем эксплуатанта.

2. После приема багажа от пассажиров обеспечивается его охрана от несанкционированного доступа до тех пор, пока багаж не возвращается пассажиру в пункте назначения или не передается другому эксплуатанту. Багаж, оформленный в местах, отличных от аэропортовых регистрационных стоек, подлежит охране, начиная с момента его регистрации и до помещения его на борт воздушного судна.

3. Доступ к зонам накопления багажа и пунктам перегрузки багажа имеет только уполномоченный персонал. Сотрудники опрашивают посторонних лиц и сообщают о них своему руководству и [название полномочного органа, выполняющего полицейские функции].

4. Персонал, перевозящий багаж к воздушным судам и обратно, проявляет бдительность в целях предотвращения помещения несанкционированного багажа или пакетов на ленты транспортеров, тележки или транспортные средства, а также обеспечивает сопровождение багажных тележек в зонах общего доступа.

Установление принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам

5. Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают загрузку перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажира на борт воздушного судна только в том случае, если пассажир находится на борту воздушного судна или если багаж был подвергнут соответствующим мерам контроля в целях безопасности после того, как было установлено, что пассажир не явился на борт воздушного судна. Внедряются соответствующие процедуры, согласно которым в том случае, если пассажиры высаживаются до прибытия в конечный пункт назначения, то их перевозимый в грузовом отсеке багаж снимается с воздушного судна.

6. Предусматривается возможность перевозки эксплуатантом несопровождаемого багажа, который следует отдельно от пассажира по причинам, не зависящим от пассажира.

7. Зарегистрированный багаж пассажира, которому отказано в посадке на борт по соображениям безопасности или по причине отказа от досмотра, подлежит выгрузке.

8. Эксплуатант воздушного судна должен назначить лицо, которое несет ответственность за проверку и утверждение принадлежности багажа до начала буксировки воздушного судна.

Досмотр зарегистрированного багажа, перевозимого в грузовом отсеке

9. Весь перевозимый в грузовом отсеке багаж подвергается досмотру до помещения на борт воздушного судна. Процедуры надлежащего досмотра такого багажа содержатся в [название ПБА].

Трансферный зарегистрированный багаж

10. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, принадлежащий трансферным пассажирам, досматривается точно так же, как и перевозимый в грузовом отсеке багаж пассажиров, следующих из пункта вылета. Эксплуатанты воздушных судов не перевозят такой багаж до тех пор, пока не получено подтверждение того, что пассажир занял место на борту воздушного судна.

11. Трансферный багаж может освобождаться от досмотра, если государство установило некоторый механизм совместно с другим государством и при этом каждое государство убеждено в том, что зарегистрированный багаж пассажиров надлежащим образом досматривается в пункте вылета и затем защищается от несанкционированного доступа вплоть до момента вылета в аэропорту пересадки. Такие механизмы должны основываться на двусторонних соглашениях, меморандуме о взаимопонимании (МОВ) или соглашениях о безопасности рейсов с одной промежуточной посадкой.

Хранение неправильно засланного багажа

12. Устанавливаются охраняемые зоны размещения багажа в [название международного аэропорта (аэропортов)], где может храниться неправильно засланный багаж до его досылки, востребования или удаления в соответствии с процедурами, изложенными в [название ПБА].

Н. Авиагрузы и авиапочта

Необходимо обеспечить надлежащий контроль в целях безопасности в отношении авиагрузов и авиапочты, предназначенных для перевозки на международных пассажирских и грузовых рейсах. Такой контроль представляет собой, как правило, сочетание досмотра и административных процедур. Ответственность за контроль должна возлагаться на эксплуатантов воздушных судов и зарегистрированных агентов, как это указано в Приложении 17. Конкретные меры контроля в целях обеспечения безопасности в обычных условиях и в периоды повышенной угрозы должны быть изложены в добавлении к НПБГА и отражать результаты оценки риска. Дополнительный инструктивный материал, касающийся грузов и цепочки доставки грузов, приведен в главе 13.

1. Все авиагрузы и авиапочта, предназначенные для перевозки на международных пассажирских рейсах, проходят соответствующий контроль в целях безопасности, включая досмотр, когда это практически возможно, осуществляемый эксплуатантами воздушных судов и/или агентами или другими субъектами, назначенными [название соответствующего полномочного органа] в качестве зарегистрированных агентов, до их погрузки на борт воздушного судна.

2. Конкретные меры контроля в целях безопасности, применяемые в отношении авиагрузов и авиапочты в обычных условиях и в периоды повышенной угрозы, перечислены в [номер добавления] настоящей программы.

3. Эксплуатанты воздушных судов не принимают грузы или почту к перевозке на воздушном судне, выполняющем пассажирские коммерческие перевозки, если проведение досмотра или применение других мер контроля безопасности не подтверждено и не признано зарегистрированным агентом или такие грузовые отправления не прошли надлежащий досмотр на предмет контроля их безопасности. Грузовые отправления, которые не могут быть подтверждены или признаны зарегистрированным агентом, проходят досмотр.

4. Авиагрузы и авиапочта, предназначенные для перевозки на международных пассажирских рейсах и перемещаемые в пределах аэропорта, обрабатываются и размещаются на охраняемой территории и защищаются от несанкционированного доступа с момента прохождения досмотра или другого контроля в целях безопасности до вылета воздушного судна с целью воспрепятствовать помещению в них оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств.

5. Эксплуатанты воздушных судов включают в свои соответствующие программы безопасности и внедряют надлежащие процедуры и меры контроля в целях безопасности, касающиеся перевозки материалов и почты компании на борту своих воздушных судов.

I. Бортпитание, сопутствующие средства и бортприпасы

Бортпитание, сопутствующие средства и другие бортприпасы эксплуатанта могут быть использованы для помещения оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств на борт воздушного судна. Эксплуатанты воздушных судов должны нести ответственность за осуществление надлежащих мер безопасности, направленных на предотвращение таких случаев.

1. Эксплуатанты воздушных судов включают в свои соответствующие программы безопасности и внедряют надлежащие процедуры и меры контроля в целях безопасности для предотвращения помещения оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств в бортпитание и бортприпасы, предназначенные для перевозки на международных пассажирских рейсах.

2. Компании, занимающиеся бортпитанием в аэропорту и за его пределами, включают в свои соответствующие программы безопасности и внедряют надлежащие процедуры и меры контроля в целях безопасности для предотвращения несанкционированного доступа в их помещения и размещения оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств в бортпитании и бортприпасах, предназначенные для перевозки на международных пассажирских рейсах. Расположенные за пределами аэропорта компании, занимающиеся бортпитанием, обеспечивают охрану бортпитания от несанкционированного доступа на маршруте от пункта приготовления бортпитания до аэропорта.

VIII. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Индивидуальные программы безопасности аэропортов, эксплуатантов воздушных судов или арендаторов аэропортов должны содержать подробное описание типов, количества и мест расположения оборудования, используемого для реализации превентивных мер обеспечения авиационной безопасности различными полномочными органами. НПБГА должна освещать национальную политику в отношении оборудования, определяющую порядок получения различными полномочными органами разрешения на закупку оборудования, отвечающего минимальным требованиям государства, и устанавливающую стандарты калибровки, эксплуатации и технического обслуживания оборудования, которые надлежит соблюдать всем пользователям оборудования.

A. Закупка

В данном разделе необходимо привести национальные стандарты, касающиеся закупки оборудования для обеспечения авиационной безопасности, включая основные минимальные стандарты в отношении рентгеновского оборудования для досмотра багажа, арочных детекторов металла (АДМ), портативных детекторов металла (ПДМ) и другого оборудования для обеспечения безопасности, которое уже используется или планируется к внедрению. Государствам настоятельно рекомендуется включать в контракт на закупку оборудования требование в отношении комплекта документации для персонала по техническому обслуживанию.

B. Калибровка

Требование в отношении калибровки оборудования состоит в том, чтобы независимо от места размещения каждая единица действующего оборудования для обеспечения безопасности была откалибрована для работы в соответствии с заранее установленными одинаковыми стандартами. Такая калибровка в основном касается досмотрового оборудования, используемого перед посадкой, в частности детекторов металла. Данный раздел программы должен содержать требования к установке чувствительности оборудования в нормальных условиях, т. е. с учетом того, что должно обнаруживаться, и увеличению чувствительности при повышении уровня угрозы. Государства должны при необходимости включить соответствующие ссылки на программы безопасности международных аэропортов. Установление исходных порогов срабатывания сигнализации, т. е. момента срабатывания сигнализации оборудования, наилучшим образом осуществляется на основе испытаний на местах с использованием утвержденных испытательных образцов, имитирующих предметы, подлежащие обнаружению. Увеличение чувствительности определяется повышением угрозы.

C. Эксплуатация и техническое обслуживание

1. Все используемое для обеспечения безопасности оборудование эксплуатируется в соответствии с рекомендациями изготовителей и индивидуальными стандартными эксплуатационными процедурами, содержащимися в [название программы безопасности аэропорта, авиакомпании или арендатора].
2. Все полномочные органы, эксплуатирующие оборудование для обеспечения безопасности, разрабатывают графики его профилактического технического обслуживания и ремонта в целях поддержания оптимальной эффективности работы такого оборудования.
3. Все полномочные органы, эксплуатирующие оборудование для обеспечения безопасности, используют квалифицированный технический персонал для проведения необходимого технического обслуживания оборудования.

IX. ПЕРСОНАЛ

В данном разделе программы следует отразить минимальные стандарты государства, касающиеся отбора и подготовки персонала, который будет заниматься обеспечением авиационной безопасности.

A. Критерии отбора

Критерии набора персонала будут меняться по государствам. В данном разделе программы следует изложить стандарты, относящиеся к уровню образования, накопленному опыту, эмоциональной

стабильности и физическим данным, таким как зрение, слух и моторно-мышечные функции. Перед принятием на работу следует предусмотреть проверку анкетных данных с предыдущими работодателями, включая личные характеристики и полицейские досье. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 8.

В. Подготовка

Назначенный соответствующий полномочный орган государства по вопросам авиационной безопасности должен разработать НПБГА, в которой излагаются общие цели и политика государства по вопросам подготовки в области авиационной безопасности и определяются связанные с подготовкой ресурсы и ответственные организации. Данный документ следует включить в качестве добавления в НПБГА. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 8.

Кроме того, каждая организация в государстве, отвечающая за авиационную безопасность, должна разработать и внедрить программы подготовки своего персонала по вопросам авиационной безопасности. Такие программы необходимо представить назначенному соответствующему полномочному органу по вопросам авиационной безопасности на утверждение и согласование.

1. Каждая организация, выполняющая возложенные на нее обязанности согласно части IV НПБГА, обеспечивает разработку и внедрение программ подготовки своих сотрудников с целью надлежащей реализации НПБГА.
2. Каждая разработанная программа подготовки представляется [название полномочного органа] на утверждение до начала ее осуществления.
3. Каждая программа подготовки содержит как минимум следующее:
 - a) объявленные цели и политику в области подготовки;
 - b) распределение обязанностей по проведению учебных курсов;
 - c) информацию административного характера, относящуюся к отбору и проверке кандидатов;
 - d) общее описание учебных курсов;
 - e) разбивку и расписание указанных курсов;
 - f) инструкции, касающиеся хранения и использования учебных средств и справочного материала; и
 - g) процедуры проверки системы подготовки.
4. Каждая организация, которой поручена разработка и внедрение программ подготовки, обеспечивает наличие достаточного количества квалифицированных инструкторов для проведения учебных курсов.
5. В дополнение к программам подготовки отдельных организаций [название полномочного органа] отвечает за координацию проведения учебных курсов по ознакомлению с вопросами безопасности всех сотрудников, работающих в гражданской авиации в [название государства], которые до этого не проходили специальных курсов подготовки в области авиационной безопасности.
6. Все организации, проводящие учебные курсы по авиационной безопасности, ведут письменный учет всех обучающихся сотрудников с указанием результатов обучения, если это предусматривается.

7. [Название соответствующего полномочного органа] отвечает за необходимую координацию обмена информацией с ИКАО или другими государствами при разработке программ подготовки в области авиационной безопасности.

X. РУКОВОДСТВО ОТВЕТНЫМИ ДЕЙСТВИЯМИ В СВЯЗИ С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

В целях сведения к минимуму последствий акта незаконного вмешательства, который может привести к человеческим жертвам и материальному ущербу, государствам необходимо иметь политику скоординированных и эффективных ответных действий на случай любого акта незаконного вмешательства. В данной части программы должна раскрываться политика государства по соответствующим ключевым вопросам со ссылкой на добавление, содержащее более подробную информацию по конкретным ответным мерам отдельных причастных организаций. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 17.

A. Общие положения

Данный раздел должен содержать общее изложение политики правительства.

Правительственные ведомства, правоохранительные учреждения, вооруженные силы, эксплуатанты воздушных судов, администрации и арендаторы аэропортов отвечают за подготовку планов на случай непредвиденных обстоятельств, выпускают инструкции для персонала, устанавливают системы связи и проводят подготовку сотрудников в целях обеспечения возможности предпринятия ответных действий в ходе акта незаконного вмешательства, который совершается в [название государства] или затрагивает его и который может отрицательно сказаться на безопасности гражданской авиации в [название государства].

B. Обязанности

В данном разделе должны быть определены в общем виде обязанности каждого учреждения, участвующего в ответных действиях в случае акта незаконного вмешательства, включая обязанности назначенного соответствующего полномочного органа по вопросам авиационной безопасности, полномочных органов, выполняющих полицейские функции, военных полномочных органов, эксплуатантов воздушных судов и администраций аэропортов, а также служб управления воздушным движением. Следует сделать ссылки на соответствующие планы на случай непредвиденных обстоятельств.

C. Первоначальные действия

В данном разделе освещается политика в отношении первоначального уведомления о планируемом, совершаемом или произошедшем акте незаконного вмешательства, определяющая в общих чертах уведомляемых адресатов и действия, которые они должны предпринять. Большинство таких уведомлений направляется в центры управления воздушным движением от воздушных судов, находящихся в полете, а также правоохранительным учреждениям и администрациям аэропортов.

1. Все организации, получающие информацию о планируемом, совершаемом или произошедшем акте незаконного вмешательства, предпринимают чрезвычайные действия, которые определены в [название соответствующего плана на случай непредвиденных обстоятельств].

2. Порядок предпринимаемых действий включает рассылку сообщения всем заинтересованным сторонам согласно соответствующему плану на случай непредвиденных обстоятельств, рассмотрение этого сообщения и согласование плана действий со всеми заинтересованными сторонами.
3. Организация, получающая такое уведомление, отвечает за сбор и включение в сообщение как можно большего объема информации, позволяющей обеспечить точную оценку инцидента.
4. Должна производиться четкая логическая оценка информации об имеющихся данных до принятия решения относительно дальнейших действий. [Название субъекта, ответственного за проведение оценки угрозы] обязан проводить такую оценку вместе с получателем данной информации и любой другой заинтересованной стороной, например эксплуатантом воздушного судна или аэропорта. При проведении такой оценки следует использовать метод позитивной идентификации угрозы с целью классификации угрозы как конкретная, неконкретная или ложная. Позитивная идентификация угрозы в контексте уведомления требует, чтобы уведомление содержало конкретную информацию об объекте угрозы, например в случае воздушного судна указывается номер рейса, время вылета или его фактическое местонахождение на момент уведомления, а также включало другие конкретные сведения, повышающие достоверность уведомления. Политика применения метода позитивной идентификации угрозы, является строго конфиденциальной, и ее детали известны только [название назначенного полномочного органа].
5. По завершении оценки ее результаты рассылаются всем заинтересованным сторонам, и дальнейшие действия предпринимаются в соответствии с [соответствующий план на случай непредвиденных обстоятельств].
6. Если имеются достаточные основания считать, что воздушное судно может оказаться объектом акта незаконного вмешательства:
 - a) эксплуатант воздушного судна уведомляется [соответствующий национальный полномочный орган]; и
 - b) проводится инспекция воздушного судна.
7. Если имеются достаточные основания считать, что на воздушное судно может быть совершено нападение, когда оно находится на земле,
 - a) соответствующие аэропортовые полномочные органы уведомляются как можно скорее [соответствующий национальный полномочный орган]; и
 - b) принимаются надлежащие меры по охране такого воздушного судна, как это предусмотрено в [название аэропортового плана на случай непредвиденных обстоятельств].

D. Руководство

В данном разделе следует описать обязанности по общему руководству урегулированием инцидента на национальном уровне, на которые влияет политика правительства, и на местном уровне в месте инцидента.

1. Исполнительное руководство ответными действиями в случае акта незаконного вмешательства, имеющего место в [название государства], возлагается на [пост и должность назначенного лица]. В том случае, если данное [назначенное лицо] или связь с ним отсутствует, исполнительное руководство действиями по ликвидации инцидента возлагается на [конкретный заместитель].

2. Оперативное руководство ответными действиями в случае акта незаконного вмешательства возлагается на самое старшее доступное должностное лицо [название учреждения, как правило, это полномочный орган, выполняющий полицейские функции, и/или военное ведомство]. В случае акта незаконного вмешательства, направленного против воздушного судна, оперативное руководство ответными действиями возлагается на:

- a) [ВГА/соответствующий полномочный орган], когда воздушное судно находится в воздухе или выполняет руление сразу после посадки до тех пор, пока воздушное судно не произведет остановку, или с момента начала руления воздушного судна перед взлетом и до тех пор, пока воздушное судно не покинет воздушное пространство [название государства]; и
- b) [полномочный орган, выполняющий полицейские функции и/или военное ведомство] с момента остановки воздушного судна сразу после посадки и до окончания инцидента или до того, как воздушное судно приступит к рулению непосредственно перед взлетом.

Е. Контроль

В данном разделе следует описать задействование и укомплектование центров контроля за инцидентами, где привлеченный персонал составляет сводки и предпринимает действия согласно соответствующим планам на случай непредвиденных обстоятельств. Там, где это применимо, следует указать центры контроля на национальном и местном уровнях. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 17.

1. По получении уведомления об акте незаконного вмешательства [название назначенного полномочного органа] обязан задействовать национальный центр контроля за инцидентами, расположенный [местонахождение] и предпринять дальнейшие действия в соответствии с [национальный план на случай непредвиденных обстоятельств].

2. По получении уведомления об акте незаконного вмешательства, происходящем в аэропорту или направленном против воздушного судна в полете, [назначенный полномочный орган или администрация аэропорта] обязаны задействовать аварийный оперативный центр (АОЦ) и предпринять дальнейшие действия в соответствии с [название аэропортового плана на случай непредвиденных обстоятельств].

3. Все учреждения, отвечающие за приведение в действие центров контроля, обеспечивают регулярное обслуживание и проверку этих центров, а также поддержание всего находящегося в них оборудования связи в исправном рабочем состоянии.

Ф. Предоставление аэронавигационного обслуживания

С учетом того, что наиболее безопасным местом нахождения воздушного судна, которое подверглось акту незаконного вмешательства, является местонахождение на земле, Приложение 17 устанавливает Стандарты предоставления непрерывного аэронавигационного обслуживания, выдачи воздушному судну, подвергшемуся незаконному вмешательству, разрешения на посадку или удержания такого воздушного судна на земле. Политика правительства, касающаяся выполнения этих Стандартов, должна быть определена в данной части программы.

1. В том случае, когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, входит в воздушное пространство [название государства] и желает совершить посадку на каком-либо аэродроме [название государства], соответствующий центр управления воздушным движением должен оказывать ему всяческое содействие в обеспечении безопасности полета, учитывая при этом возможность аварийного

снижения, и предпринимать надлежащие действия по ускоренному выполнению всех этапов полета, включая выдачу разрешения на посадку.

2. После посадки воздушное судно направляется к специально выделенному изолированному месту стоянки, и все дальнейшие действия предпринимаются в соответствии с [название аэропортового плана на случай чрезвычайных обстоятельств].

3. Принимаются все возможные меры для удержания воздушного судна на земле, за исключением случаев, когда его вылет обусловлен первостепенной обязанностью обеспечить защиту жизни людей.

4. В том случае, когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, пересекает воздушное пространство [название государства], соответствующий центр управления воздушным движением должен оказать всяческое содействие в обеспечении безопасности полета во время нахождения такого воздушного судна в воздушном пространстве [название государства]. Центр управления воздушным движением также передает всю соответствующую информацию другим государствам, в ведении которых находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения, включая службы известного или предполагаемого аэропорта назначения, с тем чтобы можно было своевременно предпринять надлежащие превентивные действия на маршруте, а также в известном, вероятном или возможном пункте назначения воздушного судна.

G. Специальная поддержка

В настоящем разделе следует кратко осветить роль специальных служб, участвующих в ответных действиях в случае акта незаконного вмешательства, и порядок их вызова. Такая специальная поддержка может включать привлечение специалистов по ведению переговоров при захвате заложников, подразделений по обезвреживанию взрывных устройств (ОВ), переводчиков и вооруженных групп захвата. Там, где это уместно, планы на случай непредвиденных обстоятельств должны содержать соответствующие ссылки.

H. Средства массовой информации

В данном разделе необходимо изложить политику, касающуюся предоставления информации средствам массовой информации в ходе акта незаконного вмешательства, описать процедуры взаимодействия с представителями средств массовой информации, а также указать выделяемые в этой связи средства, например помещения для брифинга. В ходе акта незаконного вмешательства представляется важным, чтобы все официальные лица воздерживались от непосредственных контактов со средствами массовой информации и чтобы все запросы на получение информации передавались и обрабатывались одним назначенным представителем. Таким образом достигается контролируемый точный выпуск информации. Отдельное учреждение или представителя правительства необходимо назначить в качестве единственного полномочного источника заявлений для средств массовой информации. Эти функции могут быть поручены правительственному управлению информационных служб или отделу по связям с общественностью.

I. Уведомление

Уведомление государств об актах незаконного вмешательства

Важно, чтобы государство, в котором имеет место акт незаконного вмешательства, как можно скорее передало всем заинтересованным государствам и ИКАО всю соответствующую информацию

о связанных с безопасностью аспектах инцидента. Другие государства могут счесть целесообразным принять контрмеры или другие процедуры в ответ на конкретные акты незаконного вмешательства.

1. В случае совершения акта незаконного вмешательства в [название государства] вся соответствующая информация передается:

- a) государству регистрации причастного воздушного судна;
- b) государству эксплуатанта;
- c) каждому государству, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;
- d) каждому государству, граждане которого захвачены в качестве заложников;
- e) каждому государству, граждане которого по имеющимся сведениям находятся на борту воздушного судна; и
- f) ИКАО.

Уведомление ИКАО об актах незаконного вмешательства

Передача информации об актах незаконного вмешательства в ИКАО имеет важное значение в связи с тем, что это может привести к рассмотрению новых или пересмотру действующих Стандартов и Рекомендуемой практики, а также к разработке дополнительного инструктивного материала для включения в Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted). Форма официального уведомления об акте незаконного вмешательства приведена в добавлении 42. Государства могут запросить бланки такого уведомления непосредственно из Штаб-квартиры ИКАО в Монреале или региональных бюро ИКАО.

2. В случае акта незаконного вмешательства, направленного против гражданской авиации, [название государства] готовит и направляет в ИКАО следующую информацию:

- a) предварительное уведомление об акте незаконного вмешательства. Данное уведомление направляется в ИКАО на одном из рабочих языков ИКАО (русском, английском, арабском, испанском, китайском, французском) в течение 30 дней с момента совершения акта; и
- b) окончательное уведомление об акте незаконного вмешательства. Данное уведомление направляется в ИКАО на одном из рабочих языков ИКАО (русском, английском, арабском, испанском, китайском, французском) в течение 60 дней с момента совершения акта.

XI. КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

В целях обеспечения эффективности и актуальности НПБГА необходимо определить и указать в НПКК способы контроля качества осуществления программы. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 7 и добавлении 6.

XII. КОРРЕКТИРОВКА ПРОГРАММЫ И ПЛАНОВ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

Государства должны иметь возможность быстро корректировать положения и меры, содержащиеся в их НПБГА, с учетом уровня угрозы, направленной против объектов гражданской авиации, или в силу любых других причин. В целях эффективного реагирования на меняющиеся обстоятельства, в государстве должен быть создан механизм, четко определяющий обязанности по обобщению, оценке и рассылке информации об угрозах применительно к гражданской авиации.

Элементы НПБГА должны быть затем скорректированы с учетом характера угрозы. Детализация того, в чем будут заключаться меры обеспечения авиационной безопасности в ответ на различные угрозы, должна быть отражена в национальных и аэропортовых планах на случай непредвиденных обстоятельств. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 17.

A. Общие положения

Быстрое и непрерывное обобщение и оценка информации об угрозах, а также рассылка такой информации соответствующим полномочным органам являются необходимыми условиями поддержания эффективности программы авиационной безопасности. В зависимости от уровня угрозы, существующей в пределах его территории, а также с учетом международного положения [название государства] корректирует соответствующие элементы своей НПБГА. Должное внимание при этом уделяется конфиденциальности такой информации и процессу сбора информации об угрозе.

B. Обязанности

Сбор и обобщение информации об угрозе

1. [Название учреждения или учреждений] отвечает за сбор и обобщение информации об угрозах, касающейся гражданской авиации и включающей, в числе прочего, информацию о международных и внутренних террористических группировках, политически мотивированных группировках, проповедующих насилие, и уголовных элементах.

Оценка информации об угрозе

2. [Название учреждения или учреждений] отвечает за оценку информации об угрозе с точки зрения потенциальных нападений на объекты гражданской авиации.

Рассылка информации об угрозе

3. [Название учреждения или учреждений] отвечает за своевременную выдачу соответствующих результатов оценки угрозы полномочным органам гражданской авиации. Рассылка такой информации осуществляется путем [описание процесса].

Реагирование на информацию об угрозе и корректировка программы

4. При реагировании на конкретную полученную информацию о возможной угрозе интересам гражданской авиации [название соответствующего полномочного органа] несет основную ответственность за оценку угрозы с учетом уязвимости авиационных объектов, и обеспечивает принятие надлежащих мер аэропортами, эксплуатантами и другими необходимыми полномочными органами для противодействия угрозе.
5. Общее повышение уровня угрозы, направленной против гражданской авиации, влечет за собой ужесточение мер авиационной безопасности во всей авиационной системе, как это предусмотрено в национальных и аэропортовых планах на случай непредвиденных обстоятельств.
6. В случае угроз, направленных против конкретных авиационных объектов (воздушного судна, эксплуатанта воздушного судна, аэропортовых объектов и пр.), принимаются конкретные ответные меры, указанные в национальных и аэропортовых планах на случай непредвиденных обстоятельств.

С. Разбор инцидентов

После имевшего место акта незаконного вмешательства важно проводить его последующий разбор и анализ в целях определения эффективности мер и процедур обеспечения безопасности, содержащихся в НПБГА, и вносить необходимые коррективы. Назначенный соответствующий полномочный орган по вопросам авиационной безопасности государства несет общую ответственность за проведение такого разбора и анализа. Внесение любых коррективов в программу должно тесно координироваться со всеми соответствующими полномочными органами через НКБГА и АКБ. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 17.

XIII. ФИНАНСИРОВАНИЕ РАСХОДОВ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Государства должны обеспечить достаточный объем финансовых ресурсов для поддержки выполнения НПБГА, обращая особое внимание на средства, выделяемые на охрану аэропортов и наземных объектов. Государство может при желании включить в данный раздел программы информацию об источнике поступлений и любые другие сведения, касающиеся бюджетных ассигнований на покрытие расходов, связанных с обеспечением безопасности. Дополнительная информация по покрытию расходов на обеспечение безопасности, приведена в главе 6, а также документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), в главе 4 части 1 Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184) и Руководстве по экономике аэропортов (Дос 9562).

XIV. ДОБАВЛЕНИЯ

НПБГА государства должна содержать только изложение национальной политики в области авиационной безопасности. Конкретные элементы осуществления этой политики должны освещаться в дополнительных документах, таких как программы безопасности международных аэропортов, программы безопасности эксплуатантов воздушных судов, арендаторов и грузоперевозчиков и национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств.

Эти дополнительные документы прилагаются к НПБГА в качестве добавлений. Преимущество такого подхода заключается в том, что главные авторы этих документов (администрации аэропортов, эксплуатанты воздушных судов и пр.) будут обязаны, при необходимости, обновлять эти документы и представлять пересмотренные экземпляры назначенному соответствующему полномочному органу по

вопросам авиационной безопасности государства для включения в НПБГА. Кроме того, НПБГА может тогда быть использована государствами в качестве самостоятельного документа без добавлений, что позволяет рассылать ее более широкой аудитории, не опасаясь раскрытия конфиденциальной информации эксплуатационного характера, содержащейся в отдельных добавлениях.

Добавление 2

ФОРМА ЗАЯВКИ НА ПРИСОЕДИНЕНИЕ К СЕТИ КООРДИНАЦИОННЫХ ЦЕНТРОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Просьба заполнить настоящую форму и гарантировать, чтобы координатор, данные о котором приведены ниже, не только владел всей необходимой информацией, но чтобы и доступ к нему был на круглосуточной основе.

1. КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ (государство) _____

Координатор(ы) (до трех человек, включая командные центры):

Фамилия: _____

Должность/департамент: _____

Адрес: _____

Тел.: _____

Факс: _____

Адрес эл. почты: _____

2. ОПИСАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА (Пример: "Департамент XYZ является командным центром, работающим круглосуточно. Его персонал может оперативно связать вызывающего абонента с соответствующим экспертом".)

3. КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР: ВЛАДЕНИЕ ЯЗЫКАМИ (Пример: "Персонал командного центра говорит только на английском языке.")

4. АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КООРДИНАТОР (Просьба указать фамилию и адрес электронной почты лица или департамента, который несет ответственность за предоставление ИКАО обновляемых списков координаторов.)

Добавление 3

ТИПОВАЯ СТАТЬЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Дополнение к резолюции Совета от 25 июня 1986 года)

Примечание. Настоящий проект типовой статьи разработан в целях возможного включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении. Он служит только руководством для государств, не является обязательным и никоим образом не ограничивает договорную свободу государств по расширению или сужению сферы его применения или использованию другого подхода.

СТАТЬЯ "X"

а) В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Договаривающиеся стороны вновь подтверждают, что взятое по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Дос 8364), подписанной в Токио 14 сентября 1963 года; *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Дос 8920), подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года; *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Дос 8966) подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года; *Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года (Дос 9518); *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Дос 9571), совершенной в Монреале 1 марта 1991 года; *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Дос 9960), совершенной в Пекине 10 сентября 2010 года, и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Дос 9959), совершенного в Пекине 10 сентября 2010 года.

Примечание. Положения второго предложения в а) выше применимы лишь в тех случаях, когда соответствующие государства являются участниками данных конвенций и протоколов.

б) Договаривающиеся стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу для предотвращения актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

с) Стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми ИКАО и именуемыми Приложениями к *Конвенции о международной гражданской авиации*, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов

их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

- d) Каждая Договаривающаяся сторона соглашается с тем, что от таких эксплуатантов воздушных судов могут потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, упомянутых выше в пункте с), которые предусматриваются другой Договаривающейся стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории этой другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, предметов для перевозки в салоне, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в ответ на конкретную угрозу.
 - e) Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и других надлежащих мер в целях быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или его угрозы.
-

Добавление 4

ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ДВУСТОРОННЕМ ИЛИ РЕГИОНАЛЬНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Настоящее типовое соглашение предназначено лишь для того, чтобы государства руководствовались им; оно не является обязательным и никоим образом не ограничивает договорную свободу государств в части расширения или ограничения сферы его действия или использования иного подхода. Государства могут, к примеру, пожелать включить положения, касающиеся последствий несоблюдения одной из Договаривающихся сторон своих обязательств, касающихся авиационной безопасности, по настоящему соглашению или многосторонним конвенциям. Далее, настоящее типовое соглашение не имеет целью заменить собой или принизить значение типовой статьи по авиационной безопасности, рекомендованной государствам 25 июня 1986 года Советом для включения в их двусторонние соглашения о воздушном сообщении (см. добавление 3), или значение действующей постоянной политики ИКАО, направленной на всемирное принятие многосторонних конвенций по авиационной безопасности.

Правительство [название государства] и правительство [название государства],

принимая во внимание, что продолжающаяся угроза актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации требует неотложного и постоянного внимания со стороны Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и полного сотрудничества со стороны всех Договаривающихся государств для укрепления безопасности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что права и обязательства государств в соответствии с международными конвенциями по авиационной безопасности и в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой по авиационной безопасности, принятыми Советом ИКАО, могут быть дополнены и усилены в рамках двустороннего сотрудничества государств,

учитывая принятую Ассамблеей ИКАО резолюцию А37-17, в добавлении В которой содержится призыв к Договаривающимся государствам принять надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов или другие акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений или усиления существующих мер и заключения соответствующих соглашений о борьбе с такими актами, предусматривающими выдачу лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию,

считая желательным взаимное сотрудничество в деле борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

договорились о нижеследующем:

Статья 1

В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Договаривающиеся стороны вновь подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство

защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года (Дос 8364); *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года (Дос 8920); *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года (Дос 8966); *Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года (Дос 9518); *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, совершенной в Монреале 1 марта 1991 года (Дос 9571); *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации*, совершенной в Пекине 10 сентября 2010 года (Дос 9960), и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, совершенного в Пекине 10 сентября 2010 года.

Примечание. Положения второго предложения применимы лишь в тех случаях, когда соответствующие государства являются участниками данных конвенций и протоколов. Вместе с тем, если оба государства или одно из них не являются участниками этих конвенций и протоколов, они могут, тем не менее, согласиться принять их положения путем ссылки на них и исключительно на двусторонней основе.

Статья 2

Договаривающиеся стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу для предотвращения актов незаконного захвата гражданских воздушных судов и других актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

Статья 3

Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся стороны в рамках взаимных консультаций оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия других надлежащих мер с целью как можно быстрее и с минимальной угрозой для жизни разрешить такой инцидент или его угрозу.

Статья 4

Каждая Договаривающаяся сторона принимает все меры, которые она сочтет возможными, по обеспечению того, чтобы воздушное судно, подвергнувшееся акту незаконного захвата или другим актам незаконного вмешательства и совершившее посадку на ее территории, задерживалось на земле, если только его вылет не диктуется важнейшей обязанностью защиты людей. Насколько это практически возможно, такие меры принимаются на основе взаимных консультаций.

Статья 5

Договаривающиеся стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к *Конвенции о международной гражданской авиации*, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

Статья 6

Каждая Договаривающаяся сторона соглашается с тем, что от таких эксплуатантов воздушных судов могут потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, упомянутых выше в статье 5, которые предусматриваются другой Договаривающейся стороной для въезда, выезда или пребывания в пределах территории этой другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает эффективное применение мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для досмотра пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до посадки или погрузки и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся сторона благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся стороны о принятии обоснованных особых мер контроля в связи с конкретной угрозой.

Статья 7

В целях достижения согласованных действий, направленных на обеспечение безопасности гражданской авиации и, в частности, на предотвращение актов незаконного вмешательства в ее деятельность, а также в целях обмена опытом и информацией по данным вопросам, компетентные органы Договаривающихся сторон периодически проводят между собой консультации. Сроки, место и порядок проведения таких консультаций определяются по согласованию между Договаривающимися сторонами.

Статья 8

Любой спор в отношении толкования или применения настоящего Соглашения, который не может быть разрешен в ходе прямых консультаций, передается в арбитраж в соответствии с процедурой, предусмотренной в [Соглашении о воздушном сообщении между Договаривающимися сторонами от...], [или урегулируется любым другим способом по согласованию между Договаривающимися сторонами].

Статья 9

Настоящее Соглашение вступает в силу в день его [подписания/ратификации/принятия] и действует до тех пор, пока одна из Договаривающихся сторон не сообщит другой Договаривающейся стороне о его денонсации. В этом случае Соглашение прекращает свое действие через [] дней после даты получения такого уведомления. Такое уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации.

Совершено в [место] [день] [месяц] [год] в двух экземплярах на [язык/языки], причем каждый текст является равно аутентичным.

Добавление 5

ТИПОВАЯ ПРАКТИКА ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ОТРАСЛЕВЫХ КОНСУЛЬТАТИВНЫХ ОРГАНОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Цель. Конечная цель отраслевого консультативного органа должна заключаться в повышении авиационной безопасности.

Роль. Отраслевой консультативный орган должен выступать в качестве форума для представителей отрасли, обеспечивающего им обратную связь с соответствующим национальным полномочным органом в процессе разработки правил, а также возможность обмена идеями, касающимися совершенствования будущих правил в области безопасности.

Подгруппы. Создание подгрупп или комитетов может предусматриваться в целях лучшего проведения консультаций и сбора замечаний по конкретным вопросам, представляющим интерес.

Состав. Как правило, членами должны являться организации, которые занимаются авиационной безопасностью или на которые авиационная безопасность оказывает непосредственное влияние. В состав членов должны входить представители эксплуатантов воздушных судов в государстве, аэропортов, ассоциаций членов экипажей и иностранных заинтересованных организаций. В отраслевых консультативных органах должна быть также представлена индустрия обеспечения безопасности, главным образом компании, занимающиеся безопасностью, и изготовители оборудования для обеспечения безопасности, при условии, что их вклад носит технический характер.

Членский состав. Членами отраслевого консультативного органа должны являться высшие руководители департаментов безопасности их организаций.

Работа. Отраслевые консультативные органы должны проводить совещания своих членов на ежеквартальной основе, при этом, в случае необходимости, созываются чрезвычайные совещания. Председательство на совещаниях должно осуществляться соответствующим полномочным органом государства. В промежутках между совещаниями должна поддерживаться регулярная электронная связь. Документы, включая проекты законодательных положений, должны рассылаться по крайней мере за неделю до каждого совещания, исключая чрезвычайные обстоятельства. После каждого совещания должны оформляться и рассылаться протоколы. Протоколы должны включать информацию о решениях, принятых по результатам проведенных консультаций. Работе отраслевого консультативного органа будет способствовать использование закрытого веб-сайта для улучшения обмена информацией между всеми членами.

Добавление 6

ТИПОВАЯ СТРУКТУРА НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА (НПКК) В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ГЛАВА 1. Введение

- 1.1 Соответствующие полномочия на выполнение мероприятий по контролю качества
 - 1.1.1 Полномочия
 - 1.1.2 Цели
 - 1.1.3 Управление программой

- 1.2 Руководящие принципы
 - 1.2.1 Соответствующий полномочный орган
 - 1.2.2 Другие структуры
 - 1.2.3 Людские ресурсы

- 1.3 Инструменты принуждения

- 1.4 Законодательная основа

- 1.5 Полномочия и ответственность инспекторов

- 1.6 Кодекс поведения инспекторов

- 1.7 Раскрытие информации
 - 1.7.1 Запросы средств массовой информации
 - 1.7.2 Информирование общественности – принудительная мера
 - 1.7.3 Контроль документации, касающейся принудительных мер
 - 1.7.4 Работа с конфиденциальной информацией, касающейся безопасности

ГЛАВА 2. Оценка системы безопасности аэропорта

- 2.1 Контрольная проверка/инспектирование аэропорта
 - 2.1.1 Подготовительные меры
 - 2.1.2 Оценка соответствия национальным требованиям
 - a) Программа безопасности аэропорта (ПБА)
 - b) Аэропортовый комитет безопасности
 - c) Отбор и набор персонала
 - d) Подготовка персонала аэропортовой службы безопасности
 - e) Охраняемые зоны ограниченного доступа, включая указательные знаки, ограждения и системы контроля доступа
 - f) Аэропортовая система индивидуальных пропусков для целей безопасности
 - g) Пропуска для транспортных средств
 - h) Транспортные средства и припасы, доставляемые в контролируруемую зону

- i) Передвижение лиц и транспортных средств
- j) Система контроля "замок – ключ"
- k) Планы и процедуры на случай аварийной обстановки
- l) Обнаружение и уничтожение взрывчатых веществ
- m) Планы строительства
- n) Магазины беспешинной торговли и другие предприятия розничной торговли
- o) Меры внутреннего контроля качества

2.1.3 Заключение по результатам проверки/инспекции состояния безопасности аэропорта

2.2 Испытание системы безопасности аэропорта

2.2.1 Подготовительные меры

2.2.2 Виды испытаний системы безопасности

2.2.3 Заключение по результатам испытаний системы безопасности

ГЛАВА 3. Оценка системы безопасности эксплуатанта воздушных судов

3.1 Эксплуатант воздушных судов – проверки/инспектирование

3.1.1 Подготовительные меры

3.1.2 Оценка соответствия национальным требованиям

- a) Программа эксплуатанта воздушных судов по авиационной безопасности (AOSP)
- b) Отбор и набор персонала
- c) Подготовка в области авиационной безопасности
- d) Проверки и/или обыски воздушных судов для целей безопасности
- e) Защита воздушных судов
- f) Защита кабины летного экипажа в ходе полета
- g) Установление принадлежности багажа пассажирам
- h) Транзитные пункты – высадка пассажиров
- i) Лица, находящиеся под стражей и административным контролем, и недисциплинированные пассажиры
- j) Провоз оружия в салоне воздушного судна
- k) Провоз оружия в грузовом отсеке воздушного судна
- l) Проездные документы
- m) Система предварительной информации о пассажирах (APIS)
- n) Бортпитание и бортприпасы
- o) Внутренние мероприятия по контролю качества

3.1.3 Заключение по результатам проверки/инспекции эксплуатанта воздушных судов

3.2 Испытание системы безопасности эксплуатанта воздушных судов

3.2.1 Подготовительные меры

3.2.2 Виды испытаний системы безопасности

3.2.3 Заключение по результатам испытаний системы безопасности эксплуатанта воздушных судов

ГЛАВА 4. Оценка аспектов безопасности груза и почты

4.1 Проверка/инспекция системы обеспечения безопасности груза и/или почты

4.1.1 Подготовительные меры

4.1.2 Оценка соответствия национальным требованиям

- a) Безопасность помещений и объектов
- b) Отбор и набор персонала
- c) Подготовка персонала в области авиационной безопасности
- d) Меры контроля в целях безопасности, включая досмотр

- e) Защита груза и почты
 - f) Цепь обеспечения безопасности
 - g) Надзор и соблюдение требований
- 4.1.3 Заключение по результатам проверки/инспекции системы безопасности груза и/или почты

- 4.2 Испытание системы безопасности груза и/или почты
- 4.2.1 Подготовительные меры
 - 4.2.2 Виды испытаний системы безопасности
 - 4.2.3 Заключение по результатам испытаний системы безопасности груза и/или почты

ГЛАВА 5. Оценка системы досмотра в целях безопасности

- 5.1 Проверка/инспекция системы досмотра в целях безопасности
- 5.1.1 Подготовительные меры
 - 5.1.2 Оценка соответствия – проверка/инспекция досмотра в целях безопасности
 - a) Подготовка и сертификация персонала, занимающегося досмотром
 - b) Оборудование для проведения досмотра в целях безопасности
 - c) Досмотр вылетающих пассажиров и ручной клади
 - d) Досмотр трансферных пассажиров и ручной клади
 - e) Досмотр отправляемого зарегистрированного багажа
 - f) Досмотр трансферного зарегистрированного багажа
 - g) Защита прошедших досмотр пассажиров и их ручной клади
 - h) Защита прошедшего досмотр зарегистрированного багажа или принятого под ответственность эксплуатанта воздушных судов
 - i) Защита транзитных пассажиров и операций с их ручной кладью и аэропорт транзита
 - j) Досмотр и меры контроля в целях безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, и проносимых ими предметов
 - 5.1.3 Заключение по результатам проверки/инспекции системы досмотра в целях безопасности
- 5.2 Испытание системы досмотра в целях безопасности
- 5.2.1 Подготовительные меры
 - 5.2.2 Виды испытаний системы безопасности
 - 5.2.3 Заключение по результатам испытаний системы досмотра в целях безопасности

ГЛАВА 6. Оценка безопасности поставщиков борТПитания и борТПрипасов и компаний, занимающихся уборкой и очисткой

- 6.1 Проверка/инспекция поставщиков борТПитания и борТПрипасов и компаний, занимающихся уборкой и очисткой
- 6.1.1 Подготовительные меры
 - 6.1.2 Оценка соответствия национальным требованиям
 - a) Программы/меры безопасности поставщиков борТПитания и борТПрипасов и компаний, занимающихся уборкой и очисткой
 - b) Отбор и набор персонала
 - c) Подготовка в области авиационной безопасности
 - d) Безопасность помещений
 - e) Подготовка и хранение
 - f) Проверка и опломбирование транспортных средств, тележек и контейнеров с борТПитанием
 - g) Доставка запасов и припасов
 - h) Получение запасов и припасов
 - i) Товары, подлежащие продаже на борту воздушного судна
 - j) Внутренние мероприятия по контролю качества

- 6.1.3 Заключение по результатам проверки/инспекции безопасности поставщиков борТПитания и борТПрипасов и/или компаний, занимающихся уборкой и очисткой
- 6.2 Испытание системы безопасности поставщиков борТПитания и борТПрипасов и/или компаний, занимающихся уборкой и очисткой
 - 6.2.1 Подготовительные меры
 - 6.2.2 Виды испытаний системы безопасности
 - 6.2.3 Заключение по результатам испытаний системы безопасности поставщиков борТПитания и борТПрипасов и/или компаний, занимающихся уборкой и очисткой

ГЛАВА 7. Оценка безопасности магазинов беспошлинной торговли и других предприятий розничной торговли/арендаторов

- 7.1 Проверка/инспекция магазинов беспошлинной торговли и других предприятий розничной торговли/арендаторов
 - 7.1.1 Подготовительные меры
 - 7.1.2 Оценка соответствия национальным требованиям
 - а) Магазины беспошлинной торговли и другие предприятия розничной торговли/арендаторы
 - б) Прочие арендаторы аэропорта
 - с) Отбор и набор персонала
 - д) Подготовка персонала в области авиационной безопасности
 - 7.1.3 Заключение по результатам проверки/инспекции магазинов беспошлинной торговли и/или других предприятий розничной торговли/арендаторов
- 7.2 Испытание системы безопасности магазинов беспошлинной торговли и/или других предприятий розничной торговли/арендаторов
 - 7.2.1 Подготовительные меры
 - 7.2.2 Виды испытаний системы безопасности
 - 7.2.3 Заключение по результатам испытаний системы безопасности магазинов беспошлинной торговли и/или других предприятий розничной торговли/арендаторов

ГЛАВА 8. Выявление и расследование случаев несоблюдения требований и принуждение к соблюдению

- 8.1 Общий обзор
- 8.2 Выявление возможных случаев несоблюдения требований
 - 8.2.1 Проверки системы безопасности
 - 8.2.2 Инспекции системы безопасности
 - 8.2.3 Испытание системы безопасности
 - 8.2.4 Обзоры системы безопасности
- 8.3 Принципы и концепция принудительных мер
- 8.4 Расследование
 - 8.4.1 Этапы расследования
 - 8.4.2 Процедуры расследования
- 8.5 Административные меры
- 8.6 Преступные действия

- 8.7 Меры пресечения
 - 8.7.1 Задержание воздушного судна
 - 8.7.2 Отзыв воздушного судна
- 8.8 Процедуры применения принуждения
 - 8.8.1 Порядок наложения административных денежных штрафов и реакция на денежные штрафы
 - 8.8.2 Процесс наложения денежных штрафов
 - 8.8.3 Временное отстранение от должности за некомпетентность и невыполнение условий
 - 8.8.4 Процедуры задержания воздушного судна

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение 1. График проведения инспекций
- Приложение 2. Образец контрольного перечня проведения инспекции охраняемых зон ограниченного доступа
- Приложение 3. Образец формы контрольного перечня проведения инспекции

ДОБАВЛЕНИЯ

Глава 2

- 2.1 Формы, контрольные перечни и протоколы мероприятий по контролю качества для проведения проверок, инспекций, испытаний и обзоров системы безопасности аэропорта
- 2.2 Образцы писем

Глава 3

- 3.1 Формы, контрольные перечни и протоколы мероприятий по контролю качества для проведения проверок, инспекций, испытаний и обзоров системы безопасности эксплуатанта воздушных судов
- 3.2 Образцы писем

Глава 4

- 4.1 Формы, контрольные перечни и протоколы мероприятий по контролю качества для проведения проверок, инспекций, испытаний и обзоров системы обеспечения безопасности груза и почты
- 4.2 Образцы писем

Глава 5

- 5.1 Формы, контрольные перечни и протоколы мероприятий по контролю качества для проведения проверок, инспекций, испытаний и обзоров системы досмотра в целях безопасности
- 5.2 Образцы писем
- 5.3 Перечень утвержденных устройств для тестирования
- 5.4 Конфигурация контрольного пункта досмотра (КПД)
- 5.5 Содержимое багажа, используемое при тестировании средств досмотра ручной клади и зарегистрированного багажа в целях безопасности
- 5.6 Учетные данные об использовании устройств при проверке на основе инфильтрации
- 5.7 Конфигурация помещений и систем досмотра зарегистрированного багажа

Глава 6

- 6.1 Формы, контрольные перечни и протоколы мероприятий по контролю качества для проведения проверок, инспекций, испытаний и обзоров поставщиков бортового питания и бортового припасов и компаний, занимающихся уборкой и очисткой
- 6.2 Образцы писем

Глава 7

- 7.1 Формы, контрольные перечни и протоколы мероприятий по контролю качества для проведения проверок, инспекций, испытаний и обзоров магазинов беспошлинной торговли и других предприятий розничной торговли/арендаторов
- 7.2 Образцы писем

Глава 8

- 8.1 Формы и корреспонденция
-

Добавление 7

ТИПОВАЯ СТРУКТУРА НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (НППБГА)

Глава 1. Национальная программа подготовки в области безопасности гражданской авиации (НППБГА)

- 1.1 Цель
- 1.2 Сфера применения
- 1.3 Правовая основа
- 1.4 Определения
- 1.5 Организация и обязанности
- 1.6 Целевой контингент

Глава 2. Персонал службы безопасности

- 2.1 Набор
- 2.2 Квалификационные требования к операторам досмотра
- 2.3 Квалификационные требования к национальным аудиторам и инспекторам
- 2.4 Квалификационные требования к руководителям
- 2.5 Квалификационные требования к инструкторам
- 2.6 Отбор
- 2.7 Требования к подготовке
- 2.8 Продвижение по службе

Глава 3. Персонал, не относящийся к службе безопасности

- 3.1 Набор и отбор
- 3.2 Требования к подготовке

Глава 4. Сертификация

- 4.1 Операторы досмотра
 - a) введение
 - b) ключевые элементы
 - c) экзамены
 - d) начальная подготовка, подготовка на рабочем месте и компьютеризированное обучение (КО)
 - e) передача экзаменов
 - f) подтверждение сертификации
 - g) повторная сертификация
- 4.2 Инструкторы
- 4.3 Национальные аудиторы и инспекторы
- 4.4 Руководители

Глава 5. Программы подготовки и планы занятий

- 5.1 Ознакомительная подготовка по вопросам безопасности
- 5.2 Эксплуатанты аэропортов и воздушных судов и их агенты
- 5.3 Досмотр пассажиров и ручной клади

- 5.4 Досмотр зарегистрированного багажа – обычный и/или обнаружение взрывчатых веществ и/или обнаружение взрывных устройств
- 5.5 Безопасность зарегистрированного багажа
- 5.6 Безопасность эксплуатанта воздушного судна
- 5.7 Безопасность бортпитания и бортприпасов
- 5.8 Безопасность груза и почты
- 5.9 Безопасность компании по уборке и чистке
- 5.10 Управление безопасностью
- 5.11 Безопасность управления воздушным движением
- 5.12 Национальные аудиторы и инспекторы
- 5.13 Национальные инструкторы по авиационной безопасности
- 5.14 Планирование на случай непредвиденных обстоятельств и управление кризисной ситуацией

Глава 6. Система учета подготовки

Добавления

Добавление 8

ТИПОВЫЕ ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ

1. НППБГА должна содержать требование к тому, чтобы все сотрудники службы безопасности, занимающиеся выполнением мер безопасности, в дополнение к ознакомительной подготовке по вопросам безопасности проходили специализированную подготовку, с тем чтобы все процедуры обеспечения авиационной безопасности осуществлялись надлежащим образом набранным и подготовленным персоналом.

2. В дополнениях к настоящему добавлению содержатся типовые программы специализированной подготовки персонала эксплуатантов аэропортов и воздушных судов и других агентов, а также сотрудников, отвечающих за:

- a) досмотр пассажиров и ручной клади;
- b) досмотр зарегистрированного багажа;
- c) охрану зарегистрированного багажа;
- d) руководство обеспечением безопасности;
- e) меры контроля качества;
- f) проведение подготовки по авиационной безопасности; и
- g) планирование на случай непредвиденных обстоятельств и управление кризисной ситуацией.

Дополнение А к добавлению 8

ПЕРСОНАЛ ЭКСПЛУАТАНТОВ АЭРОПОРТОВ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДРУГИЕ АГЕНТЫ

1. Цель специализированной подготовки персонала эксплуатантов аэропортов и воздушных судов и других агентов заключается в обеспечении того, чтобы все процедуры в области авиационной безопасности осуществлялись надлежащим образом набранным и подготовленным персоналом.

2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:

- a) цель и организация системы авиационной безопасности;
- b) правовые полномочия, роль и обязанности сотрудников службы авиационной безопасности;
- c) осуществление мер контроля доступа;
- d) осуществление мер контроля в целях безопасности;
- e) использование оборудования для обеспечения безопасности; и
- f) ответные действия в случае инцидентов, связанных с безопасностью.

3. Специализированная подготовка должна занимать не менее пяти дней и включать аудиторные занятия, компьютеризированное обучение (КО) и практические занятия с использованием реального оборудования. Операторы досмотра должны пройти не менее 40 часов наставнического обучения на рабочем месте и надлежащую сертификацию, прежде чем они смогут приступить к своим обязанностям. Сотрудники должны проходить переподготовку не реже одного раза в 12 месяцев.

4. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:

- a) авиационная безопасность:
 - цель и организация системы авиационной безопасности;
 - меры контроля в целях безопасности, инструкции и руководства; и
 - аспекты угрозы безопасности;
- b) правовые полномочия:
 - законодательство; и
 - роль сотрудников правоохранительных органов;
- c) эксплуатанты аэропортов и воздушных судов:
 - организация работы и АКБ;
 - программы безопасности эксплуатанта аэропорта и воздушного судна;
 - конфигурация аэропорта; и
 - охраняемые зоны ограниченного доступа;
- d) меры контроля доступа:
 - система контроля доступа в аэропорт;
 - пропуска на территорию аэропорта;
 - наблюдение;

- патрулирование контролируемых зон;
 - цель патрулирования;
 - ключевые факторы эффективного патрулирования; и
 - примеры ситуаций, требующих дополнительных действий, и примеры таких действий;
- е) меры контроля в целях безопасности:
- осмотры и проверки воздушного судна;
 - досмотр и ручной досмотр пассажиров и штатных сотрудников, багажа, груза, почты, бортового питания и бортового оборудования, а также других предметов, проносимых на борт;
 - досмотр и проверка бортового имущества;
 - обыск здания;
 - распознавание взрывчатых веществ, зажигательных веществ, огнестрельного и другого оружия в ходе практических занятий и их визуальная идентификация с помощью оборудования для обеспечения безопасности;
 - методы сокрытия; и
 - ознакомление с оборудованием для обеспечения безопасности;
- ф) оборудование для обеспечения безопасности:
- практические навыки использования оборудования для обеспечения безопасности;
 - распознавание взрывчатых веществ и других опасных устройств, выявляемых таким оборудованием; и
 - новые методы и оборудование;
- г) ответные действия в случае инцидентов, связанных с безопасностью:
- действия в случае угроз, захватов, угрозы взрыва, обнаружения подозрительных предметов и актов агрессии; и
 - уведомление об инцидентах; и
- h) повышение информированности в области безопасности.
-

Дополнение В к добавлению 8

ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ И РУЧНОЙ КЛАДИ

1. Цель подготовки по вопросам досмотра пассажиров и ручной клади заключается в том, чтобы сотрудники, занимающиеся досмотром пассажиров и ручной клади, могли применять соответствующие процедуры обеспечения безопасности при выполнении своих должностных обязанностей.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) досмотр пассажиров и ручной клади;
 - b) процедуры ручного досмотра;
 - c) распознавание огнестрельного оружия, взрывчатых веществ, зажигательных устройств и опасных грузов;
 - d) использование оборудования для обеспечения безопасности;
 - e) особые категории пассажиров; и
 - f) аспекты обслуживания клиентов.
3. После завершения подготовки и сертификации сотрудники должны обладать необходимой квалификацией для выполнения своих обязанностей, связанных с обеспечением безопасности.
4. Подготовка должна включать формальное обучение с использованием программ, ориентированных непосредственно на характер ответственности слушателей, и по крайней мере 40 часов наставнического обучения на рабочем месте.
5. Прежде чем сотрудник приступит к исполнению своих обязанностей, он должен пройти начальную подготовку. Переподготовку следует проводить не позднее, чем через 13 месяцев с момента прохождения начальной подготовки и после этого на ежегодной основе.
6. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) ручной досмотр:
 - цель ручного досмотра;
 - преимущества и недостатки ручного досмотра;
 - методы сокрытия;
 - процедуры действий в случае отказа лица проходить досмотр;
 - процедуры действий в случае обнаружения запрещенного предмета; и
 - обслуживание пассажиров с особыми потребностями;
 - b) досмотр ручной клади (имеющиеся при себе предметы и личные вещи):
 - цель досмотра ручной клади и личных вещей;
 - основание для разрешения или отказа в проносе предмета;
 - процедуры действий в случае отказа пассажира пройти досмотр багажа и/или личных вещей;

- обстоятельства, при которых багаж должен досматриваться вручную, необходимость выборочного досмотра и освобождение от досмотра;
 - проведение досмотра репрезентативной выборки определенного типа багажа на системной основе;
 - методы сокрытия;
 - признаки того, что предмет был изменен с целью сокрытия запрещенного к перевозке предмета; и
 - процедуры действий при обнаружении запрещенного предмета;
- с) огнестрельное оружие, взрывчатые вещества, зажигательные устройства и опасные грузы:
- типы ограниченных к перевозке предметов, включая опасные грузы и запрещенные предметы;
 - типы огнестрельного оружия и его компоненты;
 - типы боеприпасов;
 - характеристики взрывчатых веществ и зажигательных материалов;
 - основные компоненты самодельных взрывных устройств и самодельных зажигательных устройств; и
 - процедуры действий при обнаружении ограниченного к перевозке предмета или при наличии подозрений, что пассажир имеет оружие;
- д) обычное рентгеновское оборудование:
- цель досмотра и организация работы пункта досмотра;
 - применимые национальные и местные требования в области охраны здоровья и техники безопасности;
 - как работает рентгеновская установка и навыки ее эксплуатации;
 - процедуры тестирования, ограничения и особенности работы рентгеновской аппаратуры;
 - навыки интерпретации рентгеновских изображений и идентификации предметов по их рентгеновскому изображению;
 - процедуры действий применительно к контролю доступа; и
 - процедуры действий в особых обстоятельствах;
- е) АДМ и ПДМ:
- назначение АДМ;
 - модели АДМ, используемых в настоящее время, и их работа;
 - проверка АДМ до начала работы, использование стандартного проверочного предмета и распознавание основных ошибок;
 - процедуры действий при срабатывании сигнализации АДМ;
 - назначение ПДМ;
 - настройка и проверка ПДМ до начала работы;
 - процедуры действий при срабатывании сигнализации ПДМ; и
 - практическая отработка навыков эксплуатации АДМ и ПДМ;
- ф) особые категории пассажиров:
- пассажиры особых категорий, в том числе высокопоставленные лица (VIP), депортируемые лица, лица без права на въезд, нарушающие порядок лица и пр.;
 - освобождение от досмотра; и
 - специальные дополнительные меры безопасности; и

- g) пассажиры из числа инвалидов или лиц с ограниченной способностью передвигаться:
- общение с пассажирами из числа инвалидов или лиц с ограниченной способностью передвигаться;
 - методы ручного досмотра инвалидов или лиц с ограниченной способностью передвигаться, их ручной клади и личных вещей;
 - досмотр в закрытом помещении;
 - помощь врача и/или медсестры; и
 - досмотр инвалидной коляски и/или носилок.

Дополнение С к добавлению 8

ДОСМОТР ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО БАГАЖА

1. Цель подготовки в области досмотра зарегистрированного багажа заключается в том, чтобы все сотрудники, занимающиеся досмотром зарегистрированного багажа, могли применять соответствующие процедуры обеспечения безопасности при выполнении своих должностных обязанностей.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) досмотр зарегистрированного багажа и использование рентгеновского оборудования;
 - b) распознавание огнестрельного оружия, взрывчатых веществ, зажигательных устройств и опасных грузов;
 - c) работа с зарегистрированным багажом пассажиров особых категорий; и
 - d) обслуживание клиентов, если применимо.
3. После завершения подготовки и сертификации сотрудники должны обладать необходимой квалификацией для выполнения своих обязанностей, связанных с обеспечением безопасности.
4. Подготовка должна включать формальное обучение с использованием программ, ориентированных непосредственно на характер ответственности слушателей, и по крайней мере 40 часов наставнического обучения на рабочем месте.
5. Прежде чем сотрудник приступит к исполнению своих обязанностей, он должен пройти начальную подготовку. Переподготовку следует проводить не позднее, чем через 13 месяцев с момента прохождения начальной подготовки и после этого на ежегодной основе.
6. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) огнестрельное оружие, взрывчатые вещества, зажигательные устройства и опасные грузы:
 - типы ограниченных к перевозке предметов, включая опасные грузы и запрещенные предметы;
 - типы огнестрельного оружия и его компоненты;
 - типы боеприпасов;
 - характеристики взрывчатых веществ и зажигательных материалов;
 - основные компоненты самодельных взрывных устройств и самодельных зажигательных устройств; и
 - процедуры действий при обнаружении ограниченного к перевозке предмета или при наличии подозрений, что пассажир имеет оружие;
 - b) обычное рентгеновское оборудование:
 - цель досмотра и организация работы пункта досмотра;
 - применимые национальные и местные требования в области охраны здоровья и техники безопасности;
 - как работает рентгеновская установка и навыки ее эксплуатации;
 - процедуры тестирования, ограничения и особенности работы рентгеновской аппаратуры;
 - навыки интерпретации рентгеновских изображений и идентификации предметов по их рентгеновскому изображению;

- процедуры действий применительно к контролю доступа; и
 - процедуры действий в особых обстоятельствах;
- с) оборудование для обнаружения взрывчатых веществ и применение СОВУ:
- цель досмотра и организация работы пункта досмотра;
 - как работает оборудование для обнаружения взрывчатых веществ и СОВУ;
 - интерпретация изображений, получаемых с помощью оборудования для обнаружения взрывчатых веществ и СОВУ;
 - почему конкретный предмет считается подозрительным;
 - процедуры действий при наличии угрозы;
 - процедуры действий при обнаружении подозрительного и/или ограниченного к перевозке предмета; и
 - процедуры уведомления; и
- d) особые категории пассажиров:
- пассажиры особых категорий, в том числе VIP, депортируемые лица, лица без права на въезд, нарушающие порядок лица и пр.;
 - освобождение от досмотра; и
 - специальные дополнительные меры безопасности.

Дополнение D к добавлению 8

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО БАГАЖА

1. Цель подготовки в области обеспечения безопасности зарегистрированного багажа заключается в том, чтобы сотрудники, работающие с зарегистрированным багажом пассажиров, могли применять соответствующие процедуры обеспечения безопасности при выполнении своих должностных обязанностей.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) установление принадлежности багажа пассажиру;
 - b) контроль допуска в охраняемые зоны ограниченного доступа, где проводится обработка зарегистрированного багажа;
 - c) проверки и осмотры воздушных судов; и
 - d) охрана досмотренного зарегистрированного багажа.
3. Продолжительность подготовки должна составлять не менее двух часов, при этом каждые три года необходимо проходить переподготовку. Периодически сотрудникам следует напоминать о действующих процедурах обеспечения безопасности.
4. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) установление принадлежности багажа пассажиру:
 - процедуры регистрации, включая регистрацию лиц, семей и групп, посадочные талоны, защиту багажных бирок и пр.;
 - процедуры погрузки на борт, включая обработку зарегистрированного багажа в зоне сортировки, контрольные карты, подсчет мест багажа и пр.;
 - роли и обязанности агентов регистрации; и
 - роли и обязанности грузчиков багажа;
 - b) охраняемые зоны ограниченного доступа;
 - c) аэропортовые системы контроля доступа;
 - d) охрана воздушного судна:
 - контроль доступа к воздушному судну; и
 - проверка лиц, приближающихся к воздушному судну;
 - e) проверка и осмотр грузовых отсеков воздушного судна в целях безопасности:
 - распознавание запрещенных к перевозке предметов; и
 - процедуры действий при обнаружении ограниченных к перевозке предметов в грузовом отсеке воздушного судна в процессе погрузки и выгрузки багажа;

- f) защита зарегистрированного багажа в охраняемых зонах ограниченного доступа, например в зонах сортировки багажа, на перроне, в процессе транспортировки к воздушному судну и пр.;
- g) перевозка почты и материалов компании; и
- h) перевозка оружия.

Дополнение Е к добавлению 8

РУКОВОДСТВО ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Цель акцентированной на безопасность подготовки руководителей служб безопасности эксплуатантов аэропортов и воздушных судов и представителей правоохранительных органов заключается в обеспечении того, чтобы они понимали принципы поддержания авиационной безопасности, знали международные и национальные правила в области безопасности и методы контроля за их соблюдением, а также были знакомы с аспектами управления авиационной безопасностью.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) роли и обязанности руководителей служб безопасности;
 - b) международные и национальные требования в области безопасности;
 - c) оценка угрозы;
 - d) организация службы безопасности в компании;
 - e) руководство проектами и аспекты финансовых и людских ресурсов;
 - f) необходимость программ обеспечения безопасности и подготовки;
 - g) технические средства обеспечения авиационной безопасности;
 - h) внутренние программы контроля качества и соответствующие мероприятия; и
 - i) планирование на случай непредвиденных обстоятельств и аварийной обстановки.
3. Продолжительность подготовки должна составлять не менее трех дней, а переподготовку необходимо проходить каждые два года.
4. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) глобальная среда:
 - эволюция отрасли гражданской авиации с точки зрения безопасности;
 - основные учреждения, занимающиеся регулированием в сфере безопасности международной гражданской авиации;
 - ретроспективные и статистические данные о случаях нападений на гражданскую авиацию;
 - эволюция мер противодействия таким нападениям;
 - нетрадиционные угрозы авиационным объектам;
 - взаимосвязь между риском и угрозой с точки зрения авиационной безопасности; и
 - необходимость учета требований упрощения формальностей при установлении требований к обеспечению безопасности;
 - b) роли и деятельность международных и региональных организаций;
 - c) международные/региональные и национальные нормативные положения;

- d) национальные учреждения и соответствующий полномочный орган гражданской авиации:
 - цель и организация системы авиационной безопасности;
 - НПБГА;
 - программы безопасности аэропортов и других субъектов;
 - НКБГА;
 - АКБ; и
 - проектирование аэропорта;
 - e) технические средства обеспечения авиационной безопасности, включая осуществление мер безопасности:
 - f) людские ресурсы:
 - отбор;
 - набор;
 - подготовка; и
 - аспекты человеческого фактора;
 - g) финансовые аспекты;
 - h) руководство проектами;
 - i) внутренние программы контроля качества и соответствующие мероприятия:
 - аудиты;
 - инспекционные проверки;
 - обзоры; и
 - испытания; и
 - j) планирование на случай непредвиденных обстоятельств и аварийной обстановки:
 - принципы управления кризисной ситуацией;
 - функции группы по управлению кризисной ситуацией (ГУКС);
 - процесс разработки планов на случай непредвиденных обстоятельств;
 - базовая структура и инфраструктура, необходимые для эффективного реагирования на масштабную чрезвычайную ситуацию, связанную с безопасностью;
 - основные характеристики национальных центров управления и контроля;
 - необходимые схемы подчиненности при реагировании на чрезвычайные ситуации, связанные с безопасностью; и
 - основные средства связи при реагировании на чрезвычайные ситуации, связанные с безопасностью.
-

Дополнение F к добавлению 8

МЕРЫ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА

1. Цель акцентированной на безопасность подготовки национальных инспекторов и аудиторов заключается в обеспечении того, чтобы все стороны, участвующие в осуществлении НПКК, понимали принципы контроля качества и были знакомы с процедурами обеспечения авиационной безопасности, которые должны выполняться в соответствии с НПБГА.
2. НПБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) критерии оценки осуществления НПБГА;
 - b) стандартные практические методы достижения целей НПКК;
 - c) предоставление инспекторам и аудиторам информации и документов, необходимых для выполнения их обязанностей; и
 - d) навыки в области контроля качества, такие как принципы, процедуры и методы сбора информации, изучения и рассмотрения документации, а также навыки подготовки документов, необходимые для составления актуальных и подробных отчетов.
3. Продолжительность подготовки должна быть не менее пяти дней, после чего следуют практические занятия и заключительный экзамен, являющийся частью процесса сертификации. Рекомендуется рассмотреть возможность проведения переподготовки и повторной сертификации.
4. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) определения и содержание национальной программы аудита и/или инспекции;
 - b) определение аудита и/или инспекции по авиационной безопасности;
 - c) подготовка к аудиту и/или инспекции;
 - d) надлежащие методы проведения аудита и/или инспекции по безопасности в рамках национальной программы;
 - e) обязанности и требуемые специальные навыки инспектора и/или аудитора;
 - f) методы аудита и/или инспекции;
 - g) анкета инспектора и/или аудитора; и
 - h) подготовка и проведение аудита и/или инспекции в области авиационной безопасности и представление результатов в контексте практического применения.

Дополнение G к добавлению 8

ПРОВЕДЕНИЕ ПОДГОТОВКИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Цель акцентированной на безопасность подготовки национальных инструкторов по авиационной безопасности заключается в обеспечении того, чтобы все лица, проводящие подготовку персонала службы безопасности в рамках НПБГА, обладали необходимыми педагогическими навыками и надлежащими знаниями в области авиационной безопасности.
 2. НПБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) проведение подготовки по авиационной безопасности путем применения общих принципов обучения и приобретения знаний;
 - b) правильное представление материала учебных курсов;
 - c) поиск, отбор и подготовка надлежащих учебных пособий;
 - d) совершенствование или изменение задач и методов оценки результатов подготовки с учетом национальных требований; и
 - e) определение и использование различных соответствующих методов обучения.
 3. Продолжительность подготовки должна определяться соответствующим полномочным органом с учетом национальных нормативов в области образования. По возможности, продолжительность подготовки должна быть не менее семи дней с последующими практическими занятиями и заключительным экзаменом, являющимся частью процесса сертификации. Инструкторы по безопасности должны проходить переподготовку по соответствующим дисциплинам авиационной безопасности каждые два года.
 4. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) роль инструктора по авиационной безопасности и вводный обзор НПБГА;
 - b) принципы приобретения знаний и обучения;
 - c) организация курса;
 - d) подготовка средств и оборудования;
 - e) обзор подготовки курсового материала;
 - f) тестирование и процесс сертификации;
 - g) представление материалов; и
 - h) оценка работы.
-

Дополнение Н к добавлению 8

ПЛАНИРОВАНИЕ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ И УПРАВЛЕНИЕ КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИЕЙ

1. Цель акцентированной на безопасность подготовки по планированию на случай непредвиденных обстоятельств и управлению кризисной ситуацией заключается в обеспечении того, чтобы все стороны, занимающиеся осуществлением превентивных мер безопасности в аэропорту, понимали принципы обеспечения авиационной безопасности, были знакомы с установленными процедурами и схемами организации связи в чрезвычайной ситуации.
2. НПБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) угрозы, с которыми сталкивается в настоящее время отрасль гражданской авиации;
 - b) характеристики правонарушителей и особенности кризисных ситуаций;
 - c) управление кризисными ситуациями, а также управление и контроль в условиях кризиса; и
 - d) подготовка и проведение учений.
3. Продолжительность подготовки должна быть не менее восьми часов с последующими кабинетными или практическими учениями, проводимыми раз в два года.
4. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) угрозы, с которыми в настоящее время сталкивается отрасль гражданской авиации:
 - захват воздушных судов;
 - акты диверсии на воздушных судах и в аэропортах; и
 - акты терроризма в аэропортах и на авиационных объектах;
 - b) характеристики правонарушителей, совершающих нападения на гражданскую авиацию:
 - отдельные лица; и
 - террористические группы;
 - c) общие характерные особенности всех кризисных ситуаций;
 - d) основные принципы управления кризисной ситуацией:
 - переговоры о заложниках;
 - структура руководства; и
 - руководство действиями в случае инцидента;
 - e) контролирование кризисной ситуации:
 - различные этапы кризисной ситуации;
 - общие стратегии действий на каждом этапе: локализация, изоляция и подготовка; и
 - принципы осуществления руководства и контроля в кризисной ситуации;

- f) план управления кризисной ситуацией:
 - ключевые элементы;
 - разработка; и
 - обновление и пересмотр;

 - g) необходимые центры управления и контроля:
 - национальный центр координации и контроля;
 - АОЦ; и
 - передовой контрольно-пропускной пункт; и

 - h) учения по отработке управления кризисной ситуацией в аэропорту:
 - цели и задачи учений;
 - планирование учений;
 - инструкции по проведению учений;
 - организация;
 - проведение учений; и
 - оценка.
-

Добавление 9

ИНТЕРПРЕТАЦИЯ РЕНТГЕНОВСКИХ ИЗОБРАЖЕНИЙ

1. ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

В настоящем добавлении описываются основные принципы и требования, касающиеся оценки способности операторов досмотра, проводимого по соображениям авиационной безопасности, интерпретировать рентгеновские изображения; этот материал предназначен для лиц, занимающихся разработкой, закупкой или оценкой методов тестирования на интерпретацию рентгеновских изображений применительно к оценке квалификации операторов досмотра для целей авиационной безопасности.

2. ВВЕДЕНИЕ

2.1 Хотя автоматизация рентгеновских технологий, используемых для обеспечения авиационной безопасности, значительно повысилась, окончательные решения в отношении рентгеновских изображений по-прежнему принимаются операторами. В этой связи даже самое лучшее оборудование не даст желаемых результатов, если работающие с ним лица не были надлежащим образом отобраны или подготовлены. Аспекты человеческого фактора, компетентность операторов досмотра и профессиональная аттестация стали важными элементами оценки работы оператора.

2.2 Важность сертификации и профессиональной аттестации в деле повышения уровня авиационной безопасности трудно переоценить. Профессиональная аттестация является ключевым элементом процесса сертификации, основная цель которого – обеспечение последовательного и единообразного соблюдения стандартов авиационной безопасности. В рамках системы контроля качества процесс сертификации позволяет получить важную информацию о сильных и слабых сторонах как процедур обеспечения авиационной безопасности в целом, так и отдельных операторов досмотра. Этот процесс дает возможность оценить квалификацию персонала, эффективность подготовки, улучшить учебно-методическую работу и повысить мотивацию.

2.3 Первоначальная сертификация оператора рентгеновской системы включает следующие три элемента:

- a) экзамен по интерпретации рентгеновского изображения;
- b) теоретический экзамен; и
- c) практический экзамен.

2.4 Для периодической сертификации следует предусмотреть теоретический экзамен и экзамен по интерпретации рентгеновского изображения. Практические экзамены можно проводить по мере необходимости. Инструктивный материал, касающийся теоретических и практических экзаменов, а также сертификации и профессиональной аттестации персонала служб авиационной безопасности, приведен в главе 8, а также в главе 3 части 1 Приложения 17 и главе 4 *Руководства по обучению в области человеческого фактора* (Doc 9683).

3. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АТТЕСТАЦИЯ

3.1 Целью интерпретации рентгеновского изображения является обнаружение в багаже пассажира предметов, ограниченных к перевозке. С точки зрения достижения данной цели, частота попаданий, частота ложных тревог, затраты времени на одно место являются важными показателями при оценке эффективности работы операторов. Попаданием считается правильное определение того, что на рентгеновском изображении имеются запрещенные к перевозке предметы (сигнал об угрозе). Сигнал об угрозе по изображению, не содержащему запрещенного предмета, считается ложной тревогой. Время, затрачиваемое оператором на обработку каждого места багажа, также учитывается, так как оно помогает определить пропускную способность.

3.2 Результаты тестирования на интерпретацию рентгеновских изображений важны для соответствующих полномочных органов, организаций и компаний по авиационной безопасности, и поэтому такие проверки должны быть объективными, надежными, действенными и единообразными. В этой связи были разработаны научные критерии, широко применяемые при психологическом тестировании и психометрии. Эти критерии играют важную роль в разработке тестов для оценки работоспособности человека. Ниже рассматриваются три наиболее важных концепции: надежность, действенность (валидность) и стандартизация.

4. НАДЕЖНОСТЬ

4.1 Под надежностью понимается согласованность или повторяемость мер в контексте качества измерения. Концепцию надежности иллюстрирует рис. А 9-1, где каждая точка означает отдельного человека, при этом по оси X представлены результаты тестирования при первом измерении, а по оси Y представлены результаты повторной оценки. Тест "а)" не является надежным, поскольку результаты первого измерения не соответствуют результатам, полученным при повторной оценке.

4.2 На основе корреляции результатов двух измерений можно вычислить коэффициент надежности. Для "а)" корреляция близка к нулю, т. е. $r = 0,05$, теоретический максимум которого равен 1. Тест "b)" представляется более надежным, т. к. корреляция результатов двух измерений равна 0,50, а тест "с)" является очень надежным и имеет показатель корреляции 0,95.

4.3 Существуют различные методы оценки надежности тестирования. Если один и тот же тест повторяется, обычно с интервалом, во время которого показатели работы не изменились, то можно рассчитать корреляцию результатов двух измерений. Полученный показатель характеризует надежность тестирования/повторного тестирования. Более распространенный метод – разделить тест пополам и рассчитать корреляцию результатов по каждой половине теста, т. е. надежность расщепленных половин теста. При методе альтернативных форм подготавливаются два теста, эквивалентные по содержанию, ответной реакции и статистическим характеристикам. Участники проходят тестирование по обоим вариантам, после чего рассчитывается показатель корреляции двух результатов. Надежность может также быть показателем согласованности при тестировании, т. е. все вопросы или изображения должны оценивать одну и ту же способность. Для этого обычно рассчитывают индексы внутренней надежности, такие как альфа Кронбаха или KR20.

4.4 Приемлемые значения коэффициента надежности при тестировании составляют от 0,7 до 0,9. Показатели выше 0,9 встречаются очень редко. Для надежной оценки индивидуальных рабочих характеристик рекомендуются минимальные коэффициенты корреляции не менее 0,75 и альфа Кронбаха не менее 0,85.

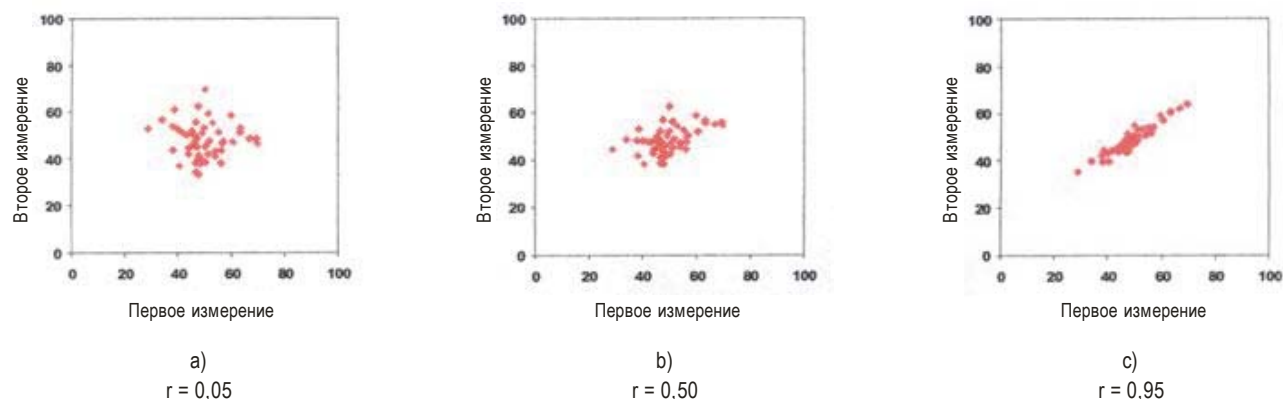


Рис. А9-1. Различные коэффициенты корреляции

5. ВАЛИДНОСТЬ

5.1 Под валидностью теста понимается возможность оценки того, для чего этот тест предназначен. Например, сама по себе частота попаданий не является валидной мерой качества процесса обнаружения с точки зрения распознавания или способности обнаруживать различия, т.к. высокая частота попаданий может также получаться вследствие отнесения большого числа багажных мест к багажу, содержащему запрещенные предметы. Для оценки показателей обнаружения с точки зрения распознавания необходимо также учитывать частоту ложных тревог.

5.2 Валидность, как и надежность, бывает нескольких типов:

- a) очевидная валидность означает, что тест действительно позволяет определить то, что он призван определять. Тесты должны отражать соответствующие эксплуатационные условия. Например, тест по оценке работы рентгеновских средств обнаружения обладает очевидной валидностью, если он предусматривает оценку оператором рентгеновских изображений багажа на предмет нахождения запрещенного к перевозке предмета;
- b) конкурентная валидность относится к тесту, позволяющему провести различие между группами, которые следует разграничить, например между прошедшими и непрошедшими подготовку операторами;
- c) конвергентная валидность означает, что тест показывает, что оцениваемые параметры, которые должны быть связаны, на самом деле связаны. Например, если по данным проецирования изображений опасных предметов (ПИОП) получается такая же оценка квалификации, как и в случае теста по компьютерным изображениям, можно ожидать высокую корреляцию между данными о рабочих характеристиках при использовании ПИОП и результатами теста;
- d) предиктивная валидность относится к тестам для оценки кандидатов при найме на работу, которые позволяют прогнозировать способность к обнаружению предмета по рентгеновским изображениям; и
- e) валидность по содержанию относится к репрезентативности теста с точки зрения содержания соответствующей задачи. Например, тест для оценки способности оператора обнаруживать

различные опасные предметы должен предусматривать работу с рентгеновскими изображениями багажа, содержащего различные категории запрещенных предметов согласно принятому на международном уровне списку запрещенных предметов (см. добавление 43).

6. СТАНДАРТИЗАЦИЯ И/ИЛИ РАЗРАБОТКА ОБЩИХ НОРМ

Третьим важным аспектом при оценке качества теста является стандартизация, для чего надо провести тестирование репрезентативной группы людей с целью установления норм. Тогда, проводя тестирование отдельных лиц, можно определить, насколько выше или ниже среднего уровня их оценки относительно нормативной группы. Однако при этом важно знать принципы отбора нормативной группы. Например, для стандартизации теста, используемого при оценке способностей операторов к обнаружению, адекватная нормативная группа должна включать многочисленную и репрезентативную выборку операторов досмотра.

7. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АТТЕСТАЦИЯ ОПЕРАТОРОВ ПО ИНТЕРПРЕТАЦИИ РЕНТГЕНОВСКИХ ИЗОБРАЖЕНИЙ

7.1 Профессиональная аттестация операторов по интерпретации рентгеновских изображений должна основываться на надежных, валидных и стандартных тестах. Вместе с тем, необходимо также учитывать трудность тестов, особенно при сопоставлении результатов различных тестов. Например, два теста могут иметь аналогичные характеристики надежности, однако более легкий тест, возможно, не позволит должным образом оценить уровень квалификации, требуемый для операторов рентгеновского оборудования. В настоящее время используются несколько методов оценки способности интерпретировать рентгеновские изображения: скрытое или основанное на инфльтрации тестирование, ПИОП и тестирование с помощью компьютерных изображений.

7.2 Скрытое тестирование в качестве единственного метода оценки способности интерпретировать рентгеновские изображения приемлемо лишь в том случае, если соблюдены требования надежности, валидности и стандартизации. Метод скрытого тестирования будет соответствовать этим требованиям после проведения большого числа тестов одного и того же оператора для надежной оценки квалификации.

7.3 Данные ПИОП могут использоваться для оценки компетентности оператора. Однако необработанные данные ПИОП не дают достоверной оценки показателей обнаружения отдельного оператора. В частности, данные необходимо скомпоновать в сводном виде по годам, чтобы получить достаточно большую выборку, позволяющую провести полноценный анализ. Для проведения надежных, достоверных и единообразных оценок при анализе ПИОП следует учитывать еще несколько аспектов. Одно из требований – использовать надлежащую базу данных ПИОП, содержащую большое количество опасных предметов и изображения запрещенных предметов, подлежащих обнаружению. Возможно, также потребуются учитывать такие факторы, как трудность обнаружения опасного предмета, сложность выбора точки просмотра, наложение изображений и сложный характер багажа.

7.4 Тестирование по компьютерным изображениям является эффективным методом единообразной оценки способности интерпретировать рентгеновские изображения. Такие тесты должны включать рентгеновские изображения багажа пассажиров, содержащего различные запрещенные к перевозке предметы. Категории опасных предметов должны отражать список запрещенных предметов (см. добавление 43) и требования соответствующего полномочного органа, при этом следует обеспечивать постоянное обновление содержания тестов. При тестировании также следует использовать четкие изображения багажа. По каждому изображению операторы должны указать, имеется ли опасный предмет. Кроме того, можно потребовать, чтобы операторы назвали запрещенный предмет (предметы). Продолжительность времени проецирования изображения должна соответствовать условиям реальной эксплуатации.

7.5 Условия тестирования должны быть единообразными и сопоставимыми для всех операторов. Например, яркость и контрастность изображения на мониторе следует калибровать и устанавливать одинаковой для всех операторов, как и другие параметры настройки монитора, которые могут влиять на показатели обнаружения, например частоту обновления. Для получения достоверной оценки характеристик обнаружения следует учитывать частоту попаданий и частоту ложных тревог. В качестве дополнительной или альтернативной меры, результаты тестирования можно также соотнести с количеством правильно опознанных запрещенных предметов. В этом случае кандидаты должны указать на экране, где находится опасный предмет.

7.6 Тесты должны быть надежными, валидными и единообразными. Надежность можно определить с помощью научно обоснованных методов оценки. По возможности, следует указывать показатели надежности. Индивидуальные результаты следует сравнивать с нормативом, основанным на большой репрезентативной выборке операторов.

7.7 Вероятность обнаружения зависит от уровня знаний оператора и общей сложности опасного предмета. Кроме того, значительное влияние на характеристики обнаружения оказывают такие связанные с изображением факторы, как вращение предмета вместе с багажом (трудность обзора), степень наложения других предметов на данный предмет (наложение), а также количество и типы других предметов в багаже (сложность багажа). Все эти факторы должны учитываться при тестировании.

7.8 У опытных операторов со временем вырабатывается умение отличать опасные предметы от неопасных предметов, а также быстро выделять неопасные предметы на рентгеновском изображении. Хотя основная задача заключается в обнаружении опасных предметов, дополнительным вариантом может быть включение в тест неопасных предметов, с тем чтобы проходящие тест кандидаты идентифицировали их.

8. ВЫВОД

Способность оператора надежно обнаруживать запрещенные предметы на рентгеновских изображениях является важным условием функционирования любой системы обеспечения безопасности в аэропорту. Скрытое или основанное на инфльтрации тестирование, ПИОП и тесты по компьютерным изображениям могут использоваться для оценки способности интерпретировать рентгеновские изображения. Однако для обеспечения надежности, валидности и единообразия результатов тестирования, изложенные выше требования и принципы должны учитываться при разработке, закупке или оценке тестов на умение интерпретировать рентгеновские изображения.

Добавление 10

ТИПОВЫЕ ПРОГРАММЫ НАЧАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ

1. Все сотрудники службы безопасности и персонал, не относящийся к службе безопасности, должны пройти начальную подготовку по авиационной безопасности, в рамках которой проводится ознакомление с системой авиационной безопасности и рассматриваются предпринимаемые действия в случае получения телефонных сообщений об угрозе взрыва. Такую начальную подготовку можно проводить отдельно или в рамках любой программы специальной подготовки.
2. Соответствующие учебные программы начальной подготовки по авиационной безопасности приведены в дополнениях к настоящему добавлению.
3. Начальную подготовку по авиационной безопасности должны проходить сотрудники следующих профессиональных групп:
 - a) сотрудники полиции в аэропорту;
 - b) сотрудники иммиграционной и пограничной служб;
 - c) руководство и персонал аэропорта;
 - d) наземный персонал эксплуатантов воздушных судов;
 - e) члены летного и кабинного экипажей эксплуатантов воздушных судов;
 - f) грузовые агенты и грузоотправители;
 - g) почтовые служащие;
 - h) персонал авиации общего назначения (АОН) и авиационных спецработ (АС);
 - i) руководители среднего и низшего звена топливозаправочных компаний;
 - j) службы протокола и прочие агентства по работе с VIP;
 - k) персонал служб таможенного и карантинного контроля;
 - l) обладатели концессий и арендаторы аэропорта; и
 - m) все прочие сотрудники, имеющие допуск в охраняемые зоны ограниченного доступа.

Дополнение А к добавлению 10

ОЗНАКОМЛЕНИЕ С СИСТЕМОЙ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Целью ознакомительной подготовки по авиационной безопасности является повышение информированности всего персонала, работающего в аэропорту, в вопросах обеспечения авиационной безопасности с особым акцентом на риски, касающиеся безопасности.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) цель системы авиационной безопасности;
 - b) обеспечение безопасности в аэропорту, включая систему контроля доступа; и
 - c) ответные действия в случае инцидентов, связанных с безопасностью.
3. Программы подготовки следует увязывать с конкретными потребностями слушателей и уровнем предоставляемого им доступа в аэропорту.
4. Начальная подготовка и переподготовка должны включать по крайней мере три часа аудиторных занятий и, по возможности, один час обучения в полевых условиях. Слушатели должны пройти тестирование на усвоение пройденного материала, а результаты тестов необходимо должным образом оформить.
5. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) авиационная безопасность:
 - угрозы авиации, включая захват воздушных судов, угрозы взрыва, взрывные устройства и пр.;
 - цель и организация системы авиационной безопасности, включая роли и обязанности национальных и аэропортовых полномочных органов, правоохранительных органов и пр.; и
 - правовые документы, например международные, национальные и местные нормативные документы и программы аэропорта;
 - b) безопасность аэропорта:
 - цель и организация системы обеспечения безопасности;
 - схема аэропорта;
 - безопасность контролируемых и неконтролируемых зон, включая охраняемые зоны ограниченного доступа;
 - контроль доступа в контролируемые зоны, охраняемые зоны ограниченного доступа и к воздушным судам;
 - система контроля доступа, включая систему пропусков, разрешенные зоны и регулирование входа и выхода;
 - пропуска, включая обязательные аспекты и требования, например постоянно носить пропуск на видном месте, процедуры действий в случае утери и пр.;
 - бдительность и проверки;
 - досмотр персонала, если предусмотрено, поведение и кодекс поведения; и
 - санкции, если предусмотрены меры принуждения; и

- с) ответные действия в случае инцидентов, связанных с безопасностью:
- уведомление о подозрительном поведении (о чем и кого уведомлять);
 - действия в случае угроз, захватов, угрозы взрыва, обнаружения подозрительных предметов, актов агрессии, захвата заложников и пр.;
 - уведомление об инцидентах, включая телефоны аварийной связи; и
 - эвакуация аэропорта.

6. Можно также проводить обучение с помощью Интернета, например КО, однако необходимо обеспечить присутствие инструкторов или руководителей, которые могли бы ответить на любые вопросы слушателей.

Дополнение В к добавлению 10

ТЕЛЕФОННЫЕ СООБЩЕНИЯ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА

1. Все сотрудники, имеющие доступ к телефону, должны пройти обучение действиям в случае получения телефонных сообщений об угрозе взрыва и обнаружения запрещенных или подозрительных предметов. Для упрощения ответных действий персонала необходимые процедуры должны быть включены в соответствующие должностные инструкции и контрольные перечни.
2. Руководители низшего звена также должны быть информированы о требуемых ответных действиях и необходимости передавать информацию об угрозе взрыва специалистам по оценке угрозы взрыва.
3. Такая подготовка может являться частью программы ознакомительной или специализированной подготовки по авиационной безопасности, и ее продолжительность должна быть по крайней мере один час.
4. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) мотивы телефонного сообщения о взрыве;
 - b) процедуры действий при получении телефонного сообщения об угрозе взрыва;
 - c) вопросы, которые необходимо задать для получения важной информации, например: "Где находится бомба? Когда она взорвется? Как она выглядит? Почему вы это делаете? Кто вы?"; и
 - d) действия, которые необходимо предпринять после окончания телефонного разговора.
5. Соответствующие программы подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) угрозы взрыва, полученные по телефону:
 - как слушать, включая запись точных выражений, которые употреблял звонивший;
 - установить, откуда сделан звонок, или предупредить коллег, с тем чтобы они попытались сделать это;
 - записать разговор на магнитофон, если такая запись не производится автоматически;
 - стараться вести разговор как можно дольше, чтобы получить как можно больше информации;
 - методы расспрашивания для получения максимального объема информации;
 - методы оценки правдоподобности переданной информации; и
 - методы уведомления;
 - b) угрозы взрыва, полученные непосредственно от лица:
 - методы расспрашивания для получения максимального объема информации;
 - методы оценки правдоподобности передаваемой лицом информации;
 - предупредить коллег, с тем чтобы дать возможность уведомить об угрозе взрыва соответствующие полномочные органы; и
 - методы уведомления; и
 - c) угрозы взрыва, полученные по почте:
 - действия в случае получения по почте информации об угрозе взрыва; и
 - методы уведомления.

Добавление 11

ТИПОВЫЕ ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА, НЕ ОТНОСЯЩЕГОСЯ К СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ

1. НППБГА должна содержать требования к тому, чтобы весь персонал, который не относится к службе безопасности (т. е. сотрудники эксплуатантов воздушных судов, предприятий бортового питания, уборки и чистки, обработки грузов и почты, а также диспетчеры воздушного движения) и который в рамках своих должностных обязанностей связан с осуществлением мер безопасности, помимо ознакомительной подготовки по безопасности, проходил специализированную подготовку, с тем чтобы все процедуры обеспечения авиационной безопасности выполнялись надлежащим образом набранным и подготовленным персоналом.

2. В дополнениях к настоящему добавлению приведены типовые программы специализированной подготовки, касающиеся:

- a) эксплуатантов воздушных судов;
- b) компаний, занимающихся бортовым питанием;
- c) компаний, занимающихся уборкой и чисткой;
- d) грузовых компаний;
- e) зарегистрированных почтовых полномочных органов; и
- f) диспетчеров воздушного движения.

Дополнение А к добавлению 11

ЭКСПЛУАТАНТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. Цель акцентированной на безопасность программы подготовки персонала эксплуатантов воздушных судов заключается в том, чтобы обеспечить осуществление в полном объеме мер безопасности, отнесенных к компетенции эксплуатантов воздушных судов, как это предусмотрено в НППБГА и программах безопасности эксплуатантов воздушных судов.

2. НППБГА должна содержать требование, обязывающее эксплуатантов воздушных судов разработать программу подготовки в области безопасности, а также определять требования к подготовке по следующим вопросам:

- a) руководство и надзор применительно к операциям воздушных судов;
- b) обслуживание на перроне и наземное обслуживание воздушных судов;
- c) операции по техническому обслуживанию и инженерному обеспечению;
- d) операции кабинного и летного экипажей;
- e) взаимодействие с общественными структурами, включая телефонные и коммерческие службы;
- f) обеспечение бортипитанием; и
- g) обработка груза.

3. В разработанной эксплуатантом воздушного судна программе подготовки по вопросам безопасности необходимо изложить политику эксплуатанта воздушного судна, касающуюся ознакомительной, специализированной, начальной и повторной подготовки, включая аспекты проведения таких видов подготовки, а также определить квалификационные требования к преподавателям, тестированию и ведению учета подготовки.

4. Особое внимание следует уделить программам подготовки членов кабинного и летного экипажей, позволяющей им получить требуемые знания и навыки, с тем чтобы противодействовать актам незаконного вмешательства, например диверсиям или незаконному захвату, и сводить к минимуму последствия таких актов. Кроме того, сотрудники, отвечающие за руководство и/или надзор применительно к упомянутым выше видам деятельности, также должны проходить подготовку по управлению кризисной ситуацией.

5. Продолжительность специализированной подготовки должна составлять не менее трех часов. Переподготовку следует проводить каждые три года. Считается, что члены экипажа работают на переднем крае обеспечения безопасности, и поэтому их переподготовку следует проводить по крайней мере ежегодно.

6. Соответствующие программы специализированной подготовки охватывают следующую тематику:

- a) руководители среднего звена:
 - принципы, зафиксированные в национальном законодательстве и соответствующих Стандартах ИКАО по безопасности;
 - НППБГА и ПБА;

- программы безопасности эксплуатантов воздушных судов;
 - повышение информированности эксплуатационного персонала в вопросах безопасности;
 - подготовка надлежащих ответных действий эксплуатантов воздушных судов при возникновении чрезвычайных ситуаций в области безопасности; и
 - управление кризисной ситуацией;
- b) руководители низшего звена и/или руководители оперативных подразделений, включая представителей в аэропорту:
- цель и содержание программ безопасности аэропортов и эксплуатантов воздушных судов;
 - действующие меры эксплуатантов воздушных судов по обеспечению безопасности;
 - планы эксплуатантов воздушных судов на случай непредвиденных обстоятельств; и
 - управление кризисной ситуацией;
- c) персонал подразделений обслуживания на перроне, включая роль координаторов работ на перроне в осуществлении таких мер обеспечения безопасности, как:
- охрана воздушных судов;
 - проверки и осмотр воздушных судов, возвращаемых в эксплуатацию; и
 - наземные процедуры обеспечения безопасности в случае угрозы взрыва;
- d) персонал служб загрузки и наземного обслуживания воздушных судов, включая осуществление таких мер обеспечения безопасности, как:
- проверки в целях безопасности перед вылетом;
 - контроль доступа к воздушным судам; и
 - осмотр грузовых отсеков воздушных судов;
- e) персонал по техническому обслуживанию и инженерному обеспечению, включая осуществление таких мер обеспечения безопасности, как:
- контроль доступа к воздушным судам и объектам технического обслуживания и инженерного обеспечения;
 - охрана воздушных судов; и
 - обеспечение безопасности оборудования, транспортных средств, припасов и принадлежностей;
- f) летный и кабинный экипажи:
- принципы и концепция авиационной безопасности;
 - угрозы гражданским воздушным судам;
 - процедуры обеспечения безопасности применительно к защите воздушных судов и пассажиров;
 - действия в случае акта незаконного вмешательства для сведения к минимуму опасности и/или последствий такого акта;
 - терроризм, акты незаконного вмешательства и история инцидентов, касающихся авиационной безопасности;
 - авиационное законодательство и программы безопасности, включая международные и национальные требования, и требования, касающиеся аэропортов и эксплуатантов воздушных судов;
 - ограниченные к перевозке предметы, включая опасные грузы, запрещенные предметы, оружие, взрывчатые вещества и другие устройства для совершения диверсий;
 - процедуры проверки и/или осмотра воздушных судов в целях безопасности;
 - процедуры обращения с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами;
 - процедуры действий в случае актов незаконного захвата и при захвате заложников;
 - определение степени серьезности происшествия;

- надлежащие меры самозащиты, т. е. обучение приемам сдерживания. Дополнительный инструктивный материал приведен в главе 6 *Руководства по реализации положений Приложения 6, касающихся авиационной безопасности* (Doc 9811 – Restricted) и в документе ИКАО *"Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности"* (Doc 10002);
 - использование нелетальных защитных средств, например наручников, выдаваемых членам экипажа, или любых мер сдерживания, применение которых разрешено государством эксплуатанта;
 - характеристики и особенности поведения правонарушителей, реагирование на такое поведение и ответные действия пассажиров;
 - новое в профиле террориста;
 - отработка действий в ситуациях, характеризующихся различными особенностями угрозы;
 - защита воздушного судна;
 - процедуры действий в кабине летного экипажа, включая переговоры членов экипажей и координация действий при запертой двери кабины летного экипажа;
 - действия в случае угрозы взрыва в полете; и
 - процедуры обыска на земле и на борту воздушного судна, включая инструкции относительно наименее опасных мест размещения бомбы; и
- г) персонал, взаимодействующий с общественными структурами, т. е. операторы телефонной связи и коммерческие агенты, включая действия при получении телефонного сообщения об угрозе взрыва.

Примечание. Дополнительная информация по подготовке членов кабинного экипажа в области авиационной безопасности приводится в документе ИКАО "Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности" (Doc 10002).

Дополнение В к добавлению 11

КОМПАНИИ, ЗАНИМАЮЩИЕСЯ БОРТПИТАНИЕМ

1. Целью акцентированной на безопасность программы подготовки сотрудников компаний, занимающихся борТПитанием, является обеспечение того, чтобы прием, обработка и транспортировка борТПитания проводились надлежащим образом набранным и обученным персоналом.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) руководство и/или надзор применительно к аспектам безопасности операций, связанных с борТПитанием;
 - b) защита борТПитания от несанкционированного вмешательства; и
 - c) контроль доступа на объекты компании.
3. Все сотрудники службы борТПитания в дополнение к ознакомительной подготовке по вопросам безопасности должны пройти специализированную подготовку, касающуюся целей и организации деятельности по обеспечению безопасности борТПитания, а также принципов этой работы. Имеющие отношение к обеспечению безопасности руководители среднего и/или низшего звена должны также пройти дополнительную подготовку, касающуюся осуществления руководства и/или надзорных функций, принятия надлежащих мер при получении угрозы взрыва по телефону и предпринятия действий при обнаружении подозрительных или ограниченных к перевозке предметов.
4. Продолжительность специализированной подготовки должна быть не менее трех часов. Переподготовку следует проводить каждые три года.
5. Соответствующие программы специализированной подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) цели и организация системы авиационной безопасности;
 - b) общая цель мер обеспечения безопасности, имеющих отношение к борТПитанию;
 - c) основные международные организации, занимающиеся разработкой стандартов в области безопасности, и их общие цели;
 - d) обязанности соответствующих полномочных органов;
 - e) связанные с обеспечением безопасности обязанности и обязательства компаний, занимающихся борТПитанием;
 - f) почему гражданская авиация привлекает к себе внимание террористов и других лиц, пытающихся незаконно вмешаться в использование гражданских воздушных судов;
 - g) почему служба борТПитания является уязвимой для нападения;

- h) типы лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации; и
- i) надлежащие процедуры действий штатных сотрудников, заметивших что-то подозрительное.

6. Кроме того, сотрудники, занимающиеся борТПитанием, должны пройти подготовку применительно к их конкретным обязанностям, как это предусматривается в приводимых ниже программах подготовки:

- a) контроль доступа и охрана борТПитания:
 - цель контроля доступа и охраны борТПитания;
 - методы контроля доступа и охраны борТПитания, используемые компаниями, занимающимися борТПитанием;
 - основные обязанности сотрудников, занимающихся контролем доступа;
 - разница между постоянными и временными пропусками;
 - порядок проверки пропусков;
 - действия в случае отсутствия пропуска или предъявления недействительного пропуска;
 - соответствующие юридические полномочия на предотвращение доступа; и
 - с кем связаться при возникновении проблемы;
 - b) подозрительные предметы и ограниченные к перевозке предметы:
 - разница между подозрительным предметом и ограниченным к перевозке предметом;
 - примеры подозрительных предметов и предметов, ограниченных к перевозке;
 - основные компоненты СВУ и самодельного зажигательного устройства; и
 - процедуры действий при обнаружении подозрительного предмета или предмета, ограниченного к перевозке;
 - c) патрулирование контролируемых зон, включая цель патрулирования, основные особенности эффективного патрулирования, ситуации, требующие дополнительных действий, и необходимые действия в таких ситуациях;
 - d) доставка борТПитания в аэропорт, если компания, занимающаяся борТПитанием, находится за пределами аэропорта:
 - требования к безопасности в отношении запертых или опломбированных транспортных средств; и
 - процедуры действий в том случае, если транспортное средство было оставлено без присмотра;
 - e) действия при получении угрозы взрыва по телефону; и
 - f) функции руководителей среднего и низшего звена:
 - обязанности руководителей среднего и/или низшего звена в области безопасности;
 - национальные и международные требования к обеспечению безопасности борТПитания;
 - программы безопасности компаний, занимающихся борТПитанием;
 - контроль доступа на объекты компании борТПитания;
 - роль национальных и аэропортовых полномочных органов; и
 - внутренние меры контроля качества.
-

Дополнение С к добавлению 11

КОМПАНИИ, ЗАНИМАЮЩИЕСЯ УБОРКОЙ И ЧИСТКОЙ

1. Цель программы подготовки в области безопасности для компаний по уборке и чистке заключается в обеспечении того, чтобы прием, обработка и транспортировка материалов для уборки и чистки производились надлежащим образом набранным и подготовленным персоналом.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) руководство и/или надзор применительно к аспектам безопасности операций по уборке и чистке;
 - b) защита материалов для уборки и чистки от несанкционированного вмешательства; и
 - c) контроль доступа на объекты компаний по уборке и чистке.
3. Все сотрудники, занимающиеся уборкой и чисткой, в дополнение к ознакомительной подготовке по вопросам безопасности должны пройти специализированную подготовку, касающуюся целей и организации деятельности по обеспечению безопасности материалов для уборки и чистки, а также принципов этой работы. Имеющие отношение к обеспечению безопасности руководители среднего и/или низшего звена должны пройти дополнительную подготовку, касающуюся осуществления руководства и/или надзорных функций, принятия надлежащих мер при получении угрозы взрыва по телефону и предпринятия действий при обнаружении подозрительных или ограниченных к перевозке предметов.
4. Продолжительность специализированной подготовки должна составлять не менее трех часов. Переподготовку следует проводить каждые три года.
5. Соответствующие программы специализированной подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) цели и организация системы авиационной безопасности;
 - b) общая цель мер обеспечения безопасности, имеющих отношение к уборке и чистке;
 - c) основные международные организации, занимающиеся разработкой стандартов в области безопасности, и их общие цели;
 - d) обязанности соответствующих полномочных органов;
 - e) связанные с обеспечением безопасности обязанности и обязательства компаний, занимающихся уборкой и чисткой;
 - f) почему гражданская авиация привлекает к себе внимание террористов и других лиц, пытающихся незаконно вмешаться в использование гражданских воздушных судов;
 - g) почему служба уборки и чистки является уязвимой для нападения;
 - h) типы лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации; и
 - i) надлежащие процедуры действий штатных сотрудников, заметивших что-то подозрительное.

6. Кроме того, сотрудники, занимающиеся уборкой и чисткой, должны пройти подготовку применительно к их конкретным обязанностям, как это предусматривается в приводимых ниже программах подготовки:

- a) контроль доступа и охрана материалов для уборки и чистки:
 - цель контроля доступа и охраны материалов для уборки и чистки;
 - методы контроля доступа и охраны материалов для уборки и чистки, используемые компаниями по уборке и чистке;
 - проверка методов досмотра и отправки доставляемых предметов;
 - разница между постоянными и временными пропусками;
 - порядок проверки пропусков;
 - действия в случае отсутствия пропуска или предъявления недействительного пропуска;
 - соответствующие юридические полномочия на предотвращение доступа; и
 - с кем связаться при возникновении проблемы;
 - b) подозрительные предметы и ограниченные к перевозке предметы:
 - разница между подозрительным предметом и ограниченным к перевозке предметом;
 - примеры подозрительных предметов и предметов, ограниченных к перевозке;
 - основные компоненты СВК и самодельного зажигательного устройства; и
 - процедуры действий при обнаружении подозрительного предмета или предмета, ограниченного к перевозке;
 - c) патрулирование контролируемых зон:
 - цель патрулирования;
 - основные особенности эффективного патрулирования; и
 - ситуации, требующие дополнительных действий, и необходимые действия в таких ситуациях;
 - d) доставка материалов для уборки и чистки в аэропорт, если компания по уборке и чистке находится за пределами аэропорта:
 - требования к безопасности в отношении запертых или опломбированных транспортных средств;
 - процедуры действий в том случае, если транспортное средство было оставлено без присмотра;
 - e) действия при получении угрозы взрыва по телефону; и
 - f) функции руководителей среднего и низшего звена:
 - обязанности руководителей среднего и/или низшего звена в области безопасности;
 - национальные и международные требования к обеспечению безопасности материалов для уборки и чистки;
 - соответствующие разделы программ или процедуры обеспечения безопасности в компаниях по уборке и чистке;
 - контроль доступа на объекты компаний по уборке и чистке;
 - роль национальных и аэропортовых полномочных органов; и
 - внутренние меры контроля качества.
-

Дополнение D к добавлению 11

БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗА

1. Цель программы подготовки в области безопасности для грузовой компании заключается в обеспечении того, чтобы прием, обработка и операции с грузом выполнялись надлежащим образом набранным и подготовленным персоналом.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) уровень досмотра, применяемого в отношении груза;
 - b) досмотр с помощью рентгеновского или другого оборудования и физический досмотр;
 - c) охрана досмотренного груза от несанкционированного вмешательства;
 - d) контроль доступа, включая выдачу пропусков;
 - e) патрулирование контролируемых зон;
 - f) руководство и/или надзор применительно к аспектам обеспечения безопасности грузовых операций;
 - g) другие функции, связанные с обработкой груза;
 - h) ознакомление с сопроводительными документами, включая авиагрузовые накладные;
 - i) осмотр воздушного судна; и
 - j) контроль доступа к воздушному судну.
3. Все сотрудники грузовой службы в дополнение к ознакомительной подготовке по вопросам безопасности должны пройти специализированную подготовку, касающуюся целей и организации деятельности по обеспечению безопасности груза, а также принципов этой работы. Имеющие отношение к обеспечению безопасности руководители среднего и/или низшего звена должны пройти дополнительную подготовку, касающуюся осуществления руководства и/или надзорных функций, принятия надлежащих мер при получении угрозы взрыва по телефону и предпринятия действий при обнаружении ограниченных к перевозке или подозрительных предметов.
4. Продолжительность специализированной подготовки должна составлять не менее четырех часов. Переподготовку следует проводить каждые три года.
5. Соответствующие программы специализированной подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) цели и организация системы авиационной безопасности:
 - основные международные организации, занимающиеся разработкой стандартов в области безопасности, и их общие цели;
 - обязанности соответствующих полномочных органов и соответствующие законодательные положения;

- почему гражданская авиация привлекает к себе внимание террористов и других лиц, пытающихся незаконно вмешаться в использование гражданских воздушных судов;
 - почему грузовая служба является уязвимой для нападения;
 - типы лиц и незаконная деятельность, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации; и
 - как подготовить и кому следует направить уведомление об инциденте;
- b) общие принципы, относящиеся к грузу:
- общая цель мер обеспечения безопасности груза;
 - разница между известными и неизвестными грузоотправителями;
 - разница между грузовыми и пассажирскими воздушными судами применительно к перевозке грузов;
 - внутренние процедуры компании, касающиеся обработки груза от известных и неизвестных грузоотправителей и зарегистрированных и незарегистрированных агентов;
 - категории грузов, которые могут быть освобождены от досмотра;
 - определение и обработка перевалочных грузов;
 - ответственность и обязанности зарегистрированных агентов; и
 - определение и обработка грузов высокого риска;
- c) осмотр воздушного судна, включая цель осмотра и зоны, подлежащие осмотру;
- d) подозрительные приметы, включая примеры, а также общая бдительность и процедуры действий при обнаружении подозрительных примет;
- e) подозрительные предметы и ограниченные к перевозке предметы:
- разница между подозрительным предметом и предметом, ограниченным к перевозке;
 - примеры подозрительных предметов и предметов, ограниченных к перевозке;
 - основные компоненты СВУ и самодельного зажигательного устройства; и
 - процедуры действий при обнаружении подозрительного предмета или предмета, ограниченного к перевозке;
- f) методы идентификации грузов:
- наиболее подходящие и эффективные методы досмотра неизвестного груза с целью подтверждения отсутствия в нем любых запрещенных к перевозке предметов;
 - имеющиеся методы проверки безопасности грузовых отправок, перевозимых на грузовых и пассажирских воздушных судах;
 - достоинства и недостатки каждого имеющегося метода досмотра;
 - основания для непринятия грузового отправления к перевозке или квалификации его как допущенного для перевозки на грузовом или пассажирском воздушном судне или как неизвестного груза;
- g) рентгеновское оборудование, включая теоретические и практические компоненты:
- основные принципы радиации и применимые обязательства по охране здоровья и безопасному использованию рентгеновского оборудования;
 - цель рентгеновского досмотра грузовых отправок;
 - процедуры эксплуатации используемого рентгеновского оборудования;
 - процедуры, позволяющие убедиться в удовлетворительной и безопасной работе рентгеновской установки;
 - просмотр обучающимися сотрудниками достаточного количества рентгеновских изображений взрывных и/или зажигательных устройств, оружия и их компонентов, позволяющий им распознавать такие предметы на приемлемом уровне;
 - распознавание и идентификация спрятанных в грузе подозрительных предметов, ограниченных или запрещенных к перевозке предметов;

- типы материалов, отображаемых различными цветами на цветном мониторе;
 - типы материалов, отображаемых различными оттенками серого цвета на черно-белом мониторе;
 - основания для очистки грузового отправления или применения в отношении него дополнительного досмотра; и
 - основания для принятия или непринятия предмета к перевозке;
- h) ручной досмотр груза, включая цель ручного досмотра, преимущества и недостатки ручного досмотра, основания для принятия или непринятия предмета к перевозке, а также процедуры и методы эффективного досмотра репрезентативной выборки тех видов груза, которые обычно досматривает агент;
- i) патрулирование контролируемых зон, включая цель патрулирования, основные особенности эффективного патрулирования, а также ситуации, требующие дополнительных действий, и необходимые действия в таких ситуациях;
- j) функции руководителей среднего и низшего звена:
- роли и обязанности руководителей среднего и/или низшего звена по обеспечению безопасности;
 - структура группы по обеспечению безопасности и необходимая связь в случае происшествия;
 - элементы, относящиеся к безопасности перевалочного груза, груза, полученного от известного или неизвестного грузоотправителя и/или зарегистрированного или незарегистрированного агента, а также известного и неизвестного груза;
 - аспекты обеспечения безопасности при обработке груза;
 - физическая безопасность помещений в контексте программ безопасности грузовой компании;
 - требования к безопасности, касающиеся грузовых воздушных судов;
 - цель сертификатов безопасности грузового отправления и/или партии груза, если используются, и их заполнение;
 - роль таможенных и полицейских органов и как с ними связаться;
 - при каких обстоятельствах следует обращаться за консультацией к руководителю службы безопасности;
 - применимость требований в отношении безопасности груза;
 - процедуры взаимодействия с клиентами;
 - грузовые отправления, освобождаемые от применения мер контроля в целях безопасности;
 - роль инспекторов, используемых соответствующим полномочным органом в рамках механизма контроля качества; и
 - принципы управления риском применительно к внедрению мер обеспечения безопасности и функциям руководителей среднего и низшего звена; и
- k) реагирование на угрозу:
- типы угроз, которые могут быть получены, и типичные мотивы таких угроз;
 - процедуры действий в случае угрозы взрыва; и
 - предпринимаемые действия после получения и оценки угрозы.

Дополнение Е к добавлению 11

ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ ПОЧТОВЫЕ ПОЛНОМОЧНЫЕ ОРГАНЫ

1. Цель программы подготовки в области безопасности для зарегистрированного почтового полномочного органа заключается в обеспечении того, чтобы прием, обработка и операции с почтой выполнялись надлежащим образом набранным и подготовленным персоналом.
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) уровень досмотра почты;
 - b) применение мер безопасности и различных методов досмотра;
 - c) освобождения от досмотра;
 - d) защита досмотренной почты от несанкционированного вмешательства;
 - e) руководство и/или надзор применительно к аспектам обеспечения безопасности обработки почты; и
 - f) ознакомление с соответствующими документами, включая почтовые накладные AV-7 и мешковые ярлыки AV-8.
3. Все сотрудники почтовой службы в дополнение к ознакомительной подготовке по вопросам безопасности должны пройти специализированную подготовку, касающуюся целей и организации деятельности по обеспечению безопасности почты, а также принципов этой работы. Имеющие отношение к обеспечению безопасности руководители среднего и/или низшего звена должны пройти дополнительную подготовку, касающуюся осуществления руководства и/или надзорных функций, принятия надлежащих мер при получении угрозы взрыва по телефону и предпринятия действий при обнаружении ограниченных к перевозке или подозрительных предметов.
4. Продолжительность специализированной подготовки должна составлять не менее четырех часов. Переподготовку следует проводить каждые три года.
5. Соответствующие программы специализированной подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) цели и организация системы авиационной безопасности:
 - основные международные организации, занимающиеся разработкой стандартов в области безопасности, и их общие цели;
 - обязанности соответствующих полномочных органов и соответствующие законодательные положения;
 - почему гражданская авиация привлекает к себе внимание террористов и других лиц, пытающихся незаконно вмешаться в использование гражданских воздушных судов;
 - почему почтовая служба является уязвимой для нападения;

- типы лиц и незаконная деятельность, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации;
 - как подготовить и кому следует направить уведомление об инциденте; и
- b) общие принципы, относящиеся к почте:
- общая цель мер обеспечения безопасности почты;
 - критерии, которым должен удовлетворять известный грузоотправитель, и разница между известным и неизвестным грузоотправителем; и
 - внутренние процедуры компании по обработке почты от известных и неизвестных грузоотправителей.

6. Кроме того, сотрудники почтовой службы должны пройти подготовку применительно к их конкретным обязанностям, как это предусматривается в приводимых ниже программах подготовки:

- a) контроль доступа и охрана почты:
- цель охраны почты;
 - методы контроля доступа и охраны почты, используемые почтовыми компаниями;
 - основные обязанности сотрудников, занимающихся контролем доступа;
 - разница между постоянными и временными пропусками;
 - порядок проверки пропуска;
 - действия в случае отсутствия пропуска или предъявления недействительного пропуска; и
 - с кем связаться при возникновении проблемы;
- b) меры контроля в целях безопасности:
- цели мер контроля в целях безопасности;
 - типы методов контроля в целях безопасности;
 - достоинства и недостатки методов контроля в целях безопасности, используемых почтовыми компаниями в отношении почты, полученной от неизвестных грузоотправителей;
 - оценка уровня мер безопасности применительно к конкретным отправлениям, например критичным по времени отправлениям; и
 - основания для принятия или непринятия предмета к перевозке;
- c) методы сокрытия:
- методы сокрытия применительно к почте, которые использовались в прошлом; и
 - распознавание признаков вмешательства;
- d) подозрительные обстоятельства:
- примеры подозрительных обстоятельств; и
 - общая бдительность и процедуры действий штатных сотрудников, заметивших что-то подозрительное;
- e) подозрительные предметы и ограниченные к перевозке предметы:
- разница между подозрительным предметом и предметом, ограниченным к перевозке;
 - примеры подозрительных предметов и предметов, ограниченных к перевозке;
 - основные компоненты СВУ и самодельного зажигательного устройства; и
 - процедуры действий при обнаружении подозрительного предмета или предмета, ограниченного к перевозке;
- f) рентгеновское оборудование, включая теоретические и практические компоненты:
- цель рентгеновского досмотра предметов;
 - процедуры эксплуатации используемого рентгеновского оборудования;

- процедуры, позволяющие убедиться в удовлетворительной и безопасной работе рентгеновской установки;
 - просмотр обучающимися сотрудниками достаточного количества рентгеновских изображений взрывных и/или зажигательных устройств, оружия и их компонентов, позволяющий им распознавать такие предметы на приемлемом уровне;
 - распознавание и идентификация спрятанных в почте подозрительных предметов или предметов, ограниченных к перевозке;
 - типы материалов, отображаемых различными цветами на цветном мониторе;
 - типы материалов, отображаемых различными оттенками серого цвета на черно-белом мониторе; и
 - основания для принятия или непринятия предмета к перевозке;
- g) ручной досмотр или досмотр с использованием физических проверок, камер моделирования или других средств – процедурных, технических и сенсорных:
- цель такого досмотра;
 - достоинства и недостатки каждого метода;
 - основания для принятия или непринятия предмета к перевозке; и
 - проведение эффективного досмотра репрезентативной выборки типа почты, досматриваемой вручную и или с использованием физических проверок, камер моделирования или других средств – процедурных, технических или сенсорных; и
- h) функции руководителей среднего и низшего звена:
- элементы, касающиеся безопасности известной и/или неизвестной почты, перевалочной почты и почты, полученной от известного или неизвестного грузоотправителя и/или зарегистрированного или незарегистрированного агента;
 - аспекты обеспечения безопасности при обработке почты;
 - физическая безопасность помещений в контексте программ безопасности почтовых компаний;
 - требования к безопасности, касающиеся почтовых воздушных судов;
 - цель сертификатов безопасности почтового отправления и/или партии почты, если используются, и их заполнение;
 - роль таможенных и полицейских органов и как с ними связаться;
 - обязанности руководителей среднего и/или низшего звена по обеспечению безопасности;
 - при каких обстоятельствах следует обращаться за консультацией к руководителю службы безопасности;
 - применимость требований в отношении безопасности почты;
 - процедуры взаимодействия с клиентами;
 - почтовые отправления, освобожденные от применения мер контроля в целях безопасности; и
 - роль инспекторов, используемых соответствующим полномочным органом в рамках механизма контроля качества.
-

Дополнение F к добавлению 11

ДИСПЕТЧЕРЫ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

1. Цель акцентированной на безопасность программы подготовки диспетчеров воздушного движения заключается в обеспечении того, чтобы диспетчеры воздушного движения и их непосредственные руководители понимали принципы авиационной безопасности и знали процедуры действий в чрезвычайных ситуациях. Дополнительный инструктивный материал по реализации соответствующих положений по авиационной безопасности поставщиками обслуживания воздушного движения приводится в документе ИКАО "Руководство по безопасности системы организации воздушного движения" (Doc 9985 – Restricted).
2. НППБГА должна содержать требования к подготовке по следующим вопросам:
 - a) обязанности службы управления воздушным движением согласно НППБГА;
 - b) захваты воздушных судов;
 - c) угрозы взрыва;
 - d) процедуры оповещения и действий в непредвиденных обстоятельствах.
3. В дополнение к ознакомительной подготовке по вопросам безопасности диспетчеры воздушного движения должны пройти специализированную подготовку, касающуюся целей и организации деятельности по обеспечению безопасности управления воздушным движением, а также принципов этой работы.
4. Специализированная подготовка должна быть рассчитана по крайней мере на четыре часа, а переподготовку следует проводить каждые три года.
5. Соответствующие программы специализированной подготовки охватывают следующую тематику:
 - a) цели и организация системы авиационной безопасности:
 - типы лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации;
 - почему гражданская авиация привлекает внимание террористов и других лиц, пытающихся незаконно вмешаться в использование гражданских воздушных судов;
 - основные международные организации, занимающиеся разработкой стандартов в области безопасности, и их общие цели;
 - обязанности соответствующих полномочных органов;
 - почему служба управления воздушным движением является уязвимой для нападения; и
 - как подготовить и кому следует направить уведомление об инциденте;
 - b) международные конвенции и международные и национальные нормативные документы;
 - c) захват воздушного судна:
 - связь с захваченным воздушным судном;
 - типы информации, которую следует получить от захваченного воздушного судна;
 - уведомление полномочных органов;
 - уведомление других государств;

- использование сообщений в сети авиационной фиксированной электросвязи и других ресурсов; и
 - изолированное место стоянки воздушного судна;
- d) угрозы взрыва:
- связь с причастным воздушным судном;
 - информация, которую следует получить от причастного воздушного судна; и
 - уведомление полномочных органов; и
- e) процедуры оповещения и действий в непредвиденных обстоятельствах:
- процедуры уведомления;
 - уведомление полномочных органов; и
 - типы информации, которую надлежит передать соответствующим полномочным органам.
-

Добавление 12

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

1. Определенные предметы или вещества классифицируются *Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Дос 9284) как опасные грузы. В указанных Технических инструкциях приводится перечень более 3000 видов опасных грузов, и за исключением небольшого числа разрешенных к перевозке предметов пассажиры или члены экипажей не должны иметь при себе опасные грузы или перевозить их в своей ручной клади или сопровождаемом багаже.

2. Хотя главная задача операторов досмотра аэропортовой службы безопасности заключается в обнаружении запрещенных к перевозке предметов, они также могут способствовать обеспечению авиационной безопасности путем обнаружения опасных грузов в ручной клади и перевозимом в грузовом отсеке багаже пассажиров.

3. Ниже приводятся примеры запрещенных к перевозке опасных грузов:

- a) взрывные устройства, например гранаты, пиротехнические средства и осветительные ракеты;
- b) газы, например пропан и бутан;
- c) легковоспламеняющиеся жидкости, например бензин и метанол;
- d) легковоспламеняющиеся твердые и самореагирующие вещества, например магний и растопка;
- e) окисляющие вещества и/или органические перекиси, например отбеливатель и комплекты для ремонта кузова легкового автомобиля;
- f) токсические и/или инфекционные вещества, например крысиный яд и зараженная кровь;
- g) радиоактивные материалы, например изотопы для медицинских или коммерческих целей;
- h) коррозионные вещества, например ртуть, аккумуляторные батареи для транспортных средств; и
- i) прочие опасные вещества и предметы, например детали топливной системы транспортного средства, в которых находилось топливо.

4. Перечень разрешенных опасных грузов и предметов, которые при определенных условиях могут перевозиться пассажирами или членами экипажа, приведен в дополнении А к настоящему добавлению. Этот перечень следует использовать только в качестве примера того, что разрешено и что запрещено к перевозке в багаже пассажиров или членов экипажа. Опасные грузы, не включенные в данный перечень, запрещены и не должны провозиться на борту воздушного судна.

ОБНАРУЖЕНИЕ НЕЗАЯВЛЕННЫХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

5. Если оператор досмотра обнаруживает предмет, который он считает опасным грузом, не разрешенным к перевозке пассажирами, об этом ему необходимо сообщить своему руководству, которое, в свою очередь, должно передать данный предмет соответствующему специалисту по опасным грузам в аэропорту для принятия решения по данной проблеме. Применительно к таким ситуациям уровень профессиональной подготовки операторов должен быть соразмерным обязанностям данного персонала. Если подозрения сохраняются или подтверждается, что этот предмет не разрешен к перевозке, необходимо уведомить эксплуатанта воздушного судна в отношении дальнейших действий, а данный предмет не разрешается помещать на борт воздушного судна. Кроме того, в Технических инструкциях указано, что при обнаружении в багаже пассажира запрещенных к перевозке опасных грузов эксплуатант воздушного судна должен уведомить об этом соответствующий полномочный орган государства, на территории которого был обнаружен указанный предмет.

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

6. Существуют два основных способа, которые можно использовать для упрощения указания о наличии опасных грузов:

- a) маркировка на упаковке, включающая надлежащее название перевозимого груза, номер или номера классов и/или индивидуальный четырехзначный номер ООН, например бензин, класс 3, ООН 1203; и
- b) этикетки, соответствующие классам и категориям опасных грузов, как это показано в дополнении В.

ПЕРЕВОЗКА НЕКОТОРЫХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

7. Существуют правила перевозки определенных опасных грузов при условии соблюдения мер предосторожности в отношении физического обращения с ними, надлежащей их маркировки и наклейки соответствующих этикеток. Например, существуют положения в отношении перевозки протекающих батарей, снятых с имеющих батарейное питание кресла-каталки или подвижного средства, сопровождающих пассажира и перевозимых в грузовом багажном отсеке. Указанные батареи должны быть упакованы в соответствии с установленными правилами, и упаковки должны иметь маркировку "батарея жидкостная, с креслом-каталкой" или "батарея жидкостная, с подвижным средством". На них должны быть наклеены этикетки, предупреждающие о коррозионной опасности, и нанесены знаки ориентации упаковки при ее размещении. Никакие другие протекающие батареи не разрешается включать в перевозимый в грузовом отсеке багаж пассажира.

УТЕЧКА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ

8. При обнаружении утечки или повреждения предполагаемых опасных грузов необходимо принять ряд простых мер, в том числе, не прикасаться к предмету и:

- a) изолировать прилегающую к нему зону;

- b) сообщить об этом факте своему руководству, которое должно уведомить эксплуатанта и полномочный орган аэродрома;
- c) попытаться выяснить у пассажира характер данного предмета;
- d) в случае необходимости уведомить аварийные службы; и
- e) уведомить эксплуатанта воздушного судна.

9. Указанный порядок действий может меняться в зависимости от местных правил и процедур. Дополнительный инструктивный материал приведен в Технических инструкциях и *Правилах перевозки опасных грузов (DGR)* Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

ИНФОРМАЦИЯ, ПОМОГАЮЩАЯ РАСПОЗНАВАТЬ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Опасные грузы в предметах домашнего обихода

10. Многие обычные предметы, используемые ежедневно в ванной комнате, на кухне, в гараже или на рабочем месте, могут казаться безвредными. Однако в силу своих физических и химических свойств они могут оказаться очень опасными при перевозке по воздуху. Персоналу службы регистрации и операторам досмотра в целях безопасности следует выяснить у пассажира содержимое любого предмета, в отношении которого имеются подозрения, что он может содержать опасный груз. Ниже приводится перечень обычных предметов или веществ, которые могут содержать опасные грузы:

- a) дыхательные аппараты – могут включать баллоны со сжатым воздухом или кислородом, химические генераторы кислорода или охлажденный сжиженный кислород;
- b) туристическое снаряжение – может содержать легковоспламеняющиеся газы (бутан, пропан и пр.), легковоспламеняющиеся жидкости (керосин, бензин и пр.) или легковоспламеняющиеся твердые вещества (гексамин, спички и пр.);
- c) химические вещества – могут включать вещества, отвечающие любым критериям опасных грузов, в частности легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие вещества, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества;
- d) замороженные фрукты, овощи и пр. – могут быть помещены в сухой лед, т.е. твердую углекислоту;
- e) хозяйственные товары – могут включать легковоспламеняющиеся жидкости, такие как краска на основе растворителя, связующие вещества, полировальные вещества, аэрозоли, отбеливатель, коррозионные вещества для чистки кухонной плиты или промыва канализационных труб, боеприпасы, спички и пр.;
- f) багаж пассажира – может содержать любые предметы, отвечающие определению каких-либо опасных грузов, не разрешенных к перевозке согласно таблице 8-1 Технических инструкций;
- g) холодильники – могут содержать сжиженные газы или аммиачные растворы; и
- h) химические вещества для бассейна – могут содержать окисляющие или коррозионные вещества.

Оборудование, приборы и инструментальные ящики

- 11.
- a) Запасные части для воздушного судна, находящегося на земле – могут содержать взрывчатые вещества (осветительные ракеты или другие пиротехнические средства), химические генераторы кислорода, неисправные пневматики в сборе, баллоны со сжатым газом (кислород, двуокись углерода или огнетушители), топливо в оборудовании, аккумуляторные батареи с электролитом или литиевые батареи, спички;
 - b) автомобильные части/припасы (машина, мотор и мотоцикл) – могут включать двигатели, карбюраторы или топливные баки, которые содержат или содержали топливо, аккумуляторные батареи с электролитом или литиевые батареи, сжатые газы в устройствах для накачивания шин и в огнетушителях, пневмоподушки, легковоспламеняющиеся связующие вещества, краски, герметизирующие составы и растворители и пр.;
 - c) газовые баллоны – могут содержать сжатые или сжиженные газы;
 - d) водолазное снаряжение – может включать баллоны со сжатым газом, например воздухом или кислородом, а также водолазные лампы с высокой силой света, которые способны выделять огромную тепловую энергию при работе в воздухе. В целях их безопасного провоза следует отсоединить лампу или батарею;
 - e) буровое и горное оборудование – может содержать взрывчатое вещество и/или другие опасные грузы;
 - f) электрическое/электронное оборудование – может содержать намагнитенные материалы, ртуть в приводном механизме, электронно-лучевые трубки, аккумуляторные батареи с электролитом или литиевые батареи, либо топливные элементы или патроны с топливными элементами, которые содержат или содержали топливо;
 - g) аппараты с электродвигателями, например кресла-каталки, газонокосилки и мототележки для гольфа – могут содержать аккумуляторные батареи с электролитом или литиевые батареи, либо патроны с топливными элементами, которые содержат или содержали топливо;
 - h) экспедиционное оборудование – может включать взрывчатые вещества (осветительные ракеты), легковоспламеняющиеся жидкости (бензин), легковоспламеняющийся газ (газ для походной кухни) и пр.;
 - i) оборудование киносъёмочной группы и представителей средств массовой информации – может содержать взрывные пиротехнические устройства, генераторы с двигателями внутреннего сгорания, аккумуляторные батареи с электролитом или литиевые батареи, топливо, тепловыделяющие устройства и пр.;
 - j) командно-топливные агрегаты – могут содержать легковоспламеняющиеся жидкости;
 - k) аэростат на подогретом воздухе – может содержать баллоны с легковоспламеняющимся газом, огнетушители, двигатели, систему внутреннего сгорания, аккумуляторные батареи и пр.;
 - l) научные приборы – могут содержать барометры, манометры, переключатели, выпрямительные лампы, термометры и прочие содержащие ртуть устройства;

- m) части для станков и оборудования – могут включать легковоспламеняющиеся связующие вещества, краски, герметики и растворители, аккумуляторы с электролитом и литиевые батарейки, ртуть, баллоны со сжатым или сжиженным газом и пр.;
- n) фотографические принадлежности/оборудование – могут включать тепловыделяющие устройства, легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие вещества, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества, литиевые батареи и пр.;
- o) оборудование для гоночных автомобилей или мотоциклов – может включать двигатели, включая двигатели на топливных элементах, карбюраторы или топливные баки, которые содержат топливо или остатки топлива, аккумуляторные батареи с электролитом и литиевые батареи, легковоспламеняющиеся аэрозоли, нитрометановые или другие присадки для бензина, баллоны со сжатым газом и пр.;
- p) ремонтные комплекты – могут содержать органические перекиси и легковоспламеняющиеся связующие вещества, краски на основе растворителей, смолы и пр.;
- q) запасные части для кораблей – могут содержать взрывчатые вещества (осветительные ракеты), баллоны со сжатым газом (спасательные плоты), краску, литиевые батареи (аварийные приводные передатчики) и т. д.;
- r) спортивные товары/оборудование спортивных команд – могут содержать баллоны со сжатым или сжиженным газом (воздух, двуокись углерода и т. д.), литиевые батареи, горелки, работающие на пропане, медицинские аптечки, легковоспламеняющиеся связующие вещества, аэрозоли и пр.;
- s) переключатели в электрооборудовании или электроприборах – могут содержать ртуть;
- t) инструментальные ящики – могут содержать взрывчатые вещества (взрывные заклепки), сжатые газы или аэрозоли, легковоспламеняющиеся газы (баллоны с бутаном), легковоспламеняющиеся связующие вещества или краски, коррозионные жидкости, литиевые батареи и пр.; и
- u) горелки – микрогорелки и зажигалки общего назначения, которые могут содержать легковоспламеняющийся газ и быть оснащены электронным зажигательным устройством. Горелки более крупных размеров могут иметь наконечник (часто снабженный устройством самовоспламенения), подсоединенный к контейнеру или баллону с легковоспламеняющимся газом.


Медицинские принадлежности и предметы первой помощи

- 12. a) Криогенное вещество (жидкое) – любые охлажденные сжиженные газы, такие как аргон, гелий, неон или азот;
- b) зубоорудованная аппаратура – может содержать легковоспламеняющиеся смолы или растворители, сжатый или сжиженный газ, ртуть и радиоактивный материал;
- c) образцы для диагностических целей – могут содержать инфекционные вещества;
- d) замороженные эмбрионы - могут быть помещены в охлажденный сжиженный газ или сухой лед;

- e) лабораторное/испытательное оборудование – может включать легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие вещества, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества, литиевые батареи, баллоны со сжатым газом и пр.;
- f) медицинские принадлежности/оборудование – могут включать легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие вещества, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества, литиевые батареи и пр.;
- g) фармацевтические препараты – могут включать радиоактивный материал, легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие вещества, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества и пр.;
- h) пробы для испытаний – могут содержать инфекционные вещества, легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие вещества, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества и пр.;
- i) пробы семени – могут быть помещены в сухой лед или охлажденный сжиженный газ; и
- j) вакцины – могут быть помещены в сухой лед, т. е. твердую углекислоту.

Дополнение А к добавлению 12

РАЗРЕШЕННЫЕ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
Медицинские предметы первой необходимости	<p>Небольшие баллоны с газообразным кислородом или воздухом для медицинских целей</p> 	<p>Необходимо получить разрешение эксплуатанта(ов).</p> <p>Масса брутто каждого баллона не должна превышать 5 кг.</p> <p>Баллоны, вентили и регуляторы, там где они установлены, должны быть защищены от повреждения, которое может привести к самопроизвольному выпуску содержимого.</p> <p>Командир воздушного судна должен быть проинформирован о количестве кислородных или воздушных баллонов, погруженных на борт воздушного судна, и их размещении.</p>
	<p>Баллоны с газом категории 2.2 для приведения в действие искусственных конечностей</p> 	<p>Баллоны с газом категории 2.2, носимые для приведения в действие искусственных конечностей, а также запасные баллоны аналогичных размеров, если это необходимо для обеспечения требуемых запасов на время всего путешествия.</p>
	<p>Нерадиоактивные медицинские принадлежности (включая аэрозоли)</p> <p><i>(иллюстрация не включена)</i></p>	<p>Общее количество нетто всех таких принадлежностей не должно превышать 0,5 кг или 0,5 л.</p> <p>Выпускные клапаны баллончиков с аэрозолем должны быть защищены колпачком или другим надлежащим средством с целью предотвратить самопроизвольный выпуск содержимого.</p> <p>Общее количество нетто нерадиоактивных медицинских и туалетных принадлежностей (включая аэрозоли) и невоспламеняющихся нетоксических аэрозолей для спортивных или бытовых целей не должно превышать 2 кг или 2 л (например, 4 аэрозольных баллончика по 500 мл каждый) на одно лицо.</p>

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
	<p>Стимуляторы сердечной мышцы или другие медицинские устройства на радиоактивных изотопах и радиоактивные фармацевтические препараты, содержащиеся в теле человека</p> 	<p>Стимуляторы сердечной мышцы или другие устройства на радиоактивных изотопах, включая устройства с питанием от литиевых батарей, имплантированные в тело человека или прикрепленные снаружи, и радиоактивные фармацевтические препараты, содержащиеся в теле человека как следствие лечения.</p>
	<p>Питаемые от батарей кресла-каталки или другие аналогичные средства передвижения для использования пассажирами с ограниченной способностью к передвижению в результате инвалидности, ухудшения состояния здоровья или преклонного возраста, либо вследствие временной проблемы, ограничивающей двигательные способности (например, сломанная нога)</p>  	<p>Необходимо получить разрешение эксплуатанта(ов).</p> <p>Необходимо соблюдать положения в отношении упаковки, маркировки и применения других мер обеспечения безопасности, содержащиеся в <i>Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху</i> (Дос 9284).</p> <p>Командир воздушного судна должен быть проинформирован о местоположении кресла-каталки или средства передвижения с установленной жидкостной батареей, местоположении упакованной батареи или местоположении кресла-каталки или средства передвижения, питаемых от ионно-литиевых батарей.</p> <p>Эксплуатант(ы) должен(ны) принимать меры к тому, чтобы такие средства передвижения перевозились таким образом, чтобы исключалось их непреднамеренное приведение в действие и обеспечивалась их защита от повреждения при перемещении багажа, почты, бортприпасов или других грузов.</p>

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
	<p data-bbox="354 359 764 411">Портативные медицинские электронные устройства</p>  	<p data-bbox="787 359 1430 541">С разрешения эксплуатанта(ов) портативные медицинские электронные (автоматические внешние дефибрилляторы, ингаляторы, устройства поддержания положительного непрерывного давления в дыхательных путях и пр.), содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи, перевозимые пассажирами в медицинских целях.</p> <p data-bbox="787 573 1430 915">Пассажиру разрешается перевозить не более двух запасных батарей с содержанием лития свыше 2 г в случае литий-металлических батарей и с удельной мощностью в ватт-часах, равной 100 Втч в случае ионно-литиевых батарей. Запасные батареи должны отдельно защищаться таким образом, чтобы исключалась возможность короткого замыкания (например, посредством размещения в розничной упаковке, или обматывания лентой открытых полюсов, или размещения каждой батареи в отдельном пластиковом мешке или защитном пакете), и перевозиться только в ручной клади. Каждая установленная или запасная батарея должна относиться к типу, который отвечает требованиям раздела 38.3 части III <i>Руководства ООН по испытаниям и критериям</i>.</p>
	<p data-bbox="396 1157 721 1209">Небольшой медицинский или клинический ртутный термометр</p> 	<p data-bbox="787 1157 1430 1020">Один небольшой медицинский или клинический термометр, содержащий ртуть, для личного использования, если он находится в защитном футляре.</p>
<p data-bbox="185 1199 331 1325">Изделия, используемые для ухода за одеждой или телом</p>	<p data-bbox="418 1199 699 1251">Туалетные принадлежности (включая аэрозоли)</p> 	<p data-bbox="787 1199 1430 1293">Общее количество нетто каждого отдельного изделия не должно превышать 0,5 кг или 0,5 л. Термин "туалетные принадлежности (в том числе аэрозоли)" включает такие предметы, как лаки для волос, духи и одеколоны.</p> <p data-bbox="787 1325 1430 1398">Выпускные клапаны баллончиков с аэрозолем должны быть защищены колпачком или другим надлежащим средством с целью предотвратить самопроизвольный выпуск содержимого.</p> <p data-bbox="787 1430 1430 1587">Общее количество нетто нерадиоактивных медицинских и туалетных принадлежностей (включая аэрозоли) и невоспламеняющихся нетоксических аэрозолей для спортивных и бытовых целей не должно превышать 2 кг или 2 л (например, четыре аэрозольных баллончика по 500 мл каждый) на одно лицо.</p>

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
	<p>Щипцы для завивки волос</p> 	<p>Щипцы для завивки волос, содержащие углеводородный газ, не более одних щипцов на одно лицо при условии, что нагревательный элемент имеет надежный защитный колпак.</p> <p>Газовые дозправочные элементы для таких щипцов перевозить запрещается.</p> <p>Общее количество нетто всех материалов, упомянутых в пп. 3, 10 и 13 таблицы 8-1 в документе Дос 9284, не должно превышать 2 кг или 2 л (например, 4 аэрозольных баллончика по 500 мл каждый) на одно лицо.</p>
Изделия широкого потребления	<p>Алкогольные напитки</p> 	<p>Алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему более 24%, но не более 70% в емкостях вместимостью не более 5 л, когда они находятся в таре, предназначенной для розничной торговли, причем общее количество нетто таких напитков на одно лицо составляет 5 л.</p> <p>Алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24% не подпадают под действие каких-либо ограничений.</p>
	<p>Невоспламеняющиеся и нетоксические аэрозоли для спортивных или бытовых целей</p> 	<p>Аэрозоли категории 2.2 без какой-либо дополнительной опасности для использования в спортивных или бытовых целях, разрешенные к перевозке только в зарегистрированном багаже. Общее количество нетто каждого отдельного изделия не должно превышать 0,5 кг или 0,5 л.</p> <p>Общее количество нетто нерадиоактивных медицинских и туалетных принадлежностей (включая аэрозоли) и невоспламеняющихся нетоксических аэрозолей для спортивных или бытовых целей не должно превышать 2 кг или 2 л (например, 4 аэрозольных баллончика по 500 мл каждый) на одно лицо.</p>
	<p>Надежно упакованные патроны</p> 	<p>С разрешения эксплуатанта(ов) только в качестве зарегистрированного багажа, надежно упакованные патроны (только ООН 0012 или 0014), относящиеся к категории 1.4S, в количестве, не превышающем по массе брутто 5 кг на одно лицо для личных целей, исключая боеприпасы с разрывными или зажигательными пулями. Нормы провоза для нескольких лиц нельзя объединять в одно или несколько грузовых мест.</p>
	<p>Безопасные спички или зажигалки для сигарет</p> 	<p>Одна небольшая упаковка спичек или зажигалка для сигарет, не содержащая неабсорбированного жидкого топлива (за исключением сжиженного газа).</p> <p>Перевозка спичек и зажигалок в ручной клади или зарегистрированном багаже не разрешается. Перевозка топлива для зажигалок и дозправочных элементов при себе, в ручной клади или зарегистрированном багаже не разрешается.</p> <p>Сесквисульфидные спички запрещены к перевозке на воздушном транспорте.</p>

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
	<p>Зажигалки факельного типа с предварительным смешиванием без средств защиты от самопроизвольного приведения в действие запрещены к перевозке</p>	<p>Не более одной зажигалки на одно лицо при условии, что она предназначена для личного использования и не содержит неабсорбированного жидкого топлива (за исключением сжиженного газа).</p> <p>Зажигалки факельного типа с предварительным смешиванием, снабженные средством защиты от самопроизвольного приведения в действие.</p>
	<p>Выделяющие тепло изделия</p> 	<p>С разрешения эксплуатантов запитываемое от батарей оборудование, способное к выделению чрезмерного количества тепла, которое может привести к возгоранию в случае срабатывания данного оборудования (например, подводные фонари высокой интенсивности), при условии, что выделяющий тепло элемент и батарея изолированы друг от друга посредством снятия выделяющего тепло элемента, батареи или другого элемента (например, предохранителя). Все снятые батареи должны быть защищены от короткого замыкания.</p>
	<p>Рюкзак со спасательным снаряжением на случай снежных лавин, содержащий баллон со сжатым газом категории 2.2</p> 	<p>С разрешения эксплуатанта(ов) на одно лицо один рюкзак со спасательным снаряжением на случай снежных лавин, с пиротехническим спусковым механизмом, содержащим не более 200 мг взрывчатого вещества категории 1.4S. Рюкзак должен упаковываться таким образом, чтобы спусковой механизм не мог быть случайно приведен в действие. Воздушные мешки, находящиеся в рюкзаке, должны быть снабжены клапанами сброса давления.</p>
	<p>Небольшие патроны, вставленные в самонадувающееся индивидуальное спасательное средство, такое как спасательный жилет или спасательная куртка</p> 	<p>С разрешения эксплуатанта(ов) не более двух небольших баллонов с двуокисью углерода или другим соответствующим газом категории 2.2 на одно лицо, вставленных в самонадувающееся индивидуальное спасательное средство для целей надувания, плюс не более двух запасных зарядов к нему. Самонадувающееся индивидуальное спасательное средство должно быть упаковано таким образом, чтобы оно не могло быть случайно приведено в действие.</p>
	<p>Небольшие баллоны для других устройств</p>	<p>С разрешения эксплуатанта(ов) на одно лицо не более четырех небольших баллонов с двуокисью углерода или другим соответствующим газом категории 2.2 без какого-либо побочного риска. Водовместимость каждого баллона не должна превышать 50 мл.</p> <p><i>Примечание. Применительно к двуокиси углерода: газовый баллон водовместимостью 50 мл равнозначен 28-граммовому баллону.</i></p>

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
	<p>Портативные электронные устройства (включая медицинские устройства), содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи</p> 	<p>Портативные электронные устройства (часы, калькуляторы, фотоаппараты, сотовые телефоны, портативные компьютеры, видеокамеры и пр.), содержащие литиевые или ионно-литиевые элементы или батареи, следует перевозить в качестве ручной клади.</p> <p>Если устройство перевозится в зарегистрированном багаже, необходимо принять меры по предотвращению их самопроизвольного приведения в действие.</p> <p>Запасные батареи должны отдельно защищаться таким образом, чтобы исключалась возможность короткого замыкания, и перевозиться только в ручной клади.</p> <p>Батареи и элементы должны относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, изложенного в подразделе 38.3 части III <i>Руководства ООН по испытаниям и критериям</i>.</p> <p>Должны соблюдаться ограничения, касающиеся содержания лития в литий-металлических батареях или удельной мощности в ватт-часах ионно-литиевых батарей.</p> <p>Для перевозки портативных электронных устройств, содержащих ионно-литиевые батареи, и запасных ионно-литиевых батарей с удельной мощностью в ватт-часах в 100 Втч, но не превышающей 160 Втч, требуется разрешение эксплуатанта(ов). Не более двух отдельно защищенных запасных батарей на одно лицо.</p>
	<p>Топливные элементы</p> 	<p>Тип, емкость, перевозка и маркировка топливных элементов, используемых для питания переносных электронных устройств (часы, калькуляторы, фотоаппараты, сотовые телефоны, портативные компьютеры, видеоманитофоны и пр.), а также запасных кассет топливных элементов должны соответствовать положениям, содержащимся в Дос 9284.</p>
	<p>Сухой лед</p> 	<p>С разрешения эксплуатанта(ов) сухой лед в количестве не более 2,5 кг на одно лицо при использовании его для охлаждения скоропортящихся продуктов, на которые не распространяются положения Дос 9284, при условии, что грузовое место допускает выход газообразной двуокиси углерода. При перевозке в зарегистрированном багаже на каждое грузовое место должна наноситься маркировка:</p> <ol style="list-style-type: none"> "СУХОЙ ЛЕД" или "ДВУОКИСЬ УГЛЕРОДА ТВЕРДАЯ", и вес нетто сухого льда или отметка о том, что чистый вес составляет 2,5 кг или менее.

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
	Ртутный барометр или термометр 	<p>С разрешения эксплуатанта (ов) только в ручной клади ртутный барометр или ртутный термометр, перевозимый представителем правительственного бюро погоды или аналогичного официального органа.</p> <p>Барометр или термометр должен быть упакован в прочный внешний упаковочный комплект, содержащий герметичный внутренний вкладыш или мешок из прочного непроницаемого или проколостойкого материала, который не пропускает ртути и предотвращает утечку ртути из грузового места независимо от его положения.</p> <p>Командир воздушного судна должен быть проинформирован о барометре или термометре.</p>
	Приборы, содержащие радиоактивный материал 	<p>С разрешения эксплуатанта(ов) в качестве ручной клади или зарегистрированного багажа, приборы, содержащие радиоактивный материал с активностью не более предельных значений, установленных в Дос 9284 (например, прибор контроля отравляющих веществ и/или быстродействующее контрольное устройство сигнализации и опознавания), надежно упакованные и не содержащие литиевых батарей, при перевозке штатными сотрудниками Организации по запрещению химического оружия во время официальных поездок.</p>
	Энергосберегающие электрические лампочки 	<p>Энергосберегающие электрические лампочки, предназначенные для личного или домашнего использования, когда они находятся в розничной упаковке.</p>
	Пермеаметры, используемые для калибровки приборов контроля качества воздуха	<p>Пермеаметры, используемые для калибровки приборов контроля качества воздуха, разрешаются к перевозке в зарегистрированном багаже и должны отвечать требованиям положений, содержащихся в документе Дос 9284.</p>
	Портативное электронное оборудование, содержащее батареи непроливающегося типа	<p>Оборудование должно отвечать требованиям положений, содержащихся в документе Дос 9284.</p>
	Запасные батареи непроливающегося типа	<p>Батареи должны отвечать требованиям положений, содержащихся в документе Дос 9284.</p>
	Двигатели внутреннего сгорания или двигатели на топливных элементах	<p>Двигатель должен отвечать требованиям положений, содержащихся в документе Дос 9284.</p>
	Неинфекционные экспонаты	<p>Неинфекционные экспонаты должны отвечать требованиям положений, содержащихся в документе Дос 9284.</p>

Категория	Предмет	Условия перевозки (взято из Технических инструкций, часть 8, Дос 9284, издание 2013–2014 гг.)
	Изолированные упаковочные комплекты, содержащие охлажденный жидкий азот	Изолированные упаковочные комплекты, содержащие охлажденный жидкий азот, должны отвечать требованиям положений, содержащихся в документе Дос 9284.
Устройства обеспечения безопасности	<i>(иллюстрация не включена)</i>	С разрешения эксплуатанта(ов) устройства обеспечения безопасности, такие как атташе-кейсы, ящики или сумки для хранения наличности, содержащие опасные грузы как часть данного оборудования, например литиевые батареи или пиротехнический материал. Могут перевозиться только в качестве зарегистрированного багажа, если данное оборудование отвечает спецификациям, приведенным в Дос 9284.

Дополнение В к добавлению 12

МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Таблица А12-1. Класс 1. Взрывчатые вещества
Этот класс разбит на шесть категорий: категории 1.1 – 1.6

			
<p>Категория 1.1. Опасность взрыва в массе.</p> <p>Категория 1.2. Опасность разбрасывания, но нет опасности взрыва в массе.</p> <p>Категория 1.3. Опасность возгорания и либо опасность возгорания, либо незначительная опасность разбрасывания, или то и другое вместе, но нет опасности взрыва в массе.</p>	<p>Категория 1.4. Незначительная опасность.</p>	<p>Категория 1.5. Очень низкая чувствительность, но опасность взрыва в массе.</p>	<p>Категория 1.6. Чрезвычайно низкая чувствительность, но нет опасности взрыва в массе.</p>

Таблица А12-2. Класс 2. Газы
Этот класс разбит на три категории: категории 2.1 – 2.3

		
<p>Категория 2.1. Легковоспламеняющиеся газы (любой газ, например бутан, водород и охлажденный сжиженный газ, который, смешиваясь с воздухом в определенных пропорциях, образует легковоспламеняющуюся смесь).</p>	<p>Категория 2.2. Невоспламеняющиеся нетоксические газы (любой невоспламеняющийся нетоксический сжатый газ, например двуокись углерода и жидкий азот).</p>	<p>Категория 2.3. Токсические газы.</p>

Таблица А12-3. Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости


<p>Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости (любая жидкость с температурой вспышки пробы в закрытом сосуде 60 °С или менее или температуры вспышки пробы в открытом сосуде не более 65,6 °С, например бензин, краска и спирт).</p>

Таблица А12-4. Класс 4. Легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой
Этот класс разбит на три категории: категории 4.1–4.3

		
<p>Категория 4.1. Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореагирующие и родственные с ними вещества, а также флегматизированные взрывчатые вещества (твердые вещества, которые в условиях, встречающихся при транспортировке, легко возгораются или могут вызвать пожар, или способствовать возникновению пожара, самореагирующие вещества, в которых даже в отсутствие кислорода может происходить химическая реакция с большим выделением тепла; и флегматизированные взрывчатые вещества, которые могут взрываться, если их концентрация недостаточно снижена, например спички, нитронафталин и самореагирующие вещества).</p>	<p>Категория 4.2. Вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию (вещества, которые подвержены самопроизвольному нагреванию в условиях, встречающихся при перевозке, или при контакте с воздухом и которые способны затем воспламениться, например белый или желтый фосфор и нестабилизированный рыбий корм).</p>	<p>Категория 4.3. Вещества, выделяющие при контакте с водой легковоспламеняющиеся газы (вещества, которые при взаимодействии с водой могут самопроизвольно воспламеняться или которые выделяют легковоспламеняющиеся газы с интенсивностью более 1 л/кг вещества в час, например карбид кальция и сода). Эти вещества часто называются реагирующими с водой.</p>

Таблица А12-5. Класс 5. Окисляющие вещества и органические перекиси
Этот класс разбит на две категории: категории 5.1 и 5.2

	
<p>Категория 5.1. Окисляющие вещества (вещества, которые сами по себе не обязательно являются горючими, однако могут, главным образом путем выделения кислорода, вызвать возгорание или способствовать возгоранию других материалов. Такие вещества могут содержаться в некотором товаре, например в аммиачной селитре и хлорате кальция).</p>	<p>Категория 5.2. Органические перекиси (органические вещества, которые имеют двухвалентную —O—O— структуру и могут рассматриваться как производные перекиси водорода, в которой один или оба атома водорода замещены органическими радикалами. Органические перекиси являются термически нестабильными веществами, которые могут быть подвержены самоускоряющемуся разложению с выделением тепла. Кроме того, они могут обладать одним или несколькими из следующих свойств:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) способностью к взрывному разложению; ii) способностью к быстрому горению; iii) чувствительностью к удару или трению; iv) способностью к опасному реагированию с другими веществами; и v) способностью вызвать поражение глаз).

Таблица А12-6. Класс 6. Токсические и инфекционные вещества
Этот класс разбит на две категории: категории 6.1 и 6.2



	
<p>Категория 6.1. Токсические вещества (вещества, которые в случае их проглатывания или вдыхания, или попадания на кожу способны причинить вред здоровью людей, вызвать телесные повреждения или смерть, например мышьяк, некоторые дезинфицирующие средства и большинство пестицидов).</p>	<p>Категория 6.2. Инфекционные вещества (вещества, о которых известно или есть все основания считать, что они содержат болезнетворные организмы, которые определяются как микроорганизмы (включающие бактерии, вирусы, риккетсии, паразитов и грибки и другие возбудители, например прионы, которые могут вызвать заболевание людей или животных).</p>

Таблица A12-7. Класс 7. Радиоактивные материалы
Этот класс разбит на четыре категории




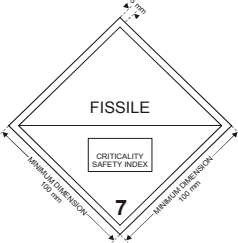
			
<p>Категория I. Белый Максимальный уровень радиации в любой точке внешней поверхности не более 0,005 м³в/ч на поверхности упаковки. Транспортный индекс не указывается.</p>	<p>Категория II. Желтый Максимальный уровень радиации в любой точке внешней поверхности более 0,005 м³в/ч, но не более 0,5 м³в/ч, и транспортный индекс более 0, но не более 1.</p>	<p>Категория III. Желтый Максимальный уровень радиации в любой точке на внешней поверхности более 0,5 м³в/ч, но не более 2 м³в/ч, и транспортный индекс более 1, но не более 10 ИЛИ Максимальный уровень радиации в любой точке внешней поверхности более 2 м³в/ч, но не более 10 м³в/ч, и транспортный индекс более 10 (Категория III. Желтый – радиоактивный материал должен перевозиться для исключительных целей и на специальных условиях).</p>	<p>Метка индекса безопасности по критичности должна быть показана рядом с меткой "категория" на упаковке расщепляющегося материала (кроме исключенного ядерного топлива).</p>

Таблица A12-8. Класс 8. Коррозионные вещества



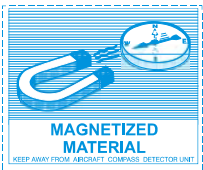

<p>Вещества, например кислоты аккумуляторных батарей и ртуть, которые в результате химического воздействия при контакте с живой тканью будут вызывать сильное поражение или в случае утечки будут причинять материальный ущерб или даже разрушать другие товары или средства транспортировки.</p>






Таблица А12-9. Класс 9. Прочие опасные вещества и предметы


<p>Представляющие опасность вещества или предметы, которые не включены в другие классы, в том числе экологически опасные вещества (водная среда), высокотемпературные вещества, генетически модифицированные микроорганизмы, намагниченный материал и регламентируемые в авиации твердые вещества или жидкости, обладающие такими наркотическими, отравляющими и другими свойствами, что их рассыпание или утечка на борту воздушного судна может вызвать сильное раздражение или дискомфорт членов экипажа и тем самым воспрепятствовать им правильно исполнять порученные обязанности. К данному классу относятся двигатели внутреннего сгорания, самонадувающиеся спасательные принадлежности и сухой лед.</p>

Приведенные ниже знаки, касающиеся обработки, предоставляют информацию о безопасной обработке и хранении некоторых опасных грузов:

Таблица А12-10. Знаки, касающиеся обработки

<p>Знак ориентации упаковки</p> 	<p>Присутствует комбинированная упаковка или контейнер, содержащие жидкие опасные грузы. Размещать стрелками вверх.</p>
<p>Знак только на грузовом воздушном судне</p> 	<p>Не размещать эти опасные грузы на пассажирском воздушном судне.</p>
<p>Знак намагниченного материала</p> 	<p>Присутствует намагниченный материал. Не размещать рядом с блоком чувствительного элемента компаса воздушного судна.</p>

<p>Знак криогенной жидкости</p> 	<p>Присутствует охлажденный сжиженный газ, который может вызвать обморожение в случае разлива или утечки.</p>
<p>Знак не допускать нагрева</p> 	<p>Присутствует самореагирующие вещества категории 4.1 или категории 5.2. Не допускать нагрева.</p>
<p>Радиоактивный материал, знак исключенной упаковки</p> 	<p>Присутствует радиоактивный материал, исключенная упаковка. С соблюдением соответствующих международных и национальных правительственных нормативных положений.</p>
<p>Знак литиевой батареи</p> 	<p>Присутствуют литий-металлические и/или ионно-литиевые батареи, упакованные в соответствии с разделом II упаковочных инструкций 965–970. Не погружать или не перевозить при повреждении упаковки.</p> <p>На знаке должно быть написано "Литий-металлические батареи" или "Ионно-литиевые батареи", соответственно. Если упаковка содержит два типа батарей, на знаке должно быть указано "Литий-металлические и ионно-литиевые батареи".</p>
<p>Радиоактивный материал</p> 	<p>Радиоактивный материал класса 7, знак для больших грузовых контейнеров.</p>

Добавление 13

ТИПОВАЯ СТРУКТУРА ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА (ПБА)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 В качестве основы при подготовке ПБА рекомендуется следующая структура:

Часть	Название
I.	Организация
II.	Описание аэропорта
III.	Меры безопасности в аэропорту
IV.	Ответные меры в связи с актами незаконного вмешательства
V.	Подготовка кадров
VI.	Контроль качества: надзор и мониторинг

Добавления

1.2 Настоящее добавление содержит рекомендации относительно подготовки каждой из этих частей. Инструктивный материал по упоминаемым конкретным мерам безопасности можно найти в главах 8, 10 и 16.

1.3 При подготовке ПБА необходимо заранее продумать, насколько подробно следует представлять в документе особо конфиденциальные данные. Обычно ПБА рассылается широкому кругу пользователей, поэтому следует руководствоваться принципом "служебной необходимости". С учетом этого конфиденциальную информацию можно включать в процедурное руководство или документы, носящие подчиненный характер по отношению к программе безопасности, установив для них ограниченный список рассылки только тем пользователям, которым это требуется по служебной необходимости.

2. ЧАСТЬ I. ОРГАНИЗАЦИЯ

Цели программы

2.1 В данной части следует четко изложить цели ПБА, которые обычно включают, в частности, следующее:

- a) документально зафиксировать, каким образом в аэропорту соблюдаются требования национального законодательства и НПБГА;
- b) определить связанные с авиационной безопасностью обязанности различных заинтересованных сторон;
- c) описать организационные мероприятия по управлению и координации мер безопасности в аэропорту;

- d) описать штатные процессы и процедуры обеспечения безопасности в аэропорту, необходимые для защиты аэропорта;
- e) описать связанные с безопасностью планы и процедуры действий на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту;
- f) определить минимальные стандарты; и
- g) рассматривать и обновлять программу для поддержания ее эффективности.

Источники нормативных положений

2.2 В данном разделе необходимо указать национальные законодательные и нормативные акты, которые определяют правовую основу деятельности по обеспечению авиационной безопасности в рамках НПБГА и уполномочивают соответствующие заинтересованные стороны на установление требований и предпринять правоприменительных действий. Следует также указать любые иные формы нормативных или законодательных документов, например, провинциальные или муниципальные, которые обеспечивают правовую основу для осуществления ПБА.

Обязанности

2.3 В данном разделе следует перечислить все соответствующие заинтересованные стороны в сфере авиационной безопасности и определить их конкретные функции и обязанности согласно ПБА. Этот список обычно включает перечисленные ниже стороны, однако он не является исчерпывающим:

- a) соответствующий полномочный орган по авиационной безопасности;
- b) эксплуатанта аэропорта;
- c) руководитель службы безопасности аэропорта;
- d) поставщики обслуживания в сфере авиационной безопасности;
- e) правоохранительный полномочный орган;
- f) национальные вооруженные силы;
- g) подразделения аварийных служб и/или сил быстрого реагирования;
- h) другие правительственные ведомства;
- i) эксплуатанты воздушных судов;
- j) арендаторы аэропорта;
- k) муниципальные власти;
- l) почтовые службы;
- m) органы пограничного контроля, например, таможенные органы и иммиграционные службы;
- n) агентства авиации общего назначения;

- o) зарегистрированные агенты;
- p) агенты по обслуживанию;
- q) компании бортового питания;
- r) компании по уборке; и
- s) поставщики обслуживания воздушного движения.

2.4 В качестве добавления можно включить организационную схему, показывающую соответствующие функции и обязанности упомянутых выше заинтересованных сторон.

АКБ

2.5 В данном разделе следует указать и описать роль или круг полномочий АКБ, которые обычно включают перечисленные ниже позиции, но не ограничиваются ими:

- a) рассматривать преобладающие угрозы авиационной безопасности;
- b) координировать действия заинтересованных сторон по обеспечению безопасности аэропорта;
- c) предоставлять форум для обсуждения вопросов авиационной безопасности;
- d) рассматривать и представлять рекомендации относительно планов строительства новых или реконструкции существующих объектов, а также введения новых или модифицированных эксплуатационных процессов;
- e) рассматривать результаты процессов контроля качества и внешних аудиторских или инспекционных проверок; и
- f) на постоянной основе рассматривать актуальность и эффективность ПБА.

2.6 В этом разделе необходимо также оговорить членский состав АКБ, который обычно включает те заинтересованные стороны, которые играют существенную роль в обеспечении безопасности аэропорта (см. список в п. 2.3). Если под одну из категорий заинтересованных сторон подпадает несколько организаций или компаний, можно договориться о коллективном представительстве в АКБ, например, в форме комитета эксплуатантов авиакомпаний. Кроме того, членство в комитете можно предложить представителям служащих аэропорта. В данном разделе необходимо также указать председателя и секретаря АКБ. Обычно эксплуатант аэропорта назначает одного из старших руководителей и члена высшего руководства для выполнения функций председателя, а помощь ему оказывает руководитель службы безопасности аэропорта.

2.7 В дополнение к традиционным членам в состав АКБ при необходимости могут назначаться другие представители, в частности, для работы в специальных или постоянных подкомитетах по конкретным проблемам. Соответствующие процедуры можно также изложить в ПБА.

2.8 Кроме того, в этом разделе необходимо описать организацию работы АКБ, в частности:

- a) периодичность заседаний;
- b) место проведения заседаний;
- c) квалификационные требования и назначение членов;

- d) проведение заседаний;
- e) гриф секретности информации и документов; и
- f) подготовка и рассылка протоколов заседаний.

Связи с общественностью

2.9 В данном разделе следует описать различные формы, используемые соответствующим полномочным органом для информирования авиационной отрасли государства о его политике, требованиях и рекомендациях. Как правило, к ним относятся, в частности:

- a) НПБГА;
- b) программы безопасности аэропорта, эксплуатанта воздушных судов и других заинтересованных сторон;
- c) директивы о безопасности;
- d) консультативные циркуляры;
- e) протоколы заседаний; и
- f) переписка.

2.10 В разделе следует также изложить порядок присвоения грифа секретности этим документам и оговорить меры защиты секретной документации и ограничения по их рассылке.

2.11 Кроме того, в этом разделе необходимо изложить политику и ограничения в отношении контактов с представителями средств массовой информации по вопросам авиационной безопасности. Можно включить контактные данные о сотрудниках, которым поручено заниматься такими вопросами.

2.12 В данном разделе или одном из добавлений к нему можно дать список других заинтересованных сторон, упомянутых в ПБА, с контактными данными.

3. ЧАСТЬ II. ОПИСАНИЕ АЭРОПОРТА

Физические характеристики и объекты

3.1 Цель данной части заключается в предоставлении достаточно полной информации об аэропорте, характеризующей эксплуатационный контекст, в котором принимаются меры безопасности. Уровень детализации информации должен соответствовать этой цели.

3.2 В данный раздел следует включить общую информацию об аэропорте, включая его кодовое обозначение и местоположение, наименование эксплуатанта аэропорта и контактную информацию, например, почтовый адрес и номера телефонов.

3.3 В этом разделе следует также дать описание:

- a) территории и объектов аэропорта;
- b) пассажирского аэровокзала (аэровокзалов);

- c) открытых для публики неконтролируемых зон;
- d) подъездных дорог и стоянок автотранспорта;
- e) границ между контролируемыми и неконтролируемыми зонами;
- f) объектов грузовой, почтовой службы и службы бортпитания;
- g) объектов на летном поле, например, пожарного депо, аэронавигационных установок;
- h) перронов и зон для обслуживания пассажиров, грузов, технического обслуживания и авиации общего назначения;
- i) служб воздушного движения, включая аэродромный диспетчерский пункт, узловой диспетчерский пункт, центр обеспечения полетов;
- j) зон, контролируемых и/или арендуемых коммерческими предприятиями или арендаторами;
- k) пунктов контроля в целях безопасности;
- l) зон пограничного, таможенного и иммиграционного контроля; и
- m) организаций в аэропорту.

Планы

3.4 В данный раздел или в добавления к нему следует включить:

- a) выполненный в масштабе план аэропорта с указанием объектов, перечисленных в п. 3.3;
- b) планы, показывающие разграничение контролируемой и неконтролируемой зон как на летном поле, так и в здании (зданиях) аэровокзала; и
- c) планы с указанием границ охраняемых зон ограниченного доступа.

Работа аэропорта

3.5 В этом разделе следует указать часы работы аэропорта, различные виды полетов воздушных судов (например, регулярные пассажирские перевозки, чартерные рейсы, грузовые перевозки и полеты авиации общего назначения) и объемы деятельности, например, примерное количество операций воздушных судов, пассажирские и грузовые перевозки за год. Можно привести список эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты в аэропорту.

4. ЧАСТЬ III. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТУ

Обзор

4.1 В обзоре следует описать формы и порядок разработки и осуществления мер безопасности в аэропорту. Как правило, для этого используются три концентрические окружности, причем внешняя окружность представляет неконтролируемую зону и меры безопасности по ее защите, а вторая окружность соответствует

границе между контролируемой и неконтролируемой зонами или зоне ограниченного доступа и различным мерам безопасности, призванным предотвращать несанкционированный доступ в нее, включая правовую базу установления контролируемой зоны, физические защитные ограждения, например, заборы и ворота, системы защитной сигнализации, системы наблюдения, а также меры контролирования доступа для предоставления допуска только санкционированным лицам, транспортным средствам и предметам. Внутренняя окружность представляет охраняемую зону ограниченного доступа или зону, включая зону обслуживания пассажиров, которой предоставляется наивысшая степень защиты и на границе которой в отношении лиц, предметов и транспортных средств могут применяться досмотр или другие меры контроля в целях безопасности. В обзорной части можно также указать, на какие организации возложены основные функции и обязанности по обеспечению безопасности в аэропорту.

Безопасность в неконтролируемой зоне

4.2 В этом разделе необходимо описать меры физической защиты и штатные оперативные меры безопасности, используемые для защиты неконтролируемой зоны, т. е. открытых для публики помещений аэропорта. Как правило, к ним относятся перечисленные ниже мероприятия, однако этот список не является исчерпывающим:

- a) меры по уменьшению риска использования транспортных средств с СВУ для столкновения со зданием аэровокзала;
- b) меры по защите и наблюдению за зонами высадки и посадки пассажиров и входами в аэровокзал во избежание случаев оставления транспортных средств без присмотра;
- c) наблюдение и патрулирование открытых для публики зон аэровокзала;
- d) процедуры хранения билетов, посадочных талонов, багажных бирок и другой документации;
- e) меры, принимаемые вблизи стоек регистрации для защиты пассажиров рейсов, рассматриваемых как рейсы повышенного риска; и
- f) объявления по громкоговорящей связи о проблемах безопасности, например, просьбы к пассажирам не оставлять свои вещи без присмотра.

Охрана периметра неконтролируемой и контролируемой зон и контролирование доступа

Установление контролируемой зоны

4.3 Контролируемая зона должна определяться в законодательном документе, который разрешает компетентным органам предоставлять доступ в такие зоны только имеющим на это разрешение лицам. В этом разделе следует описать правовые основы установления контролируемой зоны, а также полномочия, которыми наделены эксплуатант аэропорта и контролирующие органы. Такие правовые документы обычно официально вводят в аэропорту систему удостоверяющих личность пропусков.

Система удостоверяющих личность пропусков в аэропорту

4.4 В данный раздел следует включить всю необходимую информацию относительно действующей в аэропорту системы удостоверяющих личность пропусков. Обычно она содержит, в частности, следующие данные:

- a) нормативные документы, регламентирующие выдачу пропусков;
- b) выдающий орган;
- c) различные типы пропусков для лиц и транспортных средств и сроки их действия;
- d) внешнее оформление пропусков, включая элементы безопасности и технологии контролирования доступа;
- e) орган, выдающий пропуска, и часы его работы
- f) порядок подачи заявок;
- g) процедуры рассмотрения заявок и выдачи;
- h) процедуры проверки анкетных данных;
- i) условия выдачи пропусков;
- j) требования об инструктаже для новых обладателей пропусков; и
- k) процедуры на случай утери, кражи или повреждения пропусков.

4.5 В добавлении можно привести изображения различных типов пропусков.

Процедуры сопровождения

4.6 Если правила допускают или требуют сопровождения лиц в пределах контролируемой зоны, эту информацию следует поместить в данном разделе. Например, по причинам, связанным с безопасностью полетов и авиационной безопасностью, требование о сопровождении может быть установлено для лиц с разовыми пропусками.

Безопасность периметра

4.7 В данном разделе необходимо описать меры физической защиты периметра контролируемой и неконтролируемой зон, включая спецификации для:

- a) ограждений периметра или других методов защиты периметра;
- b) освещения;
- c) предупредительных знаков;
- d) защитной сигнализации; и
- e) наблюдения с помощью замкнутой телевизионной системы (ЗТС).

4.8 Особое внимание следует уделить тем участкам сопряжения неконтролируемой и контролируемой зон, которые невозможно защитить обычными методами (например, багажные транспортеры из зоны регистрации в зал обработки багажа). Необходимо в общих чертах описать, каким образом предотвращается несанкционированный доступ на этих участках.

4.9 В этом разделе следует также указать количество, местонахождение и часы работы официальных пунктов контролирования доступа пешеходов и транспортных средств, а также расположение аварийных выходов в аэропорту.

Контролирование доступа

4.10 В данном разделе необходимо описать процессы контролирования доступа для лиц, товаров и транспортных средств. В отношении лиц такие процессы обычно предусматривают уточнение того, что предъявитель на самом деле является лицом, указанным в пропуске, а не выдает себя за это лицо, и проверку действительности пропуска как по времени, так и по зоне доступа. В этом разделе следует также указать технические или биометрические прикладные средства, используемые при контролировании доступа.

4.11 Если пункт контролирования доступа не обслуживается персоналом (например, защитная дверь или турникет), в разделе следует описать порядок выполнения требований контролирования доступа. Например, может потребоваться проверка биометрических параметров для установления личности и категории доступа по базе данных пропускной системы аэропорта.

4.12 В разделе следует также дать описание процесса проверки пропуска на въезд конкретного транспортного средства в контролируемую зону и наличия у водителя разрешения на вождение этого средства.

4.13 Наконец, в данном разделе необходимо описать процессы контроля в целях безопасности и досмотра для лиц, товаров и транспортных средств, если они применяются.

Патрулирование и стационарные посты охраны

4.14 В этом разделе следует в общих чертах информировать о типах патрулирования с помощью транспортных средств или пешим порядком или о стационарных постах охраны, установленных в качестве дополнительной меры физической защиты и контролирования доступа. Учетная документация о работе служб патрулирования и стационарных постов охраны должна определяться требованиями соответствующего полномочного органа.

Система хранения ключей

4.15 В этом разделе следует в общих чертах описать систему хранения ключей от запираемых помещений, а также указать подразделение и сотрудника, отвечающих за это. Можно также привести минимальные требования к запорам и висячим замкам, используемым в системе безопасности аэропорта. Более подробные данные конфиденциального характера можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей отсылкой в данном разделе.

Защита охраняемых зон ограниченного доступа

Установление охраняемых зон ограниченного доступа

4.16 В данном разделе следует указать правовую основу установления охраняемых зон ограниченного доступа и в общих чертах описать соответствующие участки в пределах контролируемой зоны и деятельность, проводимую в пределах охраняемых зон ограниченного доступа, со ссылкой на планы, упомянутые в части II ПБА. Речь должна идти, в частности, о следующих зонах:

- a) зоны для вылетающих пассажиров между пунктом досмотра в целях безопасности и воздушным судном;
- b) перрон;
- c) зоны комплектования багажа;
- d) грузовые склады;
- e) центры обработки почты;
- f) помещения системы борТПитания в контролируемой зоне; и
- g) помещения компаний по уборке воздушных судов.

4.17 Охраняемые зоны ограниченного доступа могут включать и другие важные объекты, например, пункты управления воздушным движением, АОЦ, помещения для высокопоставленных лиц (VIP) и другие объекты для обслуживания пассажиров в контролируемой зоне.

Контролирование доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа

4.18 Поскольку охраняемые зоны ограниченного доступа занимают только часть контролируемой зоны, обычно предусматриваются дополнительные меры контролирования доступа во избежание допуска несанкционированных лиц в охраняемые зоны ограниченного доступа, которые следует подробно описать. Если на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа требуются досмотр лиц и предметов или проверка транспортных средств, об этом необходимо сообщить в данном разделе с указанием того, где и как применяются такие меры.

Ответственность за поддержание целостности охраняемых зон ограниченного доступа

4.19 Как правило, ответственность за поддержание целостности охраняемых зон ограниченного доступа возлагается на одну организацию в аэропорту (обычно на эксплуатанта аэропорта). В этом разделе следует дать общее описание того, как поддерживается целостность с помощью сочетания таких мер безопасности и средств контроля, как ограждения, контрольно-пропускные пункты, стационарные посты охраны и патрулирование. Более подробное изложение процедур и конфиденциальную информацию можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры по безопасности, сделав соответствующую ссылку в ПБА.

Досмотр персонала при входе в охраняемые зоны ограниченного доступа

4.20 В этом разделе следует указать правовую основу и изложить требования о досмотре персонала при входе в охраняемые зоны ограниченного доступа, включая следующую информацию:

- a) количество и местонахождение пунктов досмотра персонала, включая пункты досмотра пассажиров;
- b) процесс досмотра;
- c) освобождение от досмотра, если таковое предоставляется;
- d) запрещенные или ограниченные к проносу предметы; и
- e) порядок проверки инструментов у рабочих.

4.21 В разделе следует изложить порядок действий в случае обнаружения во время досмотра подозрительных или запрещенных предметов.

Осмотр транспортных средств

4.22 В этом разделе следует изложить требования о досмотре транспортных средств при въезде в охраняемые зоны ограниченного доступа, аналогичные мерам, о которых говорится в п. 4.18.

Контролирование доступа для пассажиров и членов экипажей

4.23 Обычно доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа разрешается только лицам, официально являющимся пассажирами. В этом разделе следует указать, где, как и кто проводит проверки пассажиров. Как правило, выполняется визуальная проверка посадочных талонов и проездных документов пассажира при входе в охраняемые зоны ограниченного доступа. В разделе необходимо также сообщить, если это применимо, о мерах в отношении пассажиров с распечатанными в домашних условиях посадочными талонами, аутентичность которых может проверяться эксплуатантами воздушных судов. Аналогичные меры контроля могут использоваться в отношении трансферных пассажиров, и в данном разделе следует указать, где, как и кто проводит такие проверки.

4.24 Кроме того, доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа предоставляется официальным членам кабинного экипажа эксплуатантов воздушных судов только при исполнении ими служебных обязанностей. В этом разделе необходимо указать, где, как и кто проводит соответствующие проверки. Как правило, процесс предусматривает визуальную проверку свидетельств членов экипажа или удостоверений личности эксплуатантов воздушных судов и сверку этой информации со списком летных экипажей при входе в охраняемую зону ограниченного доступа. Также в этом разделе следует изложить процедуры для сменных экипажей, если они отличаются от указанных выше.

Разделение прошедших и не прошедших досмотр пассажиров

4.25 В данном разделе необходимо указать, каким образом обеспечивается разделение прошедших и не прошедших досмотр пассажиров и какая организация отвечает за недопущение их смешивания.

Полномочия и ответственность за досмотр пассажиров, членов экипажей и ручной клади

4.26 В этом разделе следует указать, на каком основании проводится досмотр пассажиров (например, положения правового документа или подразумеваемое согласие, являющееся одним из условий договора перевозки с эксплуатантом воздушных судов), и указать ответственную организацию.

Досмотр пассажиров и членов экипажей

4.27 В данном разделе необходимо описать следующее:

- a) местонахождение пунктов досмотра пассажиров и часы их работы;
- b) требования по проведению досмотра;
- c) освобождение от досмотра, если таковое предоставляется;

- d) процесс досмотра;
- e) порядок проведения досмотра пассажиров VIP или пассажиров с ограниченными возможностями;
- f) требование в отношении выборочной повторной проверки, если таковое существует; и
- g) особый порядок проведения проверки членов экипажей, если таковой существует.

Процедуры досмотра

4.28 В этом разделе следует дать общее описание процессов досмотра пассажиров, лиц VIP, пассажиров с ограниченными возможностями и ручной клади, включая следующую информацию:

- a) цель досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра;
- b) процедуры и/или стандарты досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра всех вылетающих пассажиров и информация о поставщике обслуживания;
- c) процедуры и/или стандарты досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра трансферных пассажиров и информация о поставщике обслуживания;
- d) перечень лиц, освобождаемых от досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра;
- e) процедуры и/или стандарты досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра ручной клади и информация об операторе и/или поставщике обслуживания;
- f) меры для членов летных экипажей, сотрудников правоохранительных органов и других государственных учреждений;
- g) действия в отношении подозрительных пассажиров или ручной клади;
- h) контроль за движением пассажиров;
- i) меры для пассажиров особых категорий;
- j) порядок действий в случае отказа лица подвергнуться досмотру вручную;
- k) порядок действий в случае обнаружения запрещенного предмета (предметов);
- l) обращение с конфискованными предметами и их регистрация;
- m) порядок действий в случае обнаружения незаявленных опасных грузов; и
- n) специальные меры в отношении электронной и электрической аппаратуры.

4.29 Некоторые из перечисленных выше данных могут рассматриваться как конфиденциальные и поэтому включаться в стандартные эксплуатационные процедуры, имеющие более ограниченный список рассылки, и в этом разделе необходимо дать на них ссылку.

Оборудование для досмотра

4.30 В этом разделе следует дать общее описание оборудования, используемого для досмотра пассажиров и ручной клади, включая АДМ, ПДМ, обычные рентгеновские установки, системы для обнаружения взрывчатых веществ (СОВВ), системы для обнаружения частиц взрывчатых веществ (СОЧВВ) и системы для обнаружения паров взрывчатых веществ. Конфиденциальную информацию о калибровке, оперативной проверке эксплуатационного состояния и техническом обслуживании такого оборудования можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей ссылкой в данном разделе.

Персонал служб безопасности

4.31 В данный раздел следует внести информацию о штатном расписании, должностном составе, ротации обязанностей на каждом пункте досмотра пассажиров. Более подробную или конфиденциальную информацию можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей ссылкой в данном разделе.

Запрещенные предметы

4.32 Перечень запрещенных предметов следует включить в данный раздел или добавление к нему.

Контроль за огнестрельным и другим оружием

4.33 В данном разделе следует описать национальное законодательство и политику, касающиеся ношения огнестрельного и прочего оружия на борту воздушных судов, а также ношения его лицами в аэропорту. Соответствующие положения законодательных актов или постановлений по этому вопросу могут быть приложены в виде добавления. Обычно речь идет только о тех категориях лиц, которые должны носить оружие при исполнении служебных обязанностей и имеют соответствующие разрешения от правительственных органов. Вопросы ношения огнестрельного или других видов оружия в салоне воздушного судна должны согласовываться заблаговременно с эксплуатантом воздушного судна и КВС.

4.34 В этом разделе необходимо также описать политику и требования, касающиеся ношения огнестрельного и других видов оружия сотрудниками службы безопасности на борту (ССББ) или должным образом уполномоченными сотрудниками правоохранительных органов.

4.35 Наконец, в этом разделе следует изложить политику и процедуры, относящиеся к проносу огнестрельного или других видов оружия имеющими надлежащие разрешения лицами через пункты досмотра пассажиров.

Дипломатические вализы и правительственные курьеры

4.36 В данном разделе следует описать политику и требования, касающиеся оформления дипломатических вализ и правительственных курьеров. Необходимо четко указать, какие лица и предметы могут освободиться от досмотра и при каких обстоятельствах.

Лица, перевозимые в рамках юридических или административных процессуальных действий

4.37 В данном разделе следует описать политику и требования в отношении пассажиров, перевозимых в рамках юридических или административных процессуальных действий, к которым относятся, в частности, арестованные лица под конвоем, депортированные лица и пассажиры из числа лиц без права на въезд. Обычно устанавливается требование о более жестком досмотре и согласовывается с эксплуатантом воздушного судна особый порядок посадки на борт и обслуживания в полете.

Пассажиры и члены экипажей воздушных судов авиации общего назначения

4.38 В этом разделе необходимо указать, должны ли досматриваться пассажиры и члены экипажей, выполняющие полеты на воздушных судах авиации общего назначения. Как правило, если такие пассажиры и члены экипажей обслуживаются таким же образом, что и пассажиры и члены экипажей эксплуатантов воздушных судов, на них распространяются те же требования. Тем не менее, в аэропортах, где предусмотрены отдельные средства для авиации общего назначения, требования могут отличаться.

Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа: полномочия и ответственность

4.39 В данном разделе необходимо указать полномочия на установление требований о досмотре перевозимого в грузовом отсеке багажа, а также сообщить, какая организация отвечает за проведение досмотра в целях безопасности. Если юридические полномочия конкретно не оговариваются, багаж может досматриваться в качестве одного из условий договора перевозки между эксплуатантом воздушного судна и пассажиром.

Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа: процедуры

4.40 В этом разделе следует представить общую информацию о процессе досмотра, которая обычно включает следующее:

- a) цель мер безопасности;
- b) местонахождение пунктов первичного и вторичного досмотра;
- c) процесс и процедуры досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа вылетающих пассажиров, например, перед регистрацией в аэровокзале, во время регистрации или позднее с использованием поточной системы досмотра;
- d) процесс и процедуры досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа трансферных пассажиров;
- e) процесс и процедуры досмотра негабаритного багажа;
- f) процесс обеспечения идентификации досмотренного багажа;
- g) меры охраны перевозимого в грузовом отсеке багажа с момента его принятия до момента погрузки на борт воздушного судна; и
- h) процесс и меры охраны перевозимого в грузовом отсеке багажа, досмотренного за пределами аэропорта или при регистрации "с колес".

4.41 Более подробную и конфиденциальную информацию о процедурах досмотра можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей ссылкой в этом разделе. Речь идет, в частности, о следующих данных:

- a) тип используемой системы, например, система обнаружения взрывчатых веществ, СОЧВВ, система обнаружения паров взрывчатых веществ, ручная или обычная;
- b) порядок работы с подозрительными предметами;
- c) процедуры досмотра сопровождаемого багажа;
- d) процедуры досмотра засланного, несопровождаемого и срочного багажа;
- e) процедуры досмотра багажа экипажей;
- f) процедуры выявления запрещенных к перевозке предметов и опасных грузов;
- g) специальные меры для электронной и электрической аппаратуры;
- h) освобождения от досмотра, если таковые предоставляются; и
- i) действия в случае обнаружения оружия или взрывных устройств.

Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа: оборудование

4.42 В этом разделе должно содержаться общее описание оборудования, используемого для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа, включая данные о типе и модели используемых обычных рентгеновских установок, систем СОВВ, СОЧВВ или систем обнаружения паров взрывчатых веществ. Информацию конфиденциального характера относительно калибровки, оперативных проверок эксплуатационного состояния и технического обслуживания такого оборудования можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей ссылкой в этом разделе.

Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа: персонал

4.43 В этом разделе следует привести информацию о штатном расписании, должностном составе и ротации обязанностей на каждом пункте досмотра. Более подробную или конфиденциальную информацию можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей ссылкой в этом разделе.

Установление принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажиру

4.44 Установлением принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажиру обычно занимается эксплуатант воздушного судна. Поэтому подробная информация о процессе и процедурах должна содержаться в программе безопасности эксплуатанта воздушного судна. Тем не менее, в данном разделе можно поместить общее заявление относительно ответственности и процесса. Если аэропорт предоставляет соответствующую систему или иным образом участвует в процессе, можно дать более подробную информацию с соответствующей ссылкой на стандартные эксплуатационные процедуры.

Охрана и надзор в зонах комплектования багажа

4.45 Зону комплектования багажа обычно определяют как часть охраняемой зоны ограниченного доступа, и для ее охраны используются меры, описанные ранее в данной части ПБА. Тем не менее, для

уменьшения опасности незаконного проникновения в багаж, предназначенный для перевозки в грузовом отсеке, обычно требуются дополнительные меры, установленные конкретно для зоны комплектования багажа. Такие меры следует описать в данном разделе.

Невостребованный или неопознанный багаж, перевозимый в грузовом отсеке

4.46 В этом разделе необходимо указать организацию, отвечающую за обработку невостребованного или неопознанного багажа, перевозимого в грузовом отсеке, а также изложить требования, касающиеся досмотра и хранения такого багажа до его удаления.

Досмотр товаров, предназначенных для продажи или распространения: полномочия и ответственность

4.47 В данном разделе необходимо изложить полномочия на установление требований о досмотре товаров, предназначенных для продажи или распространения в пределах охраняемой зоны ограниченного доступа, и сообщить, какая организация несет ответственность за проведение досмотра в целях безопасности.

Досмотр товаров, предназначенных для продажи или распространения: процесс досмотра

4.48 Данный раздел должен содержать общую информацию о процессе досмотра, которая включает требования в отношении мер безопасности и их цель, местонахождение пунктов досмотра и часы их работы.

4.49 Более подробную и конфиденциальную информацию о процедурах досмотра можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей ссылкой в этом разделе. Речь идет, в частности, о следующей информации:

- a) тип используемой системы, например, система обнаружения взрывчатых веществ, СОЧВВ, система обнаружения паров взрывчатых веществ, ручная или обычная;
- b) порядок обращения с подозрительными предметами;
- c) процедуры досмотра негабаритных предметов;
- d) специальные меры для электронной и электрической аппаратуры;
- e) освобождения от досмотра, если таковые предоставляются; и
- f) действия в случае обнаружения оружия или взрывных устройств.

Известные поставщики

4.50 Если в аэропорту функционирует программа "известного поставщика", в данном разделе следует поместить информацию о ней, включающую, в частности, требования к поставщикам, процесс сертификации, минимальные меры безопасности, которые должны приниматься поставщиками, и средства контроля за этими мерами.

Нерастаможенные товары

4.51 В этом разделе необходимо изложить требования в отношении досмотра или мер контроля, которые предусмотрены для нерастаможенных товаров, ввозимых в охраняемую зону ограниченного доступа. В разделе следует также дать общее описание процессов доставки таких нерастаможенных товаров и мер, применяемых до ввоза и при ввозе в охраняемую зону ограниченного доступа.

Авиагруз и авиапочта: ответственность

4.52 В данном разделе необходимо воспроизвести заявление НПБГА о политике с информацией о том, какие органы несут ответственность за обеспечение безопасности авиагруза, и изложением их функций. Как правило, в заявлении о политике проводится различие между мерами безопасности в цепи поставок, которые могут применяться в рамках программы зарегистрированного агента по линии эксплуатанта коммерческого воздушного транспорта, обязанностями оператора грузового терминала и функциями эксплуатанта аэропорта.

4.53 Если ответственность за досмотр или принятие других мер безопасности в отношении груза и почты возложена на аэропорт, о таких мерах следует сообщить в данном разделе. Если мерами по обеспечению безопасности груза и почты занимается другое лицо, например, эксплуатант коммерческого воздушного транспорта, зарегистрированный агент и/или известный грузоотправитель и/или отправитель, то в данном разделе следует сообщить об этом.

4.54 Если ответственность за меры безопасности в отношении груза и почты несет не эксплуатант аэропорта, а другая сторона, то в данном разделе необходимо кратко изложить следующую информацию:

- a) источник правовых полномочий на осуществление мер безопасности;
- b) местонахождение и часы работы пунктов обработки груза в аэропорту;
- c) список всех основных организаций по обработке груза;
- d) конкретные обязанности коммерческих эксплуатантов воздушного транспорта;
- e) требования и процессы в рамках программы зарегистрированного агента;
- f) критерии, установленные для известных грузоотправителей и/или отправителей согласно нормативным документам и НПБГА; и
- g) меры безопасности в отношении перевалочного груза, например, груза, перевозимого несколькими перевозчиками/трансферного груза.

Допуск и охрана авиагруза и авиапочты в контролируемой зоне

4.55 В данном разделе следует изложить требования и указать ответственных за обеспечение допуска в контролируемую зону только санкционированных груза и почты, а также описать меры по обеспечению соблюдения этого требования. Кроме того, необходимо указать организацию(и), ответственные за охрану груза и почты в контролируемой зоне. Как правило, за это отвечает эксплуатант коммерческого воздушного транспорта, являющийся перевозчиком груза и почты по договору.

Безопасность борtpитания и борtpрипасов

4.56 В этом разделе следует указать организацию(и), отвечающие за обеспечение безопасности и целостности борtpитания и борtpрипасов, предназначенных для перевозки на борту воздушного судна, и дать общее описание мер безопасности, которые должны приниматься компанией по поставке борtpитания, а также охраны таких припасов на пути следования к воздушному судну. Можно дать ссылку на программы безопасности поставщиков борtpитания и эксплуатантов коммерческого воздушного транспорта.

4.57 В данном разделе следует также описать любые специальные договоренности о контроле или допуске борtpрипасов и борtpитания в контролируруемую зону, а также о проверках на границе охраняемой зоны ограниченного доступа.

Обеспечение безопасности воздушных судов

4.58 В данном разделе необходимо указать организацию(и), ответственные за охрану воздушных судов. Как правило, эта функция возлагается на эксплуатанта коммерческого воздушного транспорта. Если воздушное судно находится на стоянке в охраняемой зоне ограниченного доступа, то предоставляется более высокий уровень защиты в силу применяемых мер обеспечения безопасности охраняемой зоны ограниченного доступа. Если место стоянки воздушного судна находится за пределами охраняемой зоны ограниченного доступа, то могут потребоваться дополнительные меры, о которых следует рассказать в данном разделе.

4.59 В разделе следует также описать дополнительные меры контроля, которые могут применяться в случае буксировки воздушного судна в охраняемую зону ограниченного доступа из-за пределов охраняемой зоны ограниченного доступа. Цель этих мер – обеспечить наличие на борту воздушного судна только санкционированного персонала и, если это требуется, досмотр такого персонала.

5. ЧАСТЬ IV. ОТВЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СВЯЗИ С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Материал данного раздела должен быть основан на требованиях в отношении планирования на случай непредвиденных обстоятельств, содержащихся в главе 17, и содержать ссылку на план действий на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту, который может быть одним из добавлений к ПБА или самостоятельным документом.

6. ЧАСТЬ V. ПОДГОТОВКА КАДРОВ

В основе этого раздела должны лежать требования к подготовке кадров, изложенные в главе 8. Можно дать обзор программы подготовки кадров, охватывающей по крайней мере следующие три направления:

- a) информационная подготовка в области безопасности – общие аспекты, включая:
 - i) ответственность за подготовку кадров;
 - ii) требования о базовой подготовке персонала;
 - iii) продолжительность и периодичность переподготовки;

- iv) методы обучения, например, классные занятия, компьютерное обучение и/или подготовка на базе интернета;
 - v) учебные программы; и
 - vi) контроль посещаемости;
- b) профессиональная подготовка в области безопасности с указанием различных категорий персонала служб безопасности, например, руководитель службы безопасности аэропорта, сотрудник охраны и оператор досмотра, и изложением требований к подготовке, сертификации и выдаче разрешений по каждой категории. Более подробную информацию можно привести в добавлении. В этом разделе следует также остановиться на программе сертификации операторов досмотра;
- c) контроль и проверка анкетных данных при приеме на работу, включая информацию о применяемых в аэропорту методах проверки кандидатов. Более детальную и конфиденциальную информацию можно включить в стандартные эксплуатационные процедуры с соответствующей ссылкой в данном разделе.

7. ЧАСТЬ VI. КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА: НАДЗОР И МОНИТОРИНГ

Соответствующий полномочный орган по авиационной безопасности может через посредство нормативных актов и/или НПБГА потребовать от аэропортов разрабатывать, осуществлять и обновлять программу контроля качества в отношении проводимой ими деятельности. Рекомендации по данному вопросу содержатся в главе 7. В данном разделе можно привести краткое изложение мер контроля качества со ссылкой на программу контроля качества, содержащуюся либо в самостоятельном документе, либо в одном из добавлений.

8. ДОБАВЛЕНИЯ

Добавления представляют собой полезный источник дополнительной информации или копий документов, которые невозможно включить в основной документ. К ним относятся:

- a) карты и схемы;
 - b) копии законодательных или нормативных актов;
 - c) процедуры;
 - d) техническая информация;
 - e) вспомогательные программы; и
 - f) образцы удостоверяющих личность пропусков, используемых в аэропорту, и другие соответствующие документы.
-

Добавление 14

ПРОЕКТИРОВАНИЕ АЭРОПОРТА

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Для обеспечения безопасности аэропорта можно использовать холистический подход, который оптимизирует:

- a) проектирование объектов аэропорта;
- b) проектирование систем безопасности;
- c) разработку эксплуатационных процессов;
- d) дислокацию персонала служб безопасности; и
- e) систему подотчетности всего персонала.

1.2 При проектировании объектов аэропорта разработчикам следует использовать такой холистический подход для решения по крайней мере следующих основных проблем безопасности:

- a) предотвращение проноса оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или материалов в объекты аэропорта и на борт воздушных судов посредством:
 - i) обнаружения оружия, взрывчатых веществ или опасных устройств, предметов или материалов;
 - ii) обеспечения безопасности средств, с помощью которых обеспечивается доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа воздушных судов, пассажиров, персонала, багажа, груза, почты, бортипитания, бортприпасов и других товаров, а также наземных транспортных средств, равно как и доступ и перемещение в пределах контролируемой зоны и охраняемых зон ограниченного доступа персонала, воздушных судов и наземных транспортных средств; и
 - iii) обеспечения надлежащего разделения прошедших и не прошедших досмотр пассажиров в рамках договоренностей с другими государствами о проведении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута;
- b) содействие осуществлению плана на случай аварийной обстановки в аэропорту и плана управления кризисной ситуацией во время инцидента; и
- c) сведение к минимуму последствий взрыва внутри или поблизости от объектов аэропорта за счет особенностей проектирования, призванных свести к минимуму количество пострадавших или погибших и ущерб.

1.3 В целях учета аспектов безопасности при проектировании новых или реконструкции существующих объектов аэропорта государству следует создать группу по планированию, которая получала бы материалы от всех соответствующих технических экспертов и всех заинтересованных сторон, в частности, от регламентирующих полномочных органов и эксплуатационных пользователей.

1.4 Требования в отношении учета аспектов безопасности при проектировании разных аэропортов будут различными в силу специфики конструктивных решений и параметров, а также особенностей конструкции и материалов. Тем не менее, проект, подготовленный с учетом аспектов безопасности, должен, как минимум:

- a) интегрировать функции обеспечения безопасности во всем здании и вблизи него таким образом, чтобы обеспечивать эффективное использование площадей для обслуживания пассажиров и обработки багажа, груза и коммерческих продуктов, продаваемых или используемых в аэропорту, без ущерба для аспектов упрощения формальностей и коммерческих процессов; и
- b) способствовать реализации планов на случай аварийной обстановки и непредвиденных обстоятельств во время инцидента.

1.5 При проектировании следует также признавать угрозу, создаваемую взрывными или зажигательными устройствами на любом крупном объекте, доступном для публики, и обеспечивать сведение к минимуму любых последствий взрыва или пожара путем:

- a) обеспечения проектирования конструкций и оборудования таким образом, чтобы ограничить количество жертв и ущерб в случае нападения с использованием взрывных или зажигательных устройств;
- b) обеспечения того, чтобы материалы, используемые при строительстве, могли выдерживать воздействие взрыва и различных форм вооруженного нападения; и
- c) обеспечения повышенных уровней защиты для уязвимых мест или зон повышенной опасности.

1.6 При принятии решений относительно модернизации объектов аэропорта большое внимание уделяется нынешним и прогнозируемым экономическим показателям работы аэропорта. Поэтому в большинстве случаев при проектировании аэропортов закладываются возможности генерирования дополнительных поступлений. Возможные последствия мер безопасности для этих процессов также необходимо учитывать на этапе планирования.

1.7 На стадии планирования важно оценить потребности в площадях для различных процессов обеспечения безопасности как оперативного, так и вспомогательного характера, включая соответствующее оборудование. Следует также исходить из возможности возникновения дополнительных потребностей в помещениях с учетом новых требований обеспечения безопасности и/или производственных задач, и такой вариант необходимо учитывать при расчете площадей.

2. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

2.1 До начала проектирования любого аэропорта соответствующему полномочному органу и руководству аэропорта необходимо собрать, подготовить и проанализировать с помощью надежных средств прогнозирования статистическую информацию относительно использования аэропорта или конкретного объекта аэропорта.

2.2 Все объекты аэропорта, равно как и меры обеспечения безопасности, следует планировать именно таким образом. Например, в отношении средств досмотра пассажиров важно правильно оценить количество единиц оборудования, которое потребуется для эффективного осуществления процесса досмотра, определяя потребности в таком оборудовании на основе тех же данных о пассажиропотоках, которые используют планировщики аэропортов при проектировании других объектов для обслуживания пассажиров.

3. КРИТЕРИИ ПЛАНИРОВАНИЯ

3.1 При проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих объектов в аэропортах необходимо учитывать предъявляемые к архитектуре и инфраструктуре требования, необходимые для оптимального применения мер обеспечения безопасности. Рекомендации по вопросам планирования и проектирования аэропортов содержатся в *Руководстве по проектированию аэропортов* (Дос 9184) и *Руководстве по проектированию аэродромов* (Дос 9157), которые необходимо рассматривать как основные источники информации по проблемам планирования и проектирования аэропортов.

3.2 Для того чтобы обеспечить надлежащий учет требований авиационной безопасности при проектировании новых и реконструкции существующих объектов, соответствующему полномочному органу следует установить национальные критерии, которыми необходимо руководствоваться при планировании и проектировании. Эти критерии должны предоставлять архитекторам и проектировщикам достаточную свободу действий в плане учета специфики характеристик и эксплуатационных особенностей каждого аэропорта, допуская различные варианты достижения желаемых результатов в области обеспечения безопасности и поощряя усилия архитекторов и проектировщиков по изысканию новаторских подходов и оценке возможной степени воздействия или риска для здания или сооружения при штатных эксплуатационных условиях и в случае повышения уровня угрозы.

3.3 При установлении национальных критериев соответствующий полномочный орган должен определить, что требования к обеспечению безопасности являются реально осуществимыми, экономически обоснованными и позволяют в надлежащей степени учитывать нужды авиационной безопасности, безопасности полетов, аспекты эксплуатации и упрощения формальностей. В национальные критерии необходимо также включить положение о том, что принятые конструкторские решения должны способствовать проведению мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств. Такие критерии должны быть известны в масштабе отрасли и учитываться на этапах планирования.

3.4 Проектировщикам необходимо понимать проблемы обеспечения безопасности и соотносить критерии планирования и проектирования объектов аэропорта с реальными потребностями. Не владея в полной мере информацией, используемой при анализе рисков или угроз, проектировщики должны иметь доступ к имеющимся данным по специфическим аспектам обеспечения безопасности, таким, как давление на поверхности, создаваемое в результате взрыва бомбы, или характеристики защитных материалов, используемых для предотвращения распространения пожара.

3.5 Необходимо также, чтобы проектировщики предусматривали достаточные площади для принятия мер обеспечения безопасности, и особенно для пунктов досмотра пассажиров, исходя при этом как из существующей системы обеспечения безопасности, так и из прогнозируемых потребностей в части дополнительного оборудования и/или производственных площадей, например для применения альтернативных технологий досмотра для проверки жидкостей и сканирования.

Меры безопасности на этапе строительства

3.6 После завершения работ по проектированию аэропорта на этапе строительства необходимо постоянно держать в поле зрения следующие вопросы:

- a) если работы ведутся в контролируемой зоне, строительную площадку следует временно классифицировать в качестве неконтролируемой зоны, доступ в которую осуществляется только из неконтролируемой зоны, установив особые требования по контролю допуска для недопущения доступа в нее из контролируемой зоны;
- b) следует оградить рабочую площадку барьерами, препятствующими доступу из нее в контролируемую зону;
- c) следует ввести систему контроля доступа на рабочую площадку для персонала и наземных транспортных средств;
- d) необходимо разработать систему ответственности подрядчиков за свой персонал и рабочие площадки, предусматривающую штрафные санкции в случае нарушения требований безопасности по их вине;
- e) все проекты временных ограждений, разграничивающих охраняемые зоны ограниченного доступа, должны утверждаться руководством службы безопасности аэропорта до начала строительства; и
- f) ввод в эксплуатацию новых объектов и снятие временных ограждений следует координировать с руководством службы безопасности аэропорта.

4. ОЦЕНКА МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И КОМПОНОВКА ОБЪЕКТОВ

4.1 При проектировании новых или реконструкции существующих объектов аэропорта необходимо учитывать множество факторов, которые могут повлиять на оценку их местоположения и компоновку, включая:

- a) расположение аэропорта;
- b) размеры и топографические особенности земельного участка, занимаемого аэропортом; и
- c) расположение близлежащих транспортных и вспомогательных служб.

Доступ в аэропорт

4.2 Пассажиры и сопровождающие их лица могут прибывать в аэропорт различными видами транспорта, например, автомобилем, автобусом, такси, маршрутным такси, поездом или метро. При проектировании компоновки объектов государствам необходимо идентифицировать и учесть риски, связанные с каждым видом транспорта. В идеальном варианте аэропорт должен иметь одну подъездную дорогу для такси и маршрутных такси и отдельную подъездную дорогу, четко отделенную от первой, для частных автомобилей и общественного транспорта. Доступ к входу в здание аэровокзала должен предоставляться только такси и маршрутным такси, а личные автомобили и общественный транспорт следует ориентировать на зоны стоянки или выгрузки.

4.3 Станции пригородных поездов или метро следует по возможности размещать не вблизи зданий аэровокзалов, а рядом с зоной высадки муниципальных автобусов.

Автостоянка в аэропорту

4.4 Зоны автостоянки следует предусматривать на удалении от зданий аэровокзала для уменьшения опасности их повреждения в результате взрыва СВУ в автомобиле. Ближе всех к аэровокзалу должны располагаться площадки для стоянки на короткий срок - не более 24 ч, при этом необходим строгий контроль за въезжающими автомобилями. Если автомобиль находится на площадке более 24 ч, соответствующие службы должны удалить его с площадки для краткосрочной стоянки и переместить на стоянку для длительной парковки.

Вспомогательные операции

4.5 На этапе планирования следует подготовить полный список вспомогательных и других видов операций, не связанных с авиацией, чтобы определить, в какой зоне будет проводиться та или иная деятельность. При принятии таких решений необходимо руководствоваться следующими основными принципами:

- a) необходимо в максимальной степени ограничить количество объектов неавиационного и вспомогательного назначения, расположенных в контролируемой зоне, делая исключение для тех из них, которые непосредственно и на постоянной основе связаны с авиатранспортными операциями;
- b) если объекты вспомогательного и неавиационного назначения должны размещаться в контролируемой зоне, необходимо:
 - i) планировать их на удалении от зданий пассажирского и грузового терминалов и уязвимых мест; и
 - ii) по возможности изолировать их в пределах контролируемой зоны; и
- c) доступ лиц в контролируемую зону через объекты вспомогательного и неавиационного назначения необходимо:
 - i) ограничить минимумом, необходимым для пропуска пешеходов и служебных транспортных средств; и
 - ii) регулировать.

Авиация общего назначения

4.6 К авиации общего назначения обычно относят воздушные суда, используемые для проведения досуга и выполнения авиационных работ (как правило, одно- или двухдвигательные турбовинтовые воздушные суда и вертолеты), или воздушные суда деловой авиации (как правило, двухдвигательные турбовинтовые или двухдвигательные реактивные воздушные суда), при этом исключают любые коммерческие авиатранспортные операции, как указано в части II *"Международная авиация общего назначения. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*). Основной принцип обеспечения безопасности, которого следует придерживаться, заключается в разделении, т. е. в сведении к минимуму объема движения лиц и транспортных средств между зоной, отведенной для авиации общего назначения, и основными зонами аэровокзала. Такое движение связано главным образом с дозаправкой, метеорологическим обслуживанием и диспетчерским обслуживанием в районе аэродрома.

Планирование контролируемой зоны

4.7 Граница между неконтролируемой и контролируемой зонами является периметром аэропорта. Периметр охраняемой зоны ограниченного доступа может быть определен естественной границей, свободно стоящими ограждениями или стенами, а также наружными стенами здания или его частей. Функция периметра – обеспечивать определенную степень физического, психологического или юридического удерживания от проникновения. Его эффективность в качестве меры обеспечения безопасности можно повысить путем установки систем ПСЗС, ЗТС, освещения охраняемой зоны и патрулирования сотрудниками охраны. Более подробно вопросы защиты периметра рассматриваются в главе 11.

4.8 Все подземные пути доступа, реки, коллекторы канализации или кабельные трубопроводы диаметром более 80 см должны быть закрыты и/или контролироваться.

4.9 При планировании контролируемой зоны необходимо, по мере целесообразности, предусмотреть следующее:

- a) меры физической защиты периметра аэропорта и охраняемых зон ограниченного доступа;
- b) дороги вдоль периметра аэропорта и другие подъездные пути для целей патрулирования;
- c) охранный свет и освещение перронов;
- d) пропускные пункты для допуска внутрь периметра и в охраняемые зоны ограниченного доступа транспортных средств и пешеходов, включая системы автоматического контроля доступа;
- e) электронные системы защитной сигнализации;
- f) изолированные места стоянки воздушных судов для досмотра воздушных судов, являющихся объектами повышенной угрозы или акта незаконного захвата;
- g) зоны локализации последствий взрыва для предполагаемых взрывных устройств;
- h) оборудование для обнаружения взрывчатых веществ при проверке грузовых контейнеров и поддонов;
- i) средства и оборудование для содержания и тренировки служебных собак, используемых для обнаружения взрывчатых веществ и патрулирования; и
- j) камера моделирования, если имеется.

4.10 На более позднем этапе модернизации аэропорта можно установить еще одну систему обеспечения безопасности или операционную систему, заблаговременно предусмотрев во время строительства прокладку траншей и кабелей для подвода электропитания и связанного оборудования.

Сооружения аэропорта

4.11 Сооружениями аэропорта считаются объекты, которые непосредственно и на постоянной основе связаны с авиатранспортными операциями; помимо зданий международных и/или внутренних аэровокзалов, к ним обычно относят аэронавигационные средства, грузовые службы, объекты служб бортового питания и бортового обслуживания, заправки, технического обслуживания, водоснабжения и энергопитания.

4.12 В некоторых аэропортах также может осуществляться деятельность авиации общего назначения, вооруженных сил и/или военной авиации или коммерческая производственная деятельность, которую следует учитывать с самых ранних этапов планирования, так как она влияет на повседневную работу и требования по обеспечению безопасности.

Аэронавигационные службы

4.13 Меры безопасности требуются для защиты основных аэронавигационных служб от нападений, включая защиту систем аэронавигационной информации и связи от кибератак, которые могут иметь серьезные последствия для безопасности полетов гражданской авиации. Прежде чем разрабатывать надлежащие меры защиты для аэронавигационных служб, государствам следует провести всестороннюю оценку уязвимости каждой аэронавигационной службы, а также проанализировать последствия прерывания обслуживания легкой, средней или высокой степени.

4.14 Необходимо определить диапазон возможных нападений на аэронавигационные службы по каждому объекту, а также потенциальные последствия таких нападений с точки зрения безопасности полетов и безопасности населения, пассажиров и персонала и работы аэропорта. Следует иметь в виду, что целью некоторых нападений на аэронавигационные службы может быть только серьезное нарушение работы, препятствующее нормальной деятельности аэропорта в течение определенного периода до проведения ремонта основных аэронавигационных средств, средств водоснабжения, энергопитания и т. д. Диапазон форм и методов таких нападений, а также используемого оружия может быть самым широким.

4.15 Как правило, в отношении основных аэронавигационных средств следует использовать принцип отказоустойчивости и многоуровневый подход, основанный на оценке угрозы безопасности и экономическом анализе. Благодаря этому успешное нападение на первом уровне не ведет к автоматическому прекращению работы аэропорта, и остается время для принятия надлежащих дополнительных мер защиты на втором уровне до завершения ремонта первого уровня. Если многоуровневый подход представляется невозможным, требуются адекватные меры защиты для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и решения эксплуатационных задач.

Аэродромный диспетчерский пункт

4.16 Аэродромный диспетчерский пункт может подвергнуться нападению преступников извне с использованием реактивных противотанковых гранатометов или огнестрельного оружия, или изнутри путем вторжения. Нарушение энергопитания также может отразиться на работе аэродромного диспетчерского пункта. Поэтому государствам следует изучить эти основные угрозы на этапе планирования и позаботиться о том, чтобы потенциальные правонарушители не могли совершить нападение с использованием такого оружия или получить доступ к аэродромному диспетчерскому пункту из открытой для публики зоны без своевременного реагирования со стороны компетентных полномочных органов. В идеальной ситуации аэродромный диспетчерский пункт должен быть окружен открытым пространством, например, площадками для стоянки автотранспорта или подъездными дорогами, с адекватными возможностями видеонаблюдения за перемещением лиц и транспортных средств в пределах оперативной дальности действия реактивных противотанковых гранатометов. В целях обеспечения бесперебойного энергопитания места установки дополнительных генераторов энергопитания должны охраняться круглосуточно.

Аэронавигационные средства

4.17 Аэронавигационные средства могут размещаться в пределах периметра аэропорта, поблизости от аэропорта и в удаленных местах. При размещении аэронавигационных средств внутри периметра все меры и средства, предусмотренные для общей защиты периметра по соображениям безопасности полетов и авиационной безопасности, представляют собой "первую линию обороны". Вместе с тем в случае сосредоточения аэронавигационных средств в одном районе необходимо предусматривать дополнительные защитные средства и меры, например, системы защитной сигнализации и ЗТС.

4.18 При размещении аэронавигационных средств вблизи аэропорта, но за пределами периметра необходимы дополнительные защитные меры и устройства для незамедлительного обнаружения потенциальной угрозы или фактического нападения. Периметр аэропорта желательно скорректировать таким образом, чтобы он охватывал все аэронавигационные средства, расположенные вблизи аэропорта, если это возможно. В качестве альтернативного варианта рекомендуется установка средств видеонаблюдения.

4.19 Для удаленных аэронавигационных средств рекомендуются системы наружного видеонаблюдения ЗТС с автоматической записью, а также патрулирование с нерегулярными интервалами.

Аэронавигационные системы

4.20 В идеальном варианте объекты, в которых находятся аэронавигационные системы, должны иметь собственные системы безопасности, функционирующие в тесной координации с национальными и местными компетентными органами на основе оценок риска. Национальные и местные компетентные органы должны проводить оценку угрозы и риска для выявления уязвимых мест и разработки и осуществления надлежащих мер противодействия. Во многих государствах аэронавигационные системы приватизированы и/или располагаются на удалении от аэропорта, так что надлежащие меры защиты таких объектов требуют особого внимания.

Грузовые службы

4.21 До отправки груза воздушным транспортом необходимо обеспечить его безопасность либо в рамках концепции зарегистрированного агента, либо путем применения других надлежащих средств контроля в целях безопасности, которые могут включать досмотр.

4.22 Рекомендуется разделение обычных эксплуатационных аспектов, связанных с грузовыми операциями, и мер безопасности путем разбивки объектов для обработки груза в аэропорту на два сектора следующим образом:

- a) открытые для публики сектор контролируемой зоны или здание, в которые могут допускаться сотрудники грузовой или почтовой служб и лица, отправляющие или получающие товары, а также служебные транспортные средства или транспортные средства, используемые для доставки или получения грузов. В эту зону должны входить помещения и погрузочные площадки, предназначенные для доставки и получения груза. Доступ в этот сектор, хотя и являющийся частью неконтролируемой зоны, следует регулировать. Как минимум, доступ должен предоставляться только лицам, имеющим документы, подтверждающие необходимость входа в зону, например, служебное удостоверение сотрудника, авиагрузовую накладную и извещение о доставке; и
- b) сектор или узел охраняемой зоны, включающий объекты, предназначенные для обработки груза и прохождения надлежащих мер контроля в целях безопасности, которые могут включать досмотр, перед доставкой и/или погрузкой на борт воздушного судна. Для груза, который

обрабатывается зарегистрированными агентами, меры контроля в таком секторе могут ограничиваться проверкой документов, удостоверяющих, что данная отправка регулируется режимом зарегистрированного агента. Для других грузов надлежащие меры контроля в целях безопасности включают проверки с использованием самых разнообразных технических или иных средств, предназначенных для идентификации или обнаружения в перевозимом грузе взрывчатых веществ или иных опасных устройств, предметов или материалов.

Объекты служб борtpитания и обработки почты

4.23 Борtpитание и почтовые отправления должны проходить проверку в целях безопасности до перевозки по воздуху либо в рамках концепции зарегистрированного агента, либо с помощью иных надлежащих средств контроля в целях безопасности. Более подробные рекомендации содержатся в главе 14.

4.24 Почта, срочные почтовые отправления и товары, предназначенные для перевозки по воздуху, должны проходить проверку в целях безопасности на одном уровне с авиагрузом. Здесь должна применяться концепция проектирования с использованием охраняемых секторов неконтролируемой зоны, которая описана выше для грузовых служб.

Электропитание

4.25 В отношении электропитания оборудования, используемого для обеспечения безопасности и систем контроля, государства должны:

- a) следовать рекомендациям, изложенным в части 5 "*Электрические системы*" документа Doc 9157 "*Руководство по проектированию аэродромов*" в отношении электропитания навигационных средств, основных и резервных сетей электропитания аэродрома, проектирования и оборудования сетей и прокладки и контроля подземных или наземных силовых кабелепроводов;
- b) устанавливать инверторы регулирования напряжения перед каждым детектором на тех аэродромах, где могут отмечаться резкие колебания напряжения; и
- c) осуществлять наблюдение за влажностью и температурой воздуха в зонах размещения детекторного оборудования и систем контроля в целях безопасности.

Водоснабжение

4.26 Водоснабжение играет принципиальную роль в обеспечении безопасности гражданской авиации, так как аэропорт в случае нарушения подачи воды не может работать до тех пор, пока не будет отремонтирована система или не будут найдены альтернативные решения. При проектировании необходимо рассматривать систему водоснабжения в качестве уязвимой позиции и подготовить план аварийных мероприятий на случай перебоев в ее работе. Заслуживают внимания такие варианты, как наличие в аэропорту более одной системы водоснабжения, размещение средств водоснабжения внутри периметра аэропорта, что позволяет распространить на них общий для всех охраняемых объектов режим защиты, или в зонах, охватываемых надлежащей системой наблюдения, по возможности, на удалении от населенных пунктов, публичных строений или неохраняемых объектов.

Топливохранилища

4.27 Топливохранилища должны находиться за пределами периметра аэропорта, но вблизи главных ворот. Они считаются принципиально важным элементом с точки зрения безопасности полетов, поэтому планы и процедуры на случай аварийной обстановки должны гарантировать минимальные сбои в работе в случае инцидента.

Объекты технического обслуживания

4.28 Объекты технического обслуживания должны размещаться на границе контролируемой и неконтролируемой зон аэропорта, однако их сотрудникам не следует разрешать свободно перемещаться по перронам, используемым коммерческими воздушными судами. Как и любые другие объекты с выходом в контролируемую зону, объекты технического обслуживания должны иметь собственную программу безопасности, разработанную в тесном сотрудничестве с национальными и местными компетентными органами. Помимо обычных угроз, возникающих в результате доступа сотрудников в контролируемую зону или попадания лиц в контролируемую зону через объекты технического обслуживания, необходимо учитывать конкретные виды угроз, связанные с операциями по техническому обслуживанию, такие, как возможные акты диверсии в отношении воздушных судов в ходе операций по техническому обслуживанию, скрытое помещение опасных предметов на борт воздушного судна для будущего использования правонарушителями, а также преднамеренные действия, направленные на порчу бортового оборудования.

5. АСПЕКТЫ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА И ЭРГОНОМИКИ

5.1 В последние годы в сфере авиационной безопасности все больше внимания уделяется аспектам человеческого фактора, и поэтому при проектировании новых объектов в аэропорту необходимо стремиться к тому, чтобы персонал, который будет обслуживать новый объект, имел оптимальные условия для эффективной и продуктивной работы.

5.2 Следует также учитывать аспекты эргономики или взаимосвязи между человеком и его рабочей средой.

5.3 Одной из основных целей учета аспектов человеческого фактора в деятельности по обеспечению авиационной безопасности является создание системы авиационной безопасности, устойчивой к отказам в результате ошибок человека.

5.4 Одним из средств улучшения общих характеристик системы является оптимизация возможностей и приспособляемости человека. В этой связи следует различать два уровня действий:

- a) повышение эффективности общей системы авиационной безопасности посредством выработки политики, процессов и процедур; и
- b) учет возможностей и недостатков операторов при выборе имеющихся технологий.

5.5 Отбор подходящих кандидатов, их надлежащая подготовка, проектирование производственной среды и определение порядка ротации для поддержания оптимальной производительности труда наряду с повышением мотивации и стимулированием являются основополагающими требованиями к успешной работе независимо от видов используемых технологий.

5.6 Ниже перечислены некоторые аспекты человеческого фактора, полезные с точки зрения повышения эффективности системы авиационной безопасности в целом:

- a) адаптирование уровня квалификации операторов в рамках специального процесса отбора и профессиональной подготовки;
- b) проектирование пунктов контроля в целях безопасности;
- c) улучшение организации труда;
- d) установление допусков на ошибку; и
- e) анализ действий на рабочем месте и поведения на работе.

5.7 Более подробная информация по этому вопросу содержится в главе 8.

Добавление 15

КОНТРОЛИРОВАНИЕ ДОСТУПА И ЗАЩИТА АЭРОВОКЗАЛА

1. ФИЗИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА ЗДАНИЙ

Общие положения

1.1 Любое здание, являющееся частью периметра контролируемой зоны или охраняемой зоны ограниченного доступа, должно иметь минимально допустимое с учетом соображений безопасности и эксплуатационной необходимости количество входов и выходов.

1.2 Должен обеспечиваться обзор таких зданий с целью защиты всех возможных мест доступа, включая все двери и другие входы (в том числе двери, дающие доступ в части здания, принадлежащие другому владельцу), окна на первом этаже и другие окна, через которые можно проникнуть в здание и углубленные с внешней стороны здания, каналы для заливки топлива, крышки люков, парковочные и/или погрузочные площадки, электрические установки, дренажные трубы и крыши.

1.3 Для защиты мест, через которые можно проникнуть во внутренние помещения здания, могут использоваться такие средства физической защиты, как оконные шпингалеты, решетки и ставни, а также надежные двери. Их конструкция должна быть призвана воспрепятствовать, затруднить или пресечь незаконное вторжение. Для повышения эффективности перечисленных средств защиты используются, по отдельности или в различных сочетаниях, сотрудники охраны, ЗТС или системы защитной сигнализации.

Двери

1.4 Наружные двери должны быть монолитными, изготавливаться из твердых пород дерева в виде пластинчатого пакета или многослойными. Для дополнительной защиты филленчатую дверь можно обшить стальным листом, желательна со скругленными кромками, прикрепленными по краям к внешней стороне двери. Двери должны быть плотно пригнаны и иметь надлежащие запоры. Установленные с внутренней стороны двери задвижки обеспечивают дополнительный уровень защиты. Наружные двери, которые никогда не используются и не являются запасными выходами, следует постоянно держать запертыми.

1.5 Особое внимание следует уделять дверным петлям. Их необходимо установить таким образом, чтобы с наружной стороны двери невозможно было вынуть осевые штифты, а при закрытой двери нельзя было вывернуть шурупы, с помощью которых крепятся петли. Для укрепления петель можно использовать фиксирующие штифты, установленные рядом с каждой из петель. Штифт устанавливается на торце двери рядом с петлей, а в дверной раме делается отверстие соответствующего диаметра. При закрывании двери фиксирующий штифт входит в отверстие и не позволяет снять дверь с рамы с помощью рычага даже в том случае, когда удастся снять дверные петли.

1.6 Надежность двери отчасти зависит от дверной рамы, поэтому, возможно, потребуется усилить раму и ее крепление к перекрытиям и стенам здания. В некоторых случаях, возможно, придется также заменить деревянные дверные пороги на бетонные. Если дверная рама крепится только с помощью шпилек, заделанных

в кирпичную кладку, то для большей прочности с обеих сторон рамы можно установить стальные опоры и с помощью стальных кронштейнов прикрепить ее к кирпичной кладке, либо использовать выступающие болты, заделанные на большую глубину в кирпичную кладку.

1.7 Двери, соединяющие с частями здания, принадлежащими другому владельцу, как правило, должны иметь ту же степень защиты, что и наружные двери. Такие двери обычно рекомендуется снабжать системами защитной сигнализации и средствами контролирования доступа. Двери, ведущие в подвальные помещения и в помещения на первом и втором этажах, возможно, придется держать запертыми. Ключи от таких дверей должны храниться в надежном месте, но по первому требованию выдаваться уполномоченным лицам.

1.8 При решении вопроса о запираении запасных выходов требования защиты часто вступают в противоречие с требованиями обеспечения безопасности людей. Большинство используемых на запасных выходах замков, включая замки типа затворов, не являются достаточно надежными, и поэтому на таких дверях рекомендуется устанавливать устройства защитной сигнализации.

Окуляры с широким сектором обзора

1.9 Если необходимо, чтобы сотрудник охраны имел возможность установить личность посетителя, не открывая двери, или осмотреть помещение, не входя в него, следует устанавливать окуляры с широким сектором обзора, а не пользоваться смотровыми отверстиями для скрытного наблюдения. Для осмотра мест, не попадающих в поле зрения такого окуляра, можно использовать выпуклые зеркала. Необходимо обеспечить достаточный уровень освещения участка с внешней стороны двери, расположив выключатель в месте, доступном для сотрудника охраны.

Дверные решетки и створки

1.10 В дверных проемах, проходах и других местах доступа могут использоваться раздвижные решетки, решетчатые или створчатые жалюзи на роликах. Их рекомендуется устанавливать – в качестве "второго эшелона обороны" – также с внутренней стороны наружных дверей, особенно если существует вероятность насильственного проникновения. Рамы таких решеток или жалюзи следует крепить к элементам конструкции здания желательным образом, чтобы крепления были недоступны с внешней стороны здания. Решетки являются уязвимыми в том смысле, что они позволяют получить доступ к замку с обеих сторон, поэтому необходимо учитывать этот потенциальный недостаток.

Окна

1.11 Все доступные со стороны неконтролируемой зоны окна, в которых нет большой необходимости, следует заложить кирпичами или защитить каким-либо другим способом. Необходимо защитить также окна подвального и первого этажей и другие окна, через которые можно проникнуть в здание. В некоторых случаях в здание можно легко проникнуть с крыши через слуховые окна. Следует регулярно проверять оконные шпингалеты и заменять неисправные. Необходимо рассмотреть вопрос о целесообразности установки на окнах средств защитной сигнализации.

1.12 Окна, выходящие в охраняемую зону ограниченного доступа, требуют дополнительной защиты в виде оконных замков. Наиболее уязвимыми считаются окна цокольного этажа, окна, расположенные на уровне земли, рядом с пожарными выходами, террасами, а также окна, находящиеся непосредственно под крышей. Если требуется дополнительная защита окон, следует изучить возможность установки на них стальных прутьев, решеток или ставней. Следует также рассмотреть вопрос о целесообразности оборудования окон системами защитной сигнализации. В правилах безопасности учреждения должно быть четко указано, кто несет ответственность за проверку безопасности окон после завершения рабочего дня.

Остекление

1.13 Имеется множество различных сортов стекла, однако для защитного остекления пригодны лишь немногие из них, и в тех случаях, когда основным фактором является безопасность, следует обращаться за рекомендациями к специалистам, работающим в соответствующих государственных службах безопасности.

1.14 Двойное остекление может обеспечить очень хорошую защиту от тайного проникновения, но недостаточно эффективно при насильственном проникновении. Такое остекление не бросается в глаза, привлекает меньше внимания к уязвимым местам и более приемлемо в эстетическом отношении по сравнению с решетками или сетками. Двойное остекление может быть дополнено устройствами защитной сигнализации и, кроме того, улучшает теплоизоляцию и уменьшает уровень шума.

1.15 Остекление необходимо выполнять с особой тщательностью и следить за тем, чтобы кромка стекла или материал, используемый для его заделки в оконную раму, не были доступны с внешней стороны окна и таким образом не стали уязвимым местом для осуществления тайного проникновения в здание.

Крыши и чердачные двери

1.16 Необходимо произвести осмотр крыши с целью установления возможности доступа к ней с примыкающих или близко расположенных зданий, чердачных помещений, дымовых труб, пожарных выходов, оборудования для мытья окон, деревьев и т. д. Если такая возможность имеется, то могут потребоваться соответствующие заградительные барьеры. Если доступ на крышу все же необходим, например, на случай пожара, то могут потребоваться устройства защитной сигнализации.

1.17 Если на крышу можно проникнуть с соседних зданий или с земли через чердачные двери, то для них необходимо предусмотреть такую же защиту, что и для наружных дверей. Если эти двери используются в качестве запасных выходов для эвакуации людей из соседних зданий, то на них следует установить соответствующие средства контроля и защитной сигнализации.

Панорамное остекление, веерообразные стеклянные фонари и остекление крыш

1.18 Панорамное остекление, веерообразные фонари и остекление крыш следует защитить с помощью замков или шпингалетов. Для более надежной защиты в таких случаях можно использовать следующие способы:

- a) заменить стекло прочным прозрачным материалом;
- b) установить вертикальные прутья или решетки;
- c) закрепить рамы шурупами и покрыть стекло стальной сеткой, прикрепленной с внутренней стороны к раме; или
- d) установить средства защитной сигнализации.

Наружные дренажные трубы

1.19 Проникнуть на верхние этажи здания или на крышу иногда можно через дренажные водосточные трубы. Для исключения такой возможности трубы можно поместить в короб или покрыть специальным составом в виде тонкой невысыхающей смазки. Чтобы не испачкать прохожих, такой состав следует наносить начиная с высоты 2,44 м (8 футов). Нанесение такого состава в местах, доступных для широкой публики, может иметь правовые последствия, поэтому его следует производить только после получения юридического заключения.

Углубления с наружной стороны здания

1.20 С наружной стороны многих зданий имеются углубления, расположенные ниже уровня цокольного этажа, в которые можно проникнуть с улицы. Они могут служить укрытием для лиц, пытающихся проникнуть в здание через окна цокольного этажа, и являются удобным местом для установки взрывных устройств или зажигательных бомб. Для защиты таких мест можно использовать стальные решетки или экраны из стальной сетки. Уязвимыми являются также отверстия для вентиляции таких углубленных мест, а также вентиляционные отверстия, расположенные на уровне земли; для их защиты могут использоваться стальные решетки, установленные с внутренней стороны. Для защиты служебных туннелей, люков для заливки топлива или загрузки угля следует использовать установленные с внутренней стороны задвижки или щеколды с навесными замками. Могут также потребоваться средства защитной сигнализации.

Парковочные или погрузочные площадки

1.21 Защита парковочных или погрузочных площадок, расположенных под зданием, сопряжена с трудностями и требует больших затрат. В нерабочие часы их следует закрывать роликовыми ставнями или раздвижными створками, запираемыми изнутри. В рабочее время они должны охраняться, а при высокой степени угрозы закрываться с помощью автоматически управляемых створок, которые следует открывать только после идентификации и, при необходимости, досмотра каждого транспортного средства.

Бытовые коммуникации

1.22 Коммуникации, предназначенные для подачи газа, воды и электроснабжения, могут быть использованы для проникновения в здание. Поэтому кабели и трубы необходимо, по возможности, подводить к зданию под землей. Соответствующие счетчики расхода следует, если это возможно, устанавливать в местах, расположенных за пределами охраняемых зон ограниченного доступа.

1.23 Если для нормальной работы оборудования, например, вычислительной техники, требуется кондиционирование воздуха, то каналы подачи электроэнергии и воды к системе кондиционирования воздуха также должны иметь надлежащую защиту. При угрозе совершения диверсий могут потребоваться дополнительные меры безопасности, а также консультации с компетентными государственными службами безопасности.

Зоны, открытые для публики

1.24 Открытые для публики зоны наблюдения, например, террасы в неконтролируемой зоне, смотровые галереи в аэровокзале или другие зоны, из которых можно наблюдать за находящимися на перроне воздушными судами или зонами обслуживания пассажиров, можно оборудовать средствами контроля доступа, установить охрану, а также оборудовать защитными ограждениями для предотвращения несанкционированного доступа и недопущения вбрасывания предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа или в направлении воздушных судов. Мерами контроля доступа должна предусматриваться возможность закрытия для публики обзорных площадок в оперативном порядке в случае повышения уровня угрозы.

1.25 Открытые для публики зоны не должны обеспечивать обзор стоек регистрации пассажиров, зон досмотра пассажиров и персонала и мест посадки и высадки пассажиров с борта воздушных судов.

1.26 К другим открытым для публики зонам, которые необходимо контролировать, относятся такие объекты, как автостоянки общего пользования, подъездные дороги к аэровокзалу, пункты аренды автомобилей, стоянки такси и средств наземного транспорта, а также гостиницы на территории аэропорта.

Стоянки автомобилей в районе аэровокзала

1.27 Стоянки автомобилей должны размещаться на как можно большем удалении от зданий аэровокзала на случай взрыва заложенной в автомобиль бомбы. Стоянки для парковки на период не более 24 часов следует размещать ближе к зданию аэровокзала, чем другие площадки для стоянки, обеспечивая строгий контроль за автомобилями. Любой автомобиль, находящийся на краткосрочной стоянке более 24 часов, следует перемещать на более удаленную площадку для длительной стоянки.

1.28 Во избежание проезда автомобилей через газон к зданию аэровокзала можно использовать физические препятствия, включающие рвы и барьеры в виде горшков с цветами или деревьями. Пункты въезда на автостоянки вблизи аэровокзала должны контролироваться. В целях уменьшения риска атаки с подрывом автомобиля следует также рассмотреть возможность оборудования искусственных неровностей на проезжей части.

Прочие охраняемые зоны

1.29 Арендаторы аэропорта, занимающиеся обработкой груза и почты, бортированием, уборкой воздушных судов, заправкой и т. д., должны ввести следующие меры контролирования доступа:

- a) пункты контролирования доступа в установленных местах, исключая возможность доступа в помещение иным путем;
- b) каждый пропускной пункт должен обслуживаться сотрудниками или запирается, если он не используется;
- c) пешеходам не следует разрешать вход или выход из зданий через ворота, предназначенные для транспортных средств; и
- d) контролирование доступа персонала и посетителей должно осуществляться с помощью ручной или автоматизированной системы удостоверяющих личность пропусков, которая отвечает минимальным требованиям государственной и/или аэропортовой пропускной системы.

1.30 Все здания следует обнести подходящим защитным ограждением, а перемещение сотрудников, посетителей и транспортных средств доставки через такие ограждения должно контролироваться персоналом службы безопасности.

1.31 Все двери, окна и другие входы в здания следует держать закрытыми. Меры контролирования доступа должны применяться на постоянной основе в целях недопущения попадания несанкционированных лиц в здания или прилегающие к ним зоны, включая площадки для стоянки автотранспорта и автомобилей для доставки товара.

1.32 Особые зоны, отведенные для компаний, занимающихся обработкой грузов и почты, бортированием и уборкой, следует считать охраняемыми зонами ограниченного доступа и защищать от любых форм незаконного проникновения или вмешательства.

2. ЗАЩИТА АЭРОВОКЗАЛА

2.1 В прошлом имели место следующие виды нападений на объекты аэровокзалов:

- a) вооруженные нападения на лиц в зоне регистрации;
- b) нападения террористов-самоубийц с взрывными устройствами на пассажиров и других посетителей аэропорта;

- с) использование СВУ в автомобилях, припаркованных у зданий аэровокзалов или на автостоянках;
- д) взрыв СВУ в автомобилях при столкновении со зданием аэровокзала; и
- е) обстрел из минометов здания аэровокзала, перрона и ВПП.

2.2 Для защиты объектов аэровокзала от таких нападений необходимо учитывать аспекты безопасности при проектировании подъездных дорог аэровокзала, включая площадки для получения и возврата арендованных автомобилей и автостоянки, использовать системы безопасности и принимать оперативные меры с участием сотрудников правоохранительных органов и/или военнослужащих, персонала служб безопасности и сотрудников аэропорта.

2.3 Методы, используемые преступниками в ходе нападений в других областях, т. е. на неавиационные объекты, могут дать представление о возникающих угрозах гражданской авиации. Поэтому важно, чтобы меры защиты регулярно пересматривались с учетом таких тенденций.

2.4 При организации физической защиты передней части объекта необходимо решить две противоречащие друг другу задачи. С одной стороны, ограждение должно быть достаточно жестким для защиты от прямых нападений – например, попыток проникновения в аэровокзал с помощью транспортных средств или использования взрывчатых веществ перед зданием аэровокзала; с другой стороны, защитные ограждения должны быть эластичными, чтобы избежать поражения лиц в здании аэровокзала осколками стекла или бетона с причинением телесных повреждений или даже смерти.

2.5 Использование материалов, обладающих защитными свойствами, позволяющими свести к минимуму последствия нападения с использованием огнестрельного оружия и гранат, является одним из ключевых факторов проектирования объектов аэропорта с точки зрения безопасности. Кроме того, настоятельно рекомендуется также предусматривать использование материалов, обладающих огнеупорными свойствами и не выделяющих токсических паров или дыма при горении.

2.6 При оборудовании открытых для публики зон аэровокзала следует использовать такие материалы, которые в случае взрыва сведут к минимуму возможность образования вторичных осколков и таким образом уменьшат количество жертв и масштабы разрушений. В этой связи необходимо принимать следующие меры:

- а) избегать использования хрупких материалов, таких как стекло или жесткие пластмассы, при разрушении которых образуются острые осколки;
- б) использовать материалы, отличающиеся гибкостью и прочностью (например, поликарбонат, листовый металл и закаленное стекло), пластичностью (листовый металл и многослойное стекло) или слабостью и мягкостью (сухая штукатурка, фибролит, древесное волокно и трехслойные конструкции с пенопластовой прокладкой);
- с) при установке внешних элементов конструкции использовать крепежные приспособления, прочность которых в идеале соответствует сопротивляемости закрепляемых материалов. В этой связи может быть рекомендовано, чтобы листы внутренней отделки зданий крепились шурупами, а не гвоздями, иногда с использованием дополнительных прокладок, препятствующих вырыванию шурупа; и
- д) сводить к минимуму возможность разрушения легких конструкций. Это означает, в частности, что кабины, помещения для концессионных предприятий и т. д. должны быть рассчитаны на выдерживание взрывных нагрузок, даже если они размещаются во внутренних помещениях аэровокзала.

2.7 При определении конфигурации неконтролируемой зоны в здании аэровокзала особое внимание в плане обеспечения безопасности должно быть уделено следующим моментам:

- a) дорожная сеть;
- b) контрольно-пропускные пункты;
- c) стоянки для автомобилей;
- d) элементы благоустройства и границы территории;
- e) подъезды к зданию аэровокзала;
- f) освещение и знаки/вывески;
- g) доступность для аварийных служб; и
- h) местные особенности.

Сведение к минимуму последствий взрыва

2.8 Добиться уменьшения рисков для здания аэровокзала в результате взрыва трудно. Необходимо учитывать последствия первоначального взрыва, а также возможного обрушения отдельных частей здания. В этой связи можно рассмотреть два варианта решения:

- a) отражатель взрывной волны, который может быть также полезным для жесткой защиты, установленный таким образом, чтобы отражать взрывную волну и волну давления от взрыва; или
- в) покрытие стеклянной конструкции пластиковой пленкой, позволяющей уменьшить количество осколков стекла и опасность поражения ими людей.

2.9 В более крупных аэровокзалах следует ограничивать использование стекла, особенно в открытых для публики зонах доступа к системам наземного транспорта, из-за потенциального поражающего воздействия осколков. Здание должно иметь тяжелую крышу и толстые стены, а площадь окон следует свести к минимуму. Полы и вспомогательные конструкции в многоэтажных зданиях следует усилить, чтобы предотвратить и ослабить эффект "сплющивания".

2.10 Для ослабления воздействия взрыва необходимо также свести к минимуму количество и площадь окон. Окна и остекленные конструкции можно закрыть привлекательными на вид взрывоустойчивыми панелями, препятствующими распространению осколков стекла в результате взрыва. Основные объекты процесса обслуживания пассажиров следует проектировать таким образом, чтобы они не находились вблизи стен здания. Основные коммунальные системы, включая системы электроснабжения и газоснабжения, должны иметь альтернативные источники, а распределительные щиты следует располагать таким образом, чтобы избежать вывода из строя всей системы в результате одного взрыва.

2.11 Для того чтобы воспрепятствовать доступу транспортных средств к зданию терминала в иных местах, помимо разрешенных, необходимо использовать заградительные барьеры, например, низкие оградительные тумбы, или элементы планировки территории, например, стратегически расположенные цветочницы или кадки с деревьями. Скорость движения транспортных средств вблизи аэровокзала можно контролировать с помощью шлагбаумов, "лежачих полицейских", зигзагообразных дорожных препятствий и т. д.

Автостоянки должны размещаться на удалении от здания аэровокзала, чтобы свести к минимуму воздействие взрыва бомбы или СВУ в автомобиле. Въезд на автостоянки следует контролировать.

2.12 На тротуарах с внешней стороны здания можно установить ограждения с целью воспрепятствовать столкновению со зданием автомобилей с заложенными СВУ. Для видеозаписи событий с внешней стороны и по периметру здания можно использовать ЗТС с круглосуточным мониторингом в качестве одного из средств сдерживания потенциальных злоумышленников. Для сверки с базой данных утерянных или украденных автомобилей можно использовать систему распознавания регистрационных номеров транспортных средств. Урны для мусора следует проектировать таким образом, чтобы воспрепятствовать помещению в них крупных предметов и/или облегчить их проверку.

Остекление здания аэровокзала

2.13 Взрыв внутри или вблизи здания аэровокзала может причинить телесные повреждения большому количеству людей и серьезный ущерб, особенно элементам остекления. Хотя в некоторых аэровокзалах использование стекла для внешней облицовки сведено к минимуму, тем не менее, в большинстве зданий, как правило, застекляются очень большие площади, поэтому знание характеристик разрушения различных типов стекла имеет важное значение. Заменять остекление существующих зданий обычно нецелесообразно по практическим соображениям, однако для уменьшения вероятности нанесения телесных повреждений осколками стекла можно принять целый ряд мер, например, наклеить на стекло прозрачную полиэфирную пленку, препятствующую разлету осколков, и/или повесить взрывозащитные сетчатые занавеси.

Характеристики разрушения различных типов стекла

2.14 Ниже приводятся характеристики разрушения различных типов стекла:

- a) литое или обычное обожженное стекло отличается хрупкостью и быстро разрушается даже при незначительном давлении, создаваемом ударной волной. При этом образуются острые опасные осколки, которые под воздействием ударной волны могут нанести серьезные телесные повреждения;
- b) закаленное стекло прочнее и обеспечиваемый им уровень защиты примерно в два раза выше, чем у обычного стекла. При изготовлении в таком стекле создается внутреннее напряжение, благодаря чему при разрушении оно распадается на множество кубовидных осколков, которые менее опасны, чем острые осколки обычного стекла; и
- c) многослойное стекло обычно представляет собой два слоя стекла, между которыми находится скрепляющий их слой поливинилбутилата. Оно разрушается при том же давлении, что и обычное стекло, но при этом промежуточный слой поливинилбутилата действует как мембрана и может выдерживать гораздо более высокое давление, при условии, что многослойное стекло прочно закреплено в раме. Уровень защиты, обеспечиваемый панелью из многослойного стекла толщиной 7,5 мм, в три раза выше, чем у обычного обожженного стекла.

2.15 Сравнительный анализ закаленного и многослойного стекла позволяет выявить следующие закономерности в характеристиках их разрушения:

- a) закаленное стекло значительно лучше выдерживает случайные ударные нагрузки локального характера, благодаря чему, например, при ударе тележки и т. п. не образуется трещин;
- b) точка разрушения закаленного стекла во многом зависит от жесткости рамы, в которую оно заключено;

- c) при взрыве на относительном удалении закаленное стекло остается невредимым, а многослойное стекло покрывается трещинами, но не разрушается;
- d) на средних расстояниях от взрыва закаленное стекло разрушается и позволяет ударной волне распространяться дальше, перенося кубовидные осколки стекла, тогда как многослойное стекло деформируется, но не разрушается и обеспечивает полную защиту;
- e) при заданной величине заряда взрывчатого вещества многослойное стекло покрывается трещинами и требует замены на гораздо более обширной площади; и
- f) точка разрушения многослойного стекла во многом зависит от предела прочности, даже в случае деформации рамы, в которую заключено стекло, а также от прочности и глубины конструкции паза. Эта зависимость особенно наглядно проявляется при взрыве больших зарядов, способных вырвать целую панель из паза еще до того, как разрушится поливинилбутиловая прослойка.

2.16 Таким образом, различия в характеристиках двух вышеуказанных типов стекла состоят в следующем:

- a) при заданной "угрозе взрыва" всегда имеется критический диапазон расстояний от взрыва, в пределах которого многослойное стекло может обеспечить более высокий уровень безопасности, чем закаленное стекло; и
- b) ширина диапазона, в котором преимущества, касающиеся безопасности, перевешивают все другие соображения, в значительной мере зависит от целого ряда обстоятельств.

2.17 При проведении такого анализа необходимо учитывать следующие моменты:

- a) ширину указанного диапазона невозможно точно определить из-за неопределенности данных об эффективности конструкции рамы и паза и данных, полученных путем экстраполяции результатов испытаний остекления;
- b) отсутствие точных данных о мощности взрывного устройства и его местонахождении; и
- c) у ближней границы этого диапазона:
 - i) скорость осколков закаленного стекла приближается к значениям, при которых поражение может привести к летальному исходу; и
 - ii) при взрыве более мощных зарядов панели из многослойного стекла могут быть целиком вырваны из рамы.

2.18 При взрыве бомбы, содержащей 5 кг бризантного взрывчатого вещества, разрушится любая остекленная конструкция в зоне радиусом до 4 м, причем прямое воздействие ударной волны расстояний может привести к гибели людей. На расстоянии от взрыва до 12 м осколки разрушенной панели из литого стекла могут обрушиться на людей, находящихся в зале ожидания аэропорта, не пострадавших от прямого воздействия ударной волны, и нанести им телесные повреждения в виде рваных ран, не говоря уже о риске разрыва барабанных перепонок. Аналогичные телесные повреждения могут быть нанесены людям, находящимся по обратную сторону панели из литого стекла. Поэтому в любом случае следует избегать использования литого стекла.

2.19 Окно может выдержать без разрушения взрыв бомбы, содержащей 5 кг бризантного взрывчатого вещества, при наличии в обоих случаях жесткой рамы или стеклопакета при использовании:

- a) многослойного стекла – на расстоянии от взрыва до 5 м; или
- b) закаленного стекла – на расстоянии от взрыва до 8,5 м.

2.20 Многослойное закаленное стекло обладает преимуществами закаленного стекла и многослойного обожженного стекла. Можно предполагать, что такое стекло обладает следующими свойствами:

- a) образование трещин происходит при том же давлении, что и у закаленного стекла той же толщины, т. е. при более высоком давлении, чем у обычного обожженного стекла или многослойного обожженного стекла; и
- b) с момента появления первой трещины до момента полного разрушения такое стекло, вероятно, будет вести себя так же, как многослойное обожженное стекло.

2.21 Как и для закаленного стекла, радиус зоны повреждений с центром в месте взрыва у многослойного закаленного стекла меньше, чем при использовании многослойного обожженного стекла, причем многослойное закаленное стекло выдерживает такое же давление, какое выдерживают конструкции из многослойного обожженного стекла, на расстояниях, при которых закаленное стекло разрушается. Возможно, что многослойное закаленное стекло обладает еще двумя преимуществами:

- a) хотя теоретически его прочность, как и любого многослойного материала, ниже, чем прочность одного слоя закаленного стекла такой же толщины, многослойное закаленное стекло, по-видимому, обладает большей гибкостью. Поэтому оно способно выдерживать более высокое давление, т. е. находиться на меньшем расстоянии от места взрыва, до момента появления первой трещины, в частности в тех случаях, когда разрушение происходит из-за деформации конструкции рамы; и
- b) при использовании двойных рам сопротивление, оказываемое внешней рамой вплоть до образования первой трещины, может в значительной мере погасить пиковую ударную волну и таким образом защитить внутреннюю раму от появления трещин и полного разрушения.

2.22 Необходимо рассчитать предельные показатели прочности конструкции рамы. При этом также рассчитывается вероятность разрушения средника, пределы деформации элементов фрамуги и средника. Живучесть остекленной конструкции также зависит от жесткости окантовки и глубины пазов.

Защита от осколков стекла

2.23 В качестве альтернативы остеклению с использованием взрывостойких материалов рекомендуются следующие два основных способа уменьшения вероятности причинения телесных повреждений осколками стекла:

- a) нанесение на стекло прозрачной полиэфирной пленки, препятствующей разлету осколков; и/или
- b) установка взрывозащитных сетчатых занавесей.

Прозрачная полиэфирная пленка, препятствующая разлету осколков

2.24 Если нанести с внутренней стороны остекленного участка полиэфирную самоклеющуюся пленку толщиной не менее 100 микрон, то в случае взрыва эта пленка удерживает осколки стекла, не допуская их разлета. При площади окна более 3 м² или при толщине стекла, превышающей 6 мм, следует использовать

пленку толщиной 175 микрон, как и в тех случаях, когда на окнах не установлены взрывозащитные сетчатые занавеси. Пленку толщиной 300 микрон рекомендуется использовать для стеклянных панелей площадью более 10 м² и на окнах первого этажа площадью более 3 м², на которых нет взрывозащитных сетчатых занавесей.

2.25 На новых окнах или при переостеклении отдельных участков новые стеклянные панели рекомендуется обрабатывать до их установки в раму, причем пленка должна полностью закрывать поверхность стекла вплоть до кромок. Решение о предварительном нанесении пленки следует принимать с учетом объема производимых работ и местных условий, особенно если другие проводимые работы, наличие пыли и т. д. могут привести к недопустимому повреждению пленки.

2.26 На уже застекленных окнах пленку следует наносить как можно ближе к слою замазки вдоль штапика оконного переплета, оставляя зазор не более 3 мм; при очень неровных кромках старой замазки допускается зазор шириной до 5 мм. Пленку нельзя наносить на грязную и пыльную поверхность. Пленка не должна наноситься на рифленую сторону матированного или узорчатого стекла, однако при необходимости можно предусмотреть перестановку стекла рифленой стороной наружу. Если ширина пленки недостаточна для покрытия всей поверхности стекла, допускается соединение кусков пленки встык.

2.27 Способ нанесения пленки, препятствующей разлету осколков, на окна в виде двойного стеклопакета зависит от конкретного типа окна. Если окно состоит из двух отдельных рам и в обычных условиях внутренняя рама может открываться независимо от второй рамы, пленку следует наносить на обе секции с обращенной в помещение стороны. Когда внутренняя рама отдельно не открывается или когда установлен герметичный двойной стеклопакет, обычно достаточно наклеить пленку только на внутреннюю сторону стеклопакета. Следует отметить, что в некоторых конструкциях двойных стеклопакетов внутренняя панель закрепляется недостаточно прочно, и в этих случаях такую панель необходимо надежно зафиксировать.

2.28 Следует проводить испытания пленки на прочность клеевого соединения с целью оценки на месте ее качества и выявления ухудшения свойств в течение срока ее службы.

Взрывозащитные сетчатые занавеси

2.29 Занавеси должны изготавливаться из материала на базе полиэфирного терилена с линейной плотностью волокон 100 денье и быть в два раза шире и в полтора раза длиннее оконного проема. В подрубочный шов по низу занавеси следует вшить гибкие грузы из расчета 400 г на один метр. Избыток занавеси по длине укладывается "гармошкой" в неглубокий желоб на уровне подоконника. Такие занавеси не следует использовать, если на стекло не нанесена пленка, препятствующая разлету осколков.

2.30 Занавеси обычно следует устанавливать на расстоянии 50–100 мм от поверхности стекла, поскольку при расстоянии более 100 мм оторвавшиеся осколки стекла могут прорезать сетчатый материал, а занавеси под воздействием ударной волны могут свернуться и не захватывать осколки стекла. Однако, учитывая, что скорость полета осколков стекла с наклеенной пленкой после пролета первых нескольких сотен миллиметров быстро уменьшается, расстояние между занавесями и окном можно увеличить, если необходимость этого продиктована объективными обстоятельствами.

2.31 В случае взрыва снаружи здания и вызванного им разрушения окна материал занавеси "раздувается" наподобие паруса и задерживает летящее стекло, которое благодаря наклеенной на него пленке состоит из более крупных осколков и имеет меньшую скорость, чем при разрушении не покрытого пленкой стекла. При более экстремальных условиях занавеси отрываются от верхнего карниза и волнообразным движением спадают вниз, благодаря чему осколки остаются внутри занавеси, которая падает на пол неподалеку от окна. В случае еще более мощного взрыва занавеси не только задерживают разлетающиеся осколки стекла, но и способны удерживать вылетевшие стеклянные панели небольшого и среднего размера, в результате чего они падают ближе к окну и создают меньшую опасность, чем при окнах без занавесей.

2.32 Установка взрывозащитных сетчатых занавесей особенно важна, если окна состоят из небольших панелей.

Здания пассажирского аэровокзала

2.33 При планировании аспектов безопасности в контексте оперативных мероприятий в зданиях пассажирского аэровокзала необходимо руководствоваться следующими принципами:

- a) маршруты следования потоков пассажиров и багажа должны быть простыми и очевидными;
- b) потоки трансферных и транзитных пассажиров, желательно как при внутренних, так и при международных перевозках, должны физически разделяться;
- c) количество пунктов проверки необходимо свести к минимуму. Этого можно добиться путем сосредоточения пунктов досмотра в одной зоне, где будут сходиться маршруты следования потоков пассажиров и багажа;
- d) количество пунктов, через которые возможен доступ лиц в контролируемую зону и, особенно, в охраняемые зоны ограниченного доступа, необходимо свести к минимуму; и
- e) все участки зоны вылета пассажиров, расположенные между пунктом досмотра и воздушным судном, следует рассматривать как охраняемые зоны ограниченного доступа, вход в которые должен контролироваться.

2.34 Необходимо учитывать следующие моменты, касающиеся смотровых галерей или обзорных площадок для посетителей в неконтролируемой зоне с видом на стоящие на перроне воздушные суда или зону оформления пассажиров:

- a) доступ к таким галереям или площадкам должен контролироваться либо находиться под наблюдением сотрудников охраны;
- b) эти зоны должны располагаться изолированно или оборудоваться ограждениями, препятствующими несанкционированному доступу или вбрасыванию предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа или в сторону находящихся на стоянке воздушных судов; и
- c) методы ограничения доступа должны обеспечивать надежную охрану этих зон и их закрытие для посетителей, когда это требуется.

2.35 Каждое помещение для хранения багажа, в которое имеют доступ пассажиры и публика, следует проектировать таким образом, чтобы свести к минимуму воздействие взрыва СВУ в багаже. Следует предусмотреть, чтобы все вещи, прежде чем они будут приняты на хранение, подвергались проверке вручную или с помощью технических средств обученным персоналом. Необходимо иметь возможность закрывать доступ на объект в случае отсутствия на нем персонала.

2.36 Границу между неконтролируемой и контролируемой зонами и охраняемые зоны ограниченного доступа следует проектировать и оборудовать таким образом, чтобы предотвратить незаконный пронос в них оружия или взрывных устройств извне. Особое внимание необходимо уделять защите соединений или сочленений между канализационными, вентиляционными, водопроводными или другими системами, через которые может осуществиться такой пронос между зонами. Аналогичным образом, если участки неконтролируемой зоны находятся над охраняемыми зонами ограниченного доступа, необходимо предусмотреть заграждения, препятствующие вбрасыванию предметов в охраняемую зону ограниченного доступа или находящимся в ней лицам.

2.37 Поддержанию безопасности в зонах, предназначенных для обслуживания или перемещения пассажиров, может способствовать использование встроенных приспособлений, спроектированных таким образом, чтобы не допустить сокрытия оружия или опасных устройств. При этом также достигается экономия ресурсов и средств, необходимых для контролирования таких зон. Складские помещения, туалеты, чуланы, комнаты вспомогательных служб, стенные шкафы, лестничные шахты, ниши, в которых хранятся огнетушители, и шкафы для катушек с пожарными шлангами должны запираются, если они не используются.

2.38 Может показаться, что меры, касающиеся борьбы с пожарами и обеспечения общественного порядка, вступают в противоречие с направленностью мероприятий по обеспечению безопасности. Важнейшая задача мер по обеспечению безопасности заключается в эвакуации людей при наличии угрозы, тогда как мероприятия защитного характера направлены на контролирование перемещения людей и ограничение их доступа в определенные зоны. В основу действий по согласованию этих целей следует положить поиск предпочтительных маршрутов эвакуации из контролируемой зоны в неконтролируемую зону. Для каждой зоны аэропорта необходимо иметь конкретный план эвакуации, исключающий нарушение режима безопасности.

2.39 Предпочтение отдается эвакуации из контролируемой зоны в неконтролируемую зону, однако при этом необходимо стремиться свести количество аварийных выходов и проходов к минимуму, продиктованному соображениями безопасности. Эвакуацию в направлении контролируемой зоны следует проводить лишь в том случае, когда это обусловлено архитектурными особенностями или длиной маршрутов эвакуации. В любом случае все аварийные выходы из контролируемой зоны должны охраняться.

2.40 Количество входов и выходов при подъезде к аэровокзалу следует ограничить минимумом, позволяющим обеспечить беспрепятственное движение пассажиропотоков. Кроме того, желательно, чтобы эти входы и выходы были оборудованы системой запоров, обеспечивающей их одновременную блокировку в экстренных случаях.

2.41 У подъезда следует установить знаки, информирующие о том, что стоянка разрешена лишь на время, необходимое для высадки пассажиров. Желательно провести физическое разграничение участков подъезда, зарезервированных для частных автомобилей и для автобусов или такси. Места стоянки для такси и автобусов должны располагаться на удалении от полос маневрирования, с тем чтобы они могли выполнять посадку и высадку пассажиров у подъезда.

2.42 При наличии железнодорожного сообщения с аэропортом открытые или подземные станции желательно располагать на удалении от здания пассажирского аэровокзала и оборудовать доступ к ним посредством пешеходных дорожек.

2.43 При планировании и проектировании зданий аэровокзала необходимо предусмотреть перечисленные ниже средства и объекты обеспечения безопасности аэропорта:

- a) пункты досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа;
- b) пункты досмотра пассажиров и ручной клади;
- c) пункты досмотра членов летного и кабинного экипажа;
- d) пункты досмотра персонала;
- e) центральный пункт службы безопасности;
- f) АОЦ и изолированное место стоянки воздушных судов;

- g) помещение(я) централизованного управления системой контроля перевозимого в грузовом отсеке багажа;
- h) площадь, необходимая для опроса пассажиров, следующих к стойке регистрации;
- i) помещение(я) для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа; и
- j) кабинеты и помещения службы безопасности.

2.44 Расположение каждого поста, кабинета или помещения службы безопасности должно обеспечивать сведение к минимуму времени реагирования службы безопасности в случае инцидента в интересах обеспечения ее максимальной эффективности.

Системы автоматического контролирования доступа

2.45 Система автоматического контролирования доступа представляет собой электромеханическую систему, соединенную с блоком управления, которая после проверки удостоверения личности пользователя автоматически разрешает проход, открывая замок на пункте доступа. Необходимо отметить, что, несмотря на использование термина "автоматическое", система автоматического контролирования доступа все же требует определенного контроля со стороны человека.

Типы систем автоматического контролирования доступа

2.46 Системы идентификации, которые широко используются в промышленных системах автоматического контролирования доступа, включают кодовые карточки с персональным идентификационным номером или без такового, а также биометрические системы контролирования доступа. Обычно применяются два типа систем:

- a) онлайнная система, подключенная к нескольким контролируемым пунктам доступа, программирование и управление которыми осуществляется централизованно с помощью центрального блока управления или компьютера; и
- b) автономная система, т. е. отдельное устройство, действующее независимо от других пунктов доступа и имеющее собственный местный блок управления.

2.47 Система автоматического контролирования доступа без персонального идентификационного номера распознает только карточку, а не использующее ее лицо. Карточка с персональным идентификационным номером повышает безопасность системы. В состав системы, использующей кодовые карточки с персональным идентификационным номером, входят устройства считывания карт с клавиатуры на каждом пункте доступа, местный блок управления, центральный блок управления или компьютер, блок управления замком и заградительный барьер. Персональный идентификационный номер должен представлять собой произвольно выбранное число, состоящее по крайней мере из четырех знаков, которое присваивается сотрудникам руководителем системы, а не выбирается ими.

2.48 Применяемые в системе кодовые карточки обычно имеют размер кредитной карточки и изготавливаются из пластика, хотя могут использоваться и другие карточки и жетоны различного размера и формы. Карточка должна иметь специальный рисунок или логотип, нанесенный печатным способом, и фотографию. Если применяемые кодовые карточки используются в аэропортовой системе удостоверяющих личность пропусков, то они должны удовлетворять требованиям, предъявляемым в данном аэропорте к формату и порядку обмена пропусков.

2.49 Кодовая карточка должна иметь машиносчитываемый код или номер, который может использоваться для идентификации объекта или контрольно-пропускного пункта, на котором он действителен, и может быть зарегистрирован на лицо, которому выдана данная карточка. Существует несколько технологий кодирования карточек: феррит бария, голографический способ, индуктивная магнитная полоска Холлерита, инфракрасный штриховой код, перфокарта, радиоответчик, магнитная полоска с водяными знаками и нить Уиганда.

2.50 Имеются различные типы считывающих устройств, предназначенные для разных видов кодовых карточек и для разных условий работы. Обычно на каждой двери устанавливают по два считывающих устройства: одно с клавиатурой – на входе в контролируемую зону, другое без клавиатуры – на выходе. Такая компоновка дает возможность системе контролировать и регистрировать вход и выход каждого человека, включать устройство блокировки при отсутствии пропуска и вести поименную регистрацию всех лиц, находящихся в контролируемой зоне.

2.51 Все устройства считывания карточек должны быть подключены к местному блоку управления. Когда пользователь вставляет карточку в считывающее устройство и набирает на клавиатуре персональный идентификационный номер, местный блок управления сверяет эту информацию со своей базой данных и разрешает доступ, открывая электрический замок барьера на входе и выходе. В онлайн-системе местный блок управления посылает введенные данные в центральный блок управления, где они регистрируются и передаются на другие местные блоки управления системы. Такая организация работы называется распределенной обработкой информации, при которой все решения в отношении допуска принимаются местными блоками управления, а центральный блок управления выполняет роль системного администратора и архивного запоминающего устройства.

2.52 Заградительные барьеры, которыми могут служить двери, поворотные турникеты или кабины, являются неотъемлемой частью любой системы автоматического контролирования доступа. На входе в охраняемую зону ограниченного доступа заградительные барьеры должны устанавливаться вплотную к потолку, прилегающим стенам и перегородкам. Они должны быть рассчитаны на одновременный проход одного человека. В качестве дополнительной меры безопасности в системе автоматического контролирования доступа могут использоваться металлоискатели или датчики веса. На главных входах следует устанавливать турникеты в виде поворотных металлических крестовин или листов из поликарбоната, которые обеспечивают наибольшую пропускную способность.

2.53 В качестве заградительного барьера в системах автоматического контролирования доступа могут использоваться также обычные двери, например, для ограничения доступа в помещения или апартаменты внутри здания, однако в этом случае могут возникнуть трудности с обеспечением безопасности, поскольку степень безопасности зависит от надежности двери. По сравнению с правильно сконструированным заградительным барьером дверь более уязвима, особенно дверная рама, поэтому следует устанавливать прочную регулируемую дверную коробку.

Критерии выбора системы

2.54 Система автоматического контролирования доступа, предназначенная для защиты охраняемых зон ограниченного доступа, должна:

- a) иметь резервный источник питания;
- b) иметь надежный автоматический замок на случай перебоев в электроснабжении или других чрезвычайных обстоятельств для того, чтобы зона, доступ в которую контролирует система, оставалась закрытой;

- c) быть оборудованной устройством для механической разблокировки замка на запертой стороне заградительного барьера для того, чтобы обеспечить выход при чрезвычайных обстоятельствах, когда система будет заблокирована, как описано в п. b) выше;
- d) иметь надежные замки для использования в нерабочее время;
- e) иметь защиту от несанкционированного проникновения посредством манипуляций или взлома, например, специально защищенные кабели;
- f) иметь устройство для подачи сигнала тревоги в случае отказа или умышленного нарушения работы системы;
- g) позволять обнаруживать и предотвращать проход при попытках использования пропусков, которые считаются утерянными или похищенными; и
- h) блокировать проход пользователя после нескольких безуспешных попыток получения доступа. Максимально допустимое количество безуспешных попыток, как правило, не должно превышать трех.

Бесконтактные системы автоматического контролирования доступа

2.55 В бесконтактных системах автоматического контролирования доступа или "радиосистемах" пластиковая карточка или маркерный жетон реагируют на сигнал установленного на двери запросного устройства, передавая в ответ индивидуальный кодовый сигнал. Этот сигнал воспринимается запросным устройством и проверяется системой автоматического контролирования доступа. Если система распознает этот сигнал, дверной замок открывается.

2.56 Наряду с преимуществами бесконтактного режима работы системы такого типа имеют ряд недостатков с точки зрения безопасности. Можно записать кодовый сигнал и сделать дубликат маркерного жетона, замок может быть также активирован паразитным сигналом. По указанным причинам в бесконтактных системах, устанавливаемых для защиты охраняемых зон ограниченного доступа, всегда следует использовать персональный идентификационный номер.

2.57 Бесконтактные системы автоматического контролирования доступа могут действовать на малом или большом расстоянии. Для срабатывания системы автоматического контролирования доступа ближнего действия кодовую карточку или маркерный жетон необходимо предъявлять на расстоянии около одного метра от установленного на двери блока управления. В системах дальнего действия, работающих на расстоянии нескольких метров, используются кодовые карточки с вмонтированным аккумулятором, имеющим большой ресурс, которые называются активными карточками. Пользователи должны знать, что такие карточки действуют независимо от системы автоматического контролирования доступа, из-за чего активная бесконтактная система может работать как радиомикрофон, создавая тем самым угрозу для безопасности.

Биометрические системы автоматического контролирования доступа

2.58 Биометрические системы автоматического контролирования доступа подтверждают подлинность личности пользователя путем сопоставления одной из физиологических характеристик лица, находящегося на пункте доступа, с данными о той же характеристике, хранящимися в памяти компьютера. В таких системах используются подписи или следующие физиологические характеристики: отпечатки пальцев, геометрические особенности рук, сканограмма сетчатки глаза, рисунок вен на руках и распознавание голоса.

2.59 Главное преимущество биометрической системы автоматического контролирования доступа состоит в том, что она проверяет подлинность лица, запрашивающего разрешение на доступ, тогда как другие системы проверяют подлинность карточки (которая может быть утеряна, подделана или похищена) и персонального идентификационного номера (который может быть разглашен пользователем). Фальсифицировать известные физиологические характеристики практически невозможно без активного участия пользователя, имеющего право доступа.

2.60 Биометрические системы автоматического контролирования доступа обычно имеют высокую стоимость, как правило, требуют больше времени на проверку и могут создавать неудобства для пользователей. Во избежание несанкционированного доступа такие системы приходится тщательно настраивать для достижения высокого уровня чувствительности. У некоторых лиц из-за недостатков физиологического характера могут возникать трудности при использовании считывающих устройств биометрических систем.

Организация системы автоматического контролирования доступа

2.61 Система автоматического контролирования доступа может стать экономически эффективным и надежным средством контролирования доступа в охраняемую зону ограниченного доступа, однако для этого требуется тщательный контроль и закрепленный руководящий и вспомогательный персонал. После установки системы ее надежность следует поддерживать путем регулярного технического обслуживания. Доступ к компьютеру и средствам программирования должен предоставляться только специально уполномоченному персоналу. Для осуществления общего руководства и контроля за работой системы автоматического контролирования доступа следует назначить руководителя системы. Руководитель системы должен осуществлять контроль за выдачей карточек и присвоением персональных идентификационных номеров, предоставлением и лишением права доступа, проверять регистрационные журналы и расследовать случаи срабатывания сигнализации и сбои в работе системы. Только руководитель системы и его заместитель должны иметь доступ к средствам программирования системы.

2.62 Необходимо сообщать о всех сбоях в работе системы и быстро их устранять, а также проводить тщательное расследование попыток обойти защиту, обеспечиваемую системой.

2.63 До официальной приемки системы следует провести подготовку эксплуатационного и технического персонала.

2.64 Все утерянные, похищенные или более не требуемые карточки должны как можно скорее исключаться из программы системы. Возможно, следует предусмотреть специальные меры, например, изъятие или исключение из программы системы карточек тех пользователей, которым в течение длительного периода времени не требуется посещать охраняемую зону ограниченного доступа в связи с отпуском, болезнью или переводом на другое место работы.

Добавление 16

ОБЪЕКТЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ДОСМОТРА ПАССАЖИРОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 При проектировании объектов, предназначенных для досмотра пассажиров, необходимо прежде всего усвоить некоторые базовые критерии проектирования, выработанные проектировщиками зданий аэровокзала, и использовать эти критерии при создании эффективных и надежных систем обеспечения безопасности. Системы безопасности включают людские ресурсы, оборудование и инфраструктуру или компоновку объектов, причем надлежащая оценка параметров и компоновки является важным аспектом обеспечения общей эффективности системы. Наряду с мерами технического характера и возможностями обнаружения необходимо также учитывать аспекты упрощения формальностей человеческого фактора и устойчивости системы. Путем тщательного планирования при неукоснительном учете аспектов безопасности, упрощения формальностей, человеческого фактора и эксплуатационных потребностей можно добиться оптимизации процесса досмотра пассажиров с точки зрения эффективности, действенности и уровня обслуживания. Вопрос заключается в том, следует ли постоянно навязывать аэропортам и эксплуатантам воздушных судов превентивные меры обеспечения безопасности вне зависимости от их воздействия и последствий, либо можно создать более эффективную систему безопасности.

1.2 Допущения, касающиеся функционирования объекта для досмотра пассажиров, следует сопоставить с данными об эксплуатационных характеристиках аналогичных объектов в других аэропортах. Это прежде всего касается допущений, касающихся пропускной способности, параметров срабатывания сигнализации и времени обслуживания для различных выполняемых вручную операций или видов оборудования.

1.3 В подготовленном ИАТА *Справочном руководстве по модернизации аэропортов (ADRM)* содержатся подробные рекомендации относительно планирования объектов аэровокзала, а также указываются рекомендуемые параметры проектирования для различных процессов, включая среднее время обслуживания:

- a) при регистрации – 150 с на пассажира;
- b) при паспортном контроле на вылете – 15 с на пассажира; и
- c) при досмотре в целях безопасности – 12 с на пассажира.

1.4 Тем не менее, упомянутые параметры носят сугубо рекомендательный характер и не учитывают времени стояния в очереди перед каждым процессом. Конкретные проектные параметры должны основываться на результатах подробного эксплуатационного анализа потоков и типологии движения в аэропорту, заданных уровней обслуживания, планируемой модернизации объектов и прогнозов движения на ближайшие 10–15 лет.

1.5 Стандарт уровня обслуживания представляет собой параметр, используемый в *Справочном руководстве по модернизации аэропортов (ADRM)* для планирования требуемой площади помещений для пассажиров в аэровокзале. Стандарт уровня обслуживания "А" является наивысшим и допускает больше площади в пересчете на пассажира, чем стандарт уровня обслуживания "Е", являющийся самым низким и допускающим наименьшую площадь на пассажира.

1.6 Процесс оформления при вылете можно рассматривать как поток, а целью планирования является оптимизация потока или прохождения пассажиров. В рамках этого потока осуществляются различные процессы пограничного контроля и контроля в целях безопасности, причем показатели на выходе одного процесса могут обуславливать показатели на входе в следующий процесс. Поэтому при планировании следует рассматривать не только отдельные процессы, но и учитывать их влияние на общий пассажиропоток.

Паспортный контроль при вылете

1.7 Если паспортный контроль предшествует процессу досмотра в целях безопасности, то пропускная способность пунктов паспортного контроля будет определять параметры входящего потока пассажиров на пункты досмотра в целях безопасности. Недостаточное количество каналов или персонала для этих процессов приведет к возникновению больших очередей, что ухудшает обслуживание и неприемлемо с точки зрения безопасности, так как очередь может стать объектом для преступников. Если параметры обслуживания пассажиров в пункте досмотра в целях безопасности не соответствуют показателям процесса паспортного контроля, может образоваться очередь между двумя пунктами. Если не принять меры для устранения "узких мест" в пунктах досмотра, то очередь может достигнуть пунктов паспортного контроля, в связи с чем придется приостановить проверку паспортов. Проектировщики совместно с руководством аэровокзала должны стремиться к сбалансированному учету аспектов пропускной способности и реальных показателей оформления пассажиров.

1.8 Очереди перед пунктами паспортного контроля должны быть как можно короче. Этого можно добиться путем предоставления достаточного количества обслуживаемых кабин, надлежащего распределения пассажиров по очередям, а также, при наличии возможности, использования автоматизированных методов оформления пассажиров с помощью машиночитываемых проездных документов, электронных паспортов или специальных удостоверений личности. По соображениям объективности и точности такой анализ желательно поручить внешнему подрядчику.

Расположение пунктов досмотра пассажиров

1.9 Существует три типовых варианта размещения пунктов досмотра пассажиров и ручной клади, как показано на рис. А16-1, а именно:

- a) децентрализованный досмотр или досмотр перед выходом на посадку, который проводится у выхода на посадку, причем каждый канал досмотра обычно обслуживает 1–2 выхода на посадку;
- b) полуцентрализованный досмотр или досмотр в зале ожидания, когда досмотр проводится перед входом в зал ожидания, обслуживающий несколько выходов, как правило, после основной зоны магазинов беспошлинной торговли; и
- c) централизованный досмотр проводится перед входом в охраняемую зону ограниченного доступа до или после паспортного контроля, обычно перед основной зоной магазинов беспошлинной торговли.

Определение потребностей в пунктах досмотра

1.10 Методика проведения оценок пропускной способности и уровня обслуживания может носить общий характер или быть очень детальной в зависимости от того, какие аспекты анализируются. Тем не менее,

математический подход с использованием упрощенных формул позволяет получить общее представление о пропускной способности существующих средств и объектов, которые требуются для обслуживания данного пассажиропотока.

1.11 В разработанной ИАТА формуле используется 10-минутный учетный период в течение пикового часа, что объясняется возможными колебаниями пассажиропотоков в течение пикового периода из-за неравномерного распределения пассажиров, прибывающих в аэропорт. Следует отметить, что для анализа могут использоваться и другие периоды пикового часа, например, 15- или 20-минутные периоды в течение пикового часа.

1.12 Первым элементом информации, который необходимо рассмотреть, является уровень спроса пассажиров, т. е. количество пассажиров, покидающих зону регистрации в течение учетного периода времени. Как видно из приведенной ниже формулы, пассажиропоток зависит от количества стоек регистрации, работающих во время учетного периода, среднего времени оформления при регистрации в секундах и процентной доли пассажиров, использующих электронные билеты, средства регистрации за пределами аэропорта или самостоятельную регистрацию в киоске общего пользования. Количество таких пассажиров влияет на итоговый показатель обслуживаемых пассажиров, и этот параметр необходимо учесть в формуле для оценки общего уровня спроса пассажиров.

$$\text{Количество обслуживаемых пассажиров} = 600 \text{ (10 мин * 60 с) *} \\ \text{количество стоек/среднее время обслуживания} \\ \text{(за 10-минутный период)}$$

1.13 Определив этот параметр, необходимо выяснить, пользуются ли сотрудники аэропорта пунктами досмотра пассажиров или специальными пропускными пунктами для персонала. Если местный персонал использует те же пункты досмотра, что и пассажиры, необходимо рассчитать количество обслуживающего персонала за тот же 10-минутный учетный период и добавить к показателю спроса пассажиров. Если же местный персонал пользуется специальными пунктами, ту же формулу можно использовать для пунктов досмотра персонала. Пример расчетов приводится ниже.

- a) если работают 45 из 60 стоек регистрации, то пассажирский спрос = $600 * 45$ (действующих стоек регистрации / 150 (среднее время обслуживания) = 180 пассажиров; и
- b) максимальный пассажиропоток для целей проектирования составляет $600 * 60 / 150 = 240$ пассажиров в течение 10-минутного учетного периода и $240 * 6 = 1440$ пассажиров в час в течение пикового часа.

1.14 Если известен уровень пассажирского спроса, можно рассчитать количество пунктов контроля в целях безопасности, необходимых для удовлетворения этого спроса. Расчет производится по следующей формуле:

$$\text{Кол-во пунктов контроля в целях безопасности} = \text{пассажиропоток} * \text{среднее время обслуживания} / 600 \\ \text{(для 10-минутного периода)}$$

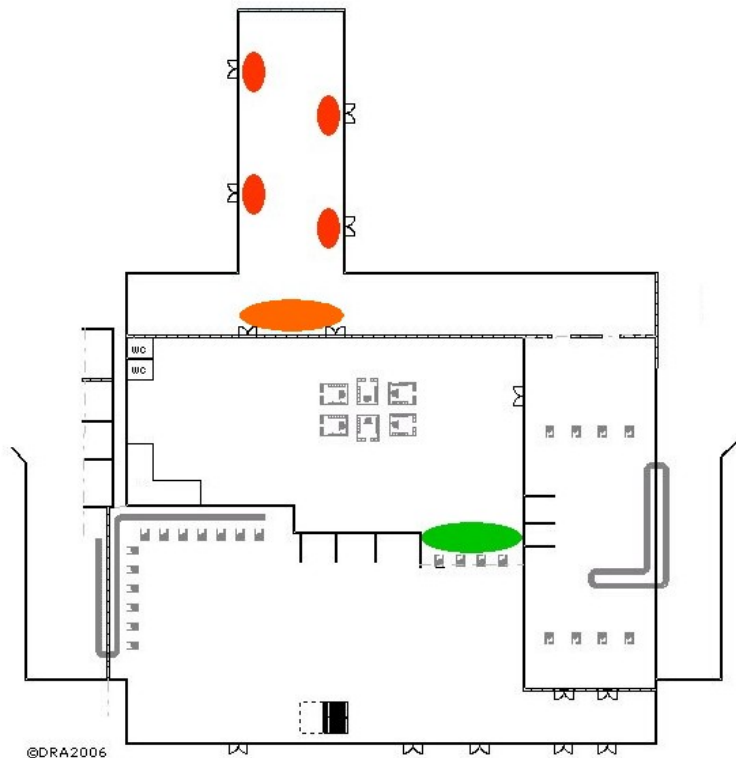


Рис. А16-1. Расположение пунктов досмотра пассажиров

1.15 Например, при эксплуатационной пропускной способности 180 пассажиров количество требуемых пунктов досмотра в целях безопасности за учетный период времени = 180 (пропускная способность) * 12 (время обслуживания в секундах) / 600 (10 мин * 60 с) = $3,6$ округленное до 4 пунктов досмотра в целях безопасности.

1.16 Если известно количество работающих пунктов досмотра, можно рассчитать время ожидания в очереди в минутах и количество пассажиров, ожидающих в очереди. Для расчета времени ожидания в очереди и количества пассажиров в очереди можно использовать следующие формулы:

Время ожидания в очереди = пропускная способность * среднее время обслуживания / (кол-во пунктов * 60)
(для 10-минутного периода)

Кол-во пассажиров, ожидающих в очереди = максимальное время ожидания в очереди * пропускная способность / 10 (для 10-минутного периода)

1.17 Например, при проверках в целях безопасности максимальное время ожидания в очереди составляет $180 * 12 / (4 * 60) = 9$ мин, а количество пассажиров в очереди составляет $9 * 180 / 10 = 162$ пассажира. Максимальное время ожидания в очереди составляет $240 * 12 / (5 * 60) = 9,6$ мин, а максимальное количество пассажиров, ожидающих в очереди, составляет $9,6 * 240 / 10 = 230,4$ или с округлением 231 пассажир.

1.18 Наконец, зная максимальное количество требуемых пунктов контроля в целях безопасности и максимальное количество пассажиров в очереди к пунктам контроля в целях безопасности, можно рассчитать максимальную площадь требуемых помещений для проведения проверок в целях безопасности при

оптимальных условиях. Требуемая площадь равна средней площади на пассажира, умноженной на количество пассажиров в очереди. Ниже приводятся формулы для вариантов одной очереди и нескольких очередей:

При одной очереди = максимальное количество пассажиров в очереди * стандартная площадь для уровня обслуживания
(пять возможных размеров: $A = 1,4 \text{ м}^2$; $B = 1,2 \text{ м}^2$; $C = 1 \text{ м}^2$; $D = 0,8 \text{ м}^2$; и $E = 0,6 \text{ м}^2$)

Площадь при нескольких очередях = максимальное количество пассажиров в очереди * 0,9 м

Колебания в цифрах

1.19 Необходимо иметь в виду, что незначительные колебания гипотетических показателей заметно отражаются на конечных результатах. Поэтому при планировании необходимо учитывать специфические эксплуатационные характеристики рассматриваемого аэропорта. Национальные, региональные и местные обычаи применительно к пассажирам и провожающим их лицам сказываются на характеристиках различных объектов и зон ожидания.

1.20 Также необходимо учитывать следующие элементы:

- a) в вышеприведенных формулах можно не учитывать пассажиров, путешествующих с электронными билетами или пользующихся пунктами регистрации за пределами аэропорта и средствами самостоятельной регистрации в киоске общего пользования, поскольку они не проходят через стойки регистрации. Поэтому показатель максимальной пропускной способности необходимо должным образом скорректировать; и
- b) прогнозы будущих перевозок могут не повлиять на показатель максимальной пропускной способности, если количество стоек регистрации не изменяется. Это может привести к более частым случаям перегруженности и увеличению нагрузки на время ожидания в очереди и количество пассажиров в очереди за счет более частого достижения пиковых показателей спроса.

Гибкость при использовании пунктов досмотра

1.21 Любой пункт досмотра, предназначенный для сотрудников, должен располагаться вблизи пунктов досмотра для пассажиров, с тем чтобы его можно было использовать для пропуска пассажиров различных категорий в дополнение к обслуживанию нормального пассажиропотока в периоды, когда количество обслуживаемых сотрудников незначительно. Специальные пункты досмотра для сотрудников могут также использоваться для обслуживания пассажиров, часто пользующихся воздушным транспортом, а также следующих категорий пассажиров:

- a) пассажиры, нуждающиеся в помощи, например в инвалидных колясках;
- b) пассажиры, зарегистрированные в рамках биометрической программы;
- c) пассажиры, зарегистрировавшиеся с опозданием; и
- d) несопровождаемые несовершеннолетние пассажиры.

Проектирование пунктов досмотра пассажиров

1.22 Общие принципы проектирования пунктов досмотра пассажиров должны быть такими же, что и для процесса досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа: многоуровневая конфигурация оборудования с различными пропускной способностью и характеристиками обнаружения для повышения вероятности обнаружения, призванная ускорить процесс путем выявления подозрительных предметов из нормального потока прошедшего досмотр багажа. Применительно к обслуживанию пассажиров это означает проектирование пунктов досмотра пассажиров на базе многоуровневой концепции с различными типами средств обнаружения с целью обеспечения оптимальной пропускной способности путем изолирования отдельных пассажиров от нормальных потоков. В упрощенном виде эту концепцию можно изложить следующим образом:

- a) уровень 1 с обычными АДМ, предназначенными для обнаружения опасных предметов категории I, которые включены в перечень запрещенных предметов (см. добавление 43);
- b) уровень 2 с усовершенствованными детекторами металла и взрывчатых веществ, предназначенными для обнаружения опасных предметов категорий II и III, которые включены в перечень запрещенных предметов (см. добавление 43); и
- c) уровень 3 с выполняемым вручную личным досмотром в полном объеме.

Требуемая площадь для пунктов досмотра пассажиров

1.23 Требования в отношении площади для пунктов досмотра пассажиров каждого уровня зависят от площади, необходимой для реализации нормального потока пассажиров, зон досмотра вручную и площадок для установки оборудования, а также зон досмотра ручной клади. Рекомендации в отношении распространенных видов оборудования для обеспечения авиационной безопасности приводятся в добавлении 20.

1.24 При проектировании пунктов досмотра пассажиров необходимо учитывать следующие важные моменты:

- a) конфигурация здания аэровокзала. Имеется множество реализуемых вариантов, например, одна централизованная зона регистрации или несколько зон регистрации, но лишь некоторые из них могут быть адаптированы с учетом специфики конкретного аэровокзала;
- b) максимальная пропускная способность пассажиропотока в каждой зоне регистрации по факту и в будущем, так как этот показатель будет определять количество пунктов досмотра пассажиров, требуемых для обработки пассажиропотока при надлежащем уровне обслуживания;
- c) расположение стоек паспортного контроля, если применимо, до или после пунктов контроля в целях безопасности, так как этот фактор может играть роль в обеспечении безопасности пассажиропотока;
- d) преимущества и недостатки централизованной, полуцентрализованной и децентрализованной конфигурации пунктов досмотра пассажиров с точки зрения наличия площадей и эксплуатационных ограничений в аэропорту, учитывая, что возможны также смешанные варианты, например централизованный досмотр для всех пассажиров плюс децентрализованный пункт досмотра для рейсов повышенного уровня угрозы;
- e) типы пассажиров, например дипломаты, бизнесмены, группы, зарегистрированные пассажиры, пассажиры с электронными билетами или нуждающиеся в помощи, так как наличие

информации об "известных" пассажирах может помочь при проведении анализа угрозы по каждой категории;

- f) потоки сотрудников аэропорта, подлежащих досмотру при входе в охраняемые стерильные зоны вместе с пассажирами или отдельно от них, так как некоторые ресурсы, предназначенные для пунктов досмотра персонала, могут также использоваться для досмотра пассажиров отдельных категорий в периоды пиковых нагрузок;
- g) политика в отношении досмотра в целях авиационной безопасности, например, последние технические достижения, долгосрочная политика в области безопасности и экономически эффективные решения, так как для некоторых вариантов может потребоваться больше площади с учетом регулярной модернизации оборудования; и
- h) наличие ресурсов на персонал, текущие затраты и инвестиции, помогающих сделать выбор в пользу решений, ориентированных на технические средства или на человека.

1.25 Учитывая хроническую нехватку площадей в зданиях аэровокзала, необходимо детально проанализировать целесообразность сохранения всех существующих служебных помещений, магазинов и других объектов в пределах или поблизости от зоны, где расположены пункты досмотра пассажиров. Например, возможно, нет необходимости размещать основной офис службы авиационной безопасности поблизости от пункта досмотра пассажиров или вообще в здании аэровокзала. Более того, в течение дня главный офис службы авиационной безопасности посещают представители других организаций и персонал, и это может создавать дополнительные очереди в зоне контроля в целях безопасности и отвлекать персонал служб безопасности. Чем больше площадь, отведенная в контрольном пункте исключительно для целей досмотра пассажиров, тем выше эффективность проводимых проверок в целях безопасности.

1.26 При размещении оборудования в каждом пункте досмотра пассажиров представляется целесообразным рассматривать вариант беспрепятственного потока пассажиров, избегая сложных обходных маршрутов, которые могут иметь отрицательные последствия с точки зрения средней продолжительности обслуживания пассажира. Примеры, приведенные в таблице А16-1, носят сугубо иллюстративный характер.

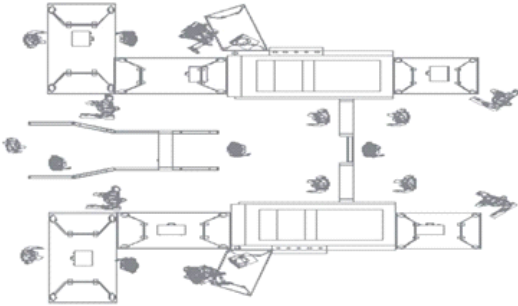
Бюджетные аспекты

1.27 При выборе концепции пунктов досмотра, наиболее предпочтительной с точки зрения конкретного места и вида применения в аэропорту, следует учитывать затраты на весь срок эксплуатации. Они должны включать капитальные затраты на средства и оборудование, текущие эксплуатационные расходы (например, на персонал и коммунальные услуги) и стоимость технического обслуживания в течение срока эксплуатации оборудования.

2. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

При выборе технологий и оборудования для использования в рамках конкретной меры обеспечения безопасности важно оценивать не только сильные и слабые стороны оборудования, но и связанные с ним аспекты человеческого фактора. При этом речь идет как о персонале служб безопасности, который должен работать на этом оборудовании, так и о пассажирах, подвергающихся с его помощью досмотру. Рекомендации по данному вопросу и информация о последних новинках в этой области для использования проектировщиками и руководителями служб безопасности содержатся в добавлении 20.

Таблица А16-1. Размещение оборудования для обеспечения безопасности в пунктах досмотра пассажиров

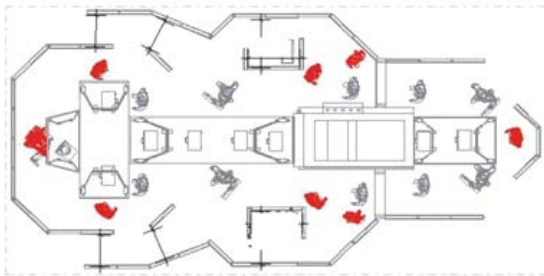


Сдвоенный пункт досмотра пассажиров уровня 2 со стандартными процедурами проверки уровня 2 для использования при входе в здания аэровокзала или охраняемые зоны ограниченного доступа.

Основное внимание уделяется возможности сокрытия опасных предметов в ручной клади, и поэтому при калибровке АДМ следует ориентироваться на обнаружение небольших металлических предметов.

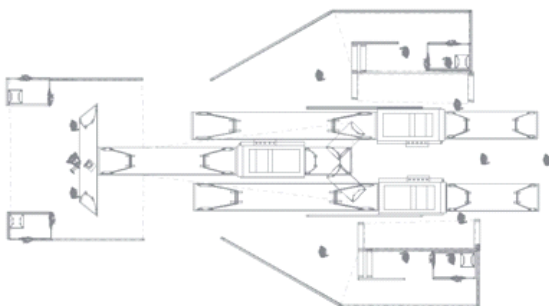
Первоочередная задача – обеспечить высокую пропускную способность, чтобы свести к минимуму образование очередей.

Рентгеновские установки должны иметь достаточно большую рабочую камеру для проверки ручной клади любых размеров.



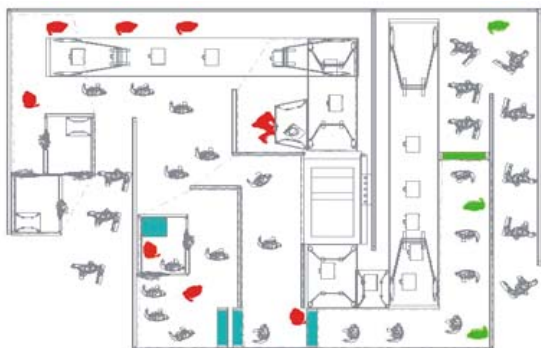
Пункт досмотра пассажиров уровня 2 с одной рентгеновской установкой, двумя АДМ и стойкой досмотра ручной.

Такую конфигурацию можно использовать для обслуживания сотрудников и/или зарегистрированных пассажиров/пассажиры, часто пользующихся воздушным транспортом, в отношении которых существует минимальная возможность срабатывания тревожной сигнализации при прохождении АДМ и досмотре ручной клади.



Сдвоенный пункт досмотра пассажиров уровня 3 с рентгеновской установкой уровня 2 и усовершенствованным АДМ; досмотр уровня 3 проводится вручную.

Процедуры уровня 2 для ручной клади, прошедшей автоматические процедуры уровня 1, а также более усовершенствованные процедуры уровня 2 и досмотр вручную для ручной клади.



Пункт досмотра пассажиров уровня 3; один АДМ работает в режиме самообслуживания, т. е. пассажиры видят, сработает ли сигнализация, до того, как они пройдут первый уровень.

Процедуры уровня 2 выполняются более совершенными детекторами и уровня 3 с досмотром вручную.



Сдвоенный пункт досмотра пассажиров уровня 3 с общими процедурами уровня 2 и уровня 3 для пассажиров.

Такой же принцип, что и для пункта досмотра пассажиров уровня 3, но средства уровня 2 и уровня 3 общие.

3. ДОСМОТР ПЕРЕВОЗИМОГО В ГРУЗОВОМ ОТСЕКЕ БАГАЖА

3.1 Учитывая различия проектных особенностей и характеристик движения для разных аэропортов, при выборе методов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа следует ориентироваться на систему, наилучшим образом учитывающую местную специфику. В каждом аэропорту при принятии решения относительно размещения оборудования и применения методов и технологий досмотра багажа необходимо анализировать последствия с точки зрения затрат, пропускной способности и условий труда на местах.

3.2 Для выбора наиболее эффективной и действенной системы необходимо руководствоваться следующими принципами:

- a) система должна обеспечивать досмотр как багажа убывающих пассажиров, так и трансферного багажа;
- b) необходимо сводить к минимуму последствия для пропускной способности аэропорта и аэровокзала при соблюдении приемлемых стандартов безопасности и обслуживания;

- c) инвестиции в персонал, строения и оборудование должны быть соразмерными требованиям поддержания приемлемых стандартов безопасности и обслуживания; и
- d) необходимо стремиться к сведению к минимуму неудобств для работы аэропорта и пассажиров как на этапе строительства и установки системы, так и при ее повседневной эксплуатации.

3.3 Варианты установки систем досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа могут включать проведение досмотра:

- a) в пунктах регистрации за пределами аэропорта, например, в гостиницах, в центре города, и т. д.;
- b) в стерильных зданиях аэровокзала;
- c) в стерильных зонах безопасности перед залом регистрации;
- d) в зонах перед стойкой регистрации;
- e) на стойке регистрации или за ней; и
- f) в процессе последующей обработки багажа.

Досмотр за пределами аэропорта

3.4 Досмотр всего перевозимого в грузовом отсеке багажа или его части может проводиться за пределами аэропорта, например в пунктах регистрации авиакомпаний в центре города.

3.5 Весь багаж следует тщательно охранять после досмотра, во время складского хранения и доставки на борт воздушного судна.

3.6 Степень охвата при досмотре должна быть такой же, что и в аэропорту, с использованием специальных пунктов регистрации.

3.7 Возможные преимущества досмотра за пределами аэропорта:

- a) повышение уровня обслуживания некоторых клиентов, прибывших по железной дороге или останавливающихся в местных гостиницах, если досмотр проводится на вокзалах или в гостиницах;
- b) возможность использования для рейсов повышенной степени угрозы;
- c) снижение нагрузки на существующие объекты в аэровокзале благодаря уменьшению объема багажа, досматриваемого в аэропорту; и
- d) возможное содействие в рамках смешанных систем перевозки.

3.8 Возможные недостатки досмотра за пределами аэропорта:

- a) необходимость тщательной охраны багажа после его досмотра, во время хранения и до момента доставки в аэропорт;
- b) риск несанкционированного вскрытия во время перевозки в аэропорт;

- c) незначительное количество пассажиров, проходящих регистрацию на железнодорожных вокзалах или в гостиницах;
- d) невозможность использования для трансферного багажа; и
- e) упущенная коммерческая прибыль для коммерческих арендаторов аэропорта.

Досмотр в пунктах за пределами действующих аэровокзалов

3.9 Досмотр всего перевозимого в грузовом отсеке багажа или его части может проводиться за пределами действующих аэровокзалов.

3.10 Возможные преимущества такого досмотра:

- a) уменьшение рабочей нагрузки на действующие аэровокзалы благодаря тому, что весь багаж досматривается в отдельном здании; и
- b) небольшой объем строительных работ или неудобств в действующих аэровокзалах, если оборудуется новая зона регистрации.

3.11 Возможные недостатки такого досмотра:

- a) если весь багаж будет досматриваться в отдельном здании, новая зона регистрации потребует больше дополнительных помещений, а также может потребоваться перенос других объектов;
- b) большие затраты на строительство, оборудование, охрану досмотренного багажа при его транспортировке и функционирование системы; и
- c) необходимость перевозки пассажиров между зданиями аэропорта.

Досмотр в стерильном аэровокзале

3.12 Согласно концепции "стерильного аэровокзала" все здание пассажирского аэровокзала объявляется стерильной зоной, и все пассажиры, сотрудники, посетители, багаж и товары, попадающие в здание, должны досматриваться на таком же уровне, что и пассажиры перед посадкой.

3.13 На границе здания пассажирского аэровокзала создается стерильная зона, перед входом в которую могут образовываться очереди, в том числе в зоне подъездных дорог для общественного транспорта.

3.14 Возможные преимущества такого досмотра:

- a) централизация досмотра, обеспечивающая оптимальное использование оборудования и людских ресурсов;
- b) отсутствие помех для действующих процессов или оборудования для регистрации;
- c) пассажиры видят, какое внимание уделяется безопасности; и
- d) как правило, проще внедрять новые технологии по мере их появления, так как оборудование не связано с системами обработки багажа.

3.15 Возможные недостатки такого досмотра:

- a) необходимость досмотра всех лиц, входящих в аэровокзал, включая пассажиров, персонал, членов экипажей и провожающих пассажиров лиц;
- b) все предметы, попадающие в аэровокзал, досматриваются, хотя большинство из них, возможно, не предназначено для перевозки в грузовом отсеке и не создает угрозы воздушным судам;
- c) полную стерильность можно обеспечить только в том случае, если применять меры контроля в целях безопасности в отношении всех товаров и отправок;
- d) этот метод может использоваться только в отношении багажа вылетающих пассажиров и не применим к трансферному багажу;
- e) требуется оборудовать на каждом входе в здание большие зоны досмотра. Они могут занять существующие зоны высадки пассажиров, которые придется перенести в другое место;
- f) помехи в работе и снижение пропускной способности на этапе строительства;
- g) для поддержания требуемого уровня обслуживания в аэровокзале может потребоваться установка дополнительных пунктов досмотра, что приведет к увеличению капитальных и эксплуатационных затрат;
- h) пассажирам, возможно, придется стоять в очереди три раза – на входе в аэровокзал, при регистрации и во время официальной проверки государственными службами;
- i) пассажирам может потребоваться прибывать раньше или проводить меньше времени в коммерческих предприятиях;
- j) необходимо контролировать выходы для предотвращения несанкционированного доступа; и
- k) подозрительное место багажа нельзя изъять после досмотра, поэтому необходима эвакуация аэровокзала.

Досмотр в стерильной зоне безопасности перед регистрацией

3.16 Создается стерильная зона на границе зоны регистрации или несколько небольших зон в зале регистрации. Пассажиров и их ручную кладь также следует досматривать, а багаж, предназначенный для перевозки в грузовом отсеке, необходимо сразу же оборачивать или перевязывать во избежание помещения в них предметов после досмотра. В качестве альтернативного варианта пассажиров и их багаж могут сопровождать к стойке регистрации сотрудники эксплуатантов воздушных судов или персонал службы безопасности аэропорта.

3.17 Возможные преимущества такого досмотра:

- a) централизация досмотра позволяет более эффективно использовать людские ресурсы и оборудование;
- b) систему можно использовать для рейсов повышенной степени угрозы;
- c) во время ожидания пассажиров в очереди перед пунктом досмотра можно применять другие процедуры обеспечения безопасности, например профайлинг;

- d) пассажиры видят, какое внимание уделяется безопасности;
- e) не создается помех действующим процессам или оборудованию для регистрации;
- f) после регистрации не требуется дополнительных процедур для багажа, перевозимого в грузовом отсеке;
- g) не создается помех для существующей системы обработки багажа; и
- h) как правило, проще внедрять новые технологии по мере их разработки, так как оборудование не связано с системами обработки багажа.

3.18 Возможные недостатки такого досмотра:

- a) пассажиров и ручную кладь необходимо досматривать одновременно во избежание помещения недосмотренных предметов в багаж, предназначенный для перевозки в грузовом отсеке, после его досмотра;
- b) этот метод может использоваться только в отношении багажа вылетающих пассажиров и не применим к трансферному багажу;
- c) на каждом входе в зону регистрации необходимо оборудовать большую зону досмотра, что снижает пропускную способность аэровокзала;
- d) возможность помех в работе и уменьшения пропускной способности на этапе строительства;
- e) для поддержания требуемого уровня обслуживания в аэровокзале может потребоваться установка дополнительных пунктов досмотра, что приведет к увеличению капитальных и эксплуатационных затрат;
- f) пассажирам, возможно, придется стоять в очереди три раза – на входе в аэровокзал, при регистрации и во время официальной проверки государственными службами;
- g) при использовании нескольких зон регистрации потребуется регулировать очереди пассажиров для обеспечения эффективного движения пассажиропотоков к назначенным зонам регистрации;
- h) необходимо контролировать выходы для предотвращения несанкционированного доступа; и
- i) подозрительное место багажа невозможно изъять после досмотра, поэтому необходима эвакуация аэровокзала.

Досмотр перед стойками регистрации

3.19 Если пункт досмотра размещен непосредственно перед стойкой регистрации эксплуатанта воздушного судна, следует досматривать предназначенный для перевозки в грузовом отсеке багаж и другие предметы, которые, возможно, не будут разрешены к перевозке в пассажирском салоне в качестве ручной клади.

3.20 Если выбран этот метод, а багаж возвращается пассажиру после досмотра для доставки его к стойке регистрации, требуется строгий контроль во избежание помещения пассажирами недосмотренных предметов в багаж, который прошел досмотр, а также регистрации не прошедшего досмотр багажа для перевозки в грузовом отсеке.

3.21 Возможные преимущества такого досмотра:

- a) может использоваться для рейсов повышенной степени угрозы;
- b) пассажиры видят, какое внимание уделяется безопасности;
- c) не затрагивает публику, помимо пассажиров;
- d) пассажирам не требуется стоять в дополнительной очереди; и
- e) багаж несложно вернуть пассажиру, если требуется ручной досмотр.

3.22 Возможные недостатки такого досмотра:

- a) требуется наблюдение, чтобы не допустить несанкционированного проникновения в досмотренный багаж;
- b) необходимы дополнительные помещения для оборудования и процессов досмотра, включая специальную зону ручного досмотра по крайней мере 10% багажа, предназначенного для перевозки в грузовом отсеке;
- c) прогнозируемое уменьшение пропускной способности или соответствующее увеличение производственных площадей перед зоной регистрации;
- d) скопление людей в пункте досмотра может привести к ошибкам при досмотре багажа вручную, например, ошибочному выбору багажа для досмотра вручную;
- e) этот метод может использоваться только в отношении багажа вылетающих пассажиров и не применим к трансферному багажу; и
- f) подозрительное место багажа нельзя изъять после досмотра, и поэтому необходима эвакуация аэровокзала.

Досмотр во время или после регистрации

3.23 Если багаж досматривается в процессе или сразу же после регистрации, оборудование для досмотра может быть вмонтировано в каждую стойку регистрации, на ленте багажного транспортера или в охраняемой зоне позади стоек регистрации. Обычно устанавливаются стандартные рентгеновские системы, при использовании которых требуется досматривать вручную не менее 10 % багажа; досмотр вручную можно проводить непосредственно у места регистрации или в специальном помещении для досмотра вблизи зоны регистрации.

3.24 Сертифицированные системы компьютерной томографии монтируются в стойку регистрации. Такие системы имеют такие же показатели обнаружения, что и крупные автоматизированные линейные системы компьютерной томографии, но обладают более низкой пропускной способностью – от 60 до 80 мест багажа в час, что примерно соответствует параметрам процесса регистрации пассажиров и позволяет избежать дополнительных задержек.

3.25 Возможные преимущества такого досмотра:

- a) досматривается только багаж, предназначенный для перевозки в грузовом отсеке;

- b) пассажиры видят, какое внимание уделяется безопасности;
- c) затрагивает только пассажиров;
- d) пассажирам не нужно стоять в дополнительных очередях; и
- e) при использовании стандартных систем может увеличиться время регистрации. Тем не менее, при использовании этого процесса можно избежать снижения пропускной способности.

3.26 Возможные недостатки такого досмотра:

- a) значительные капитальные затраты, связанные с установкой оборудования для досмотра на каждой стойке регистрации;
- b) необходимость открытия новых стоек регистрации, если невозможно переоборудовать существующие стойки;
- c) необходимость модификации оборудования для обработки багажа на стойке регистрации;
- d) может потребоваться скорректировать процесс регистрации таким образом, чтобы вначале оформлялся багаж, который можно досматривать в ходе регистрации другого пассажира. Для этого может потребоваться новое программное обеспечение для систем регистрации при вылете, используемых агентами и эксплуатантами воздушных судов;
- e) возможное сокращение количества стоек регистрации;
- f) может увеличиться продолжительность каждой регистрации;
- g) операторы будут стремиться ускорить досмотр багажа;
- h) этот метод может использоваться только в отношении багажа вылетающих пассажиров и не применим к трансферному багажу;
- i) требуется дополнительное помещение специально для досмотра вручную рядом со стойками или позади них; и
- j) подозрительное место багажа нельзя изъять после досмотра, и поэтому необходима эвакуация аэровокзала.

Досмотр в зоне комплектования багажа

3.27 Если багаж досматривается в зоне комплектования багажа непосредственно на ленте транспортера, как правило, используется многоуровневый подход, при котором за высокоскоростным автоматизированным рентгеновским оборудованием следуют автоматизированные средства обнаружения взрывчатых веществ в качестве вторичного досмотра; после них используются более совершенные средства для обнаружения взрывчатых веществ и детонаторов, а обслуживающие их опытные сотрудники решают, требуется ли досмотр вручную. Более подробная информация о технических характеристиках содержится в добавлении 19.

3.28 Возможные преимущества такого досмотра:

- a) досматривается только багаж, предназначенный для перевозки в грузовом отсеке;
- b) затрагивает только пассажиров;
- c) весь багаж, предназначенный для перевозки в грузовом отсеке, досматривается на одном уровне; и
- d) капитальные затраты в разумных пределах.

3.29 Возможные недостатки такого досмотра:

- a) невозможно переоборудовать с учетом новых требований к досмотрам в целях безопасности;
 - b) может потребоваться модификация оборудования для обработки багажа в зоне комплектования; и
 - c) если потребуются вскрыть предназначенный для перевозки в грузовом отсеке багаж в присутствии пассажира, необходимо разработать специальные процедуры поиска такого пассажира в аэровокзале в зоне для публики или стерильной зоне и сопровождать его или ее к месту проведения ручного досмотра, после чего вновь проводить его или ее в зону посадки или стерильную зону.
-

Добавление 17

ГОТОВНОСТЬ К ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИЕЙ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Готовность к чрезвычайной ситуации и управление кризисной ситуацией представляют собой два важнейших элемента общей системы обеспечения безопасности в аэропорту, так как чрезвычайные ситуации могут иметь серьезные последствия для репутации государства и соответствующего(их) аэропорта(ов). Помимо разработки программ и мер, предназначенных конкретно для обеспечения готовности к чрезвычайной ситуации и управления кризисной ситуацией, о которых говорится в главе 17, необходимо предусмотреть надлежащие средства и инфраструктуры для успешного разрешения кризисных ситуаций. На этапе проектирования аэропорта следует консультироваться со специалистами и экспертами по разрешению кризисных ситуаций в аэропорту, с тем чтобы высказанные ими рекомендации технического и оперативного характера можно было учесть при планировании компоновки аэропорта. Для обеспечения надлежащей координации следует также консультироваться с компетентным полномочным органом государства.

2. АОЦ

2.1 АОЦ в аэропорту должен обеспечивать координацию и согласование усилий всех сторон, задействованных в разрешении чрезвычайной ситуации. Оборудование АОЦ должно отвечать базовым минимальным стандартам, однако степень сложности и качество каждой единицы оборудования должны прямо соотноситься с размерами аэропорта и объемами его операций. Во многих аэропортах необходимость затрат на создание АОЦ игнорируется из-за чрезвычайно малой вероятности возникновения серьезной кризисной ситуации; при этом исходят из того, что существующие объекты позволят справиться с кризисной ситуацией без больших неудобств. Следует признать, что строительство объекта, отвечающего всем изложенным ниже требованиям, в небольшом аэропорту вряд ли будет оправданным. Возможно, целесообразнее разместить АОЦ в центре управления действиями по обеспечению безопасности или центре оперативного управления аэропорта. В некоторых аэропортах создан единый комплексный центр управления аэропортом, который координирует и контролирует осуществление всех операций в аэровокзале, на охраняемом перроне и летном поле.

2.2 Тем не менее, представляется нежелательным, чтобы АОЦ выполнял другие функции, например, конференц-зала, в периоды нормальной эксплуатации, если этого можно избежать, так как АОЦ всегда должен находиться в состоянии готовности. Если вопрос о создании АОЦ рассматривается лишь на заключительных этапах проектирования аэропорта, трудно или даже невозможно учесть все основные технические и эксплуатационные потребности тех сторон, которые будут заниматься разрешением кризисной ситуации. Компромиссы и поиск недорогих и краткосрочных решений на поздних стадиях проектирования могут повлечь за собой дорогостоящие и трагические последствия в случае кризиса.

2.3 Для руководства ответными действиями при возникновении в аэропорту серьезной чрезвычайной ситуации в сфере безопасности – например, в случае акта незаконного захвата воздушного судна, угрозы взрыва воздушного судна или авиационных объектов и других актов диверсии или терроризма в аэропорту, – хорошо организованный и должным образом оснащенный АОЦ является абсолютно необходимым элементом.

2.4 Следует предусматривать надлежащие средства, даже если это покажется чрезмерным, для всех сторон, непосредственно участвующих в разрешении кризисной ситуации, так как масштабы кризиса могут потребовать привлечения большого количества экспертов и специального оборудования на продолжительное время.

2.5 Приводимые ниже рекомендации охватывают широкий диапазон аспектов планирования АОЦ в аэропорту.

Расположение, доступ и автостоянки

2.6 При выборе места для АОЦ необходимо учитывать перечисленные ниже оперативные требования, призванные:

- a) обеспечить защиту объекта от возможного нападения;
- b) исключить доступ публики и/или представителей средств массовой информации;
- c) обеспечить беспрепятственный доступ к вспомогательным службам, расположенным за пределами аэропорта;
- d) обеспечить беспрепятственный доступ к службам и персоналу на территории аэропорта; и
- e) предоставлять оперативные средства и возможности, перечисленные в настоящем разделе.

2.7 Объект следует разместить на достаточном удалении от зон оперативной деятельности аэропорта, позволяющем, не создавая помех в работе, сравнительно просто контактировать с персоналом аэропорта, который может привлекаться для выполнения оперативных, консультативных или вспомогательных функций.

2.8 Доступ на прилегающую территорию и в сам центр следует контролировать, предоставляя его только уполномоченному персоналу, который необходим для предпринятия ответных действий в серьезной чрезвычайной ситуации, связанной с безопасностью.

2.9 Доступ транспортных средств на объект следует контролировать, предоставляя его только имеющим разрешения транспортным средствам; необходимо предусмотреть достаточное количество мест для стоянки. Кроме того, вблизи объекта следует оборудовать дополнительные места для стоянки вспомогательных транспортных средств – например, пожарных автомобилей, транспортных средств службы бортипитания и не относящейся к аэропорту службы подвижной связи.

2.10 На подъезде к объекту и на самом объекте необходимо установить знаки, ясно указывающие, что данная зона является зоной ограниченного доступа и/или предназначена только для уполномоченного персонала и имеющих разрешения транспортных средств, а также указательные знаки для ускорения и упрощения доступа персонала и транспортных средств.

2.11 Командный центр должен иметь прямой обзор контролируемой зоны аэропорта, перронов и изолированного места стоянки воздушных судов. Если прямой обзор отсутствует, для его обеспечения рекомендуется в максимальной степени использовать оборудование ЗТС с разными углами обзора.

Проектирование

2.12 Объект следует проектировать таким образом, чтобы под одной крышей объединить все элементы, обеспечивающие ответные действия в кризисной ситуации. Из центра должны осуществляться функции связи, эффективного управления и контроля. При проектировании центра необходимо учитывать следующие аспекты:

- a) *Вход.* Помещение должно быть достаточно просторным на случай одновременного прибытия нескольких человек и иметь внешний контрольно-пропускной пункт для обеспечения доступа в здание только сотрудников или посетителей, имеющих на это разрешение.
- b) *Командный центр.* Это подразделение по существу является координационным центром, в котором сходятся все нити управления и руководства и установлена основная часть оборудования связи. Доступ сюда следует предоставлять лишь ограниченному числу сотрудников, и поэтому необходимо предусмотреть меры контролирования доступа как в периоды нормальной работы, так и в кризисной ситуации. Командный центр является самым важным помещением, где руководитель действий, связанных с инцидентом, может получать всю необходимую информацию для выработки планов, принятия решений и оперативной и эффективной передачи указаний исполнителям на местах. Центр необходимо как можно надежнее защищать от шума посредством использования звукоизолирующих материалов на полу, стенах и потолке; следует также предусмотреть автономные средства освещения и вентиляции для создания спокойной обстановки, способствующей рациональным действиям по разрешению проблем и принятию решений. Командный центр следует спроектировать в виде отдельных небольших помещений для представителей различных ведомств, участвующих в разрешении инцидента. Для снижения уровня шума работу с оборудованием контроля и связи следует проводить в индивидуальных наушниках, предусмотрев возможности использования громкоговорителей, когда это необходимо. Руководитель действий по разрешению инцидента и его заместитель (заместители) должны размещаться в отдельном кабинете в центре управления. Это позволит руководителю в спокойной обстановке оценивать ситуацию, разговаривать по телефону и обсуждать тактические варианты. Использование стеклянных перегородок позволит руководителю наблюдать за работой командного центра, не отвлекаясь на шум.
- c) *Комната для группы по переговорам.* Для группы по переговорам необходимо выделить отдельное помещение, смежное с командным центром и сообщаемое с ним, предусмотрев в нем такие основные элементы, как удобные места для сидения, средства связи (внешней и внутренней), оборудование для видео- и звукозаписи и воспроизведения и мониторы системы ЗТС. Помещение должно быть оборудовано с расчетом на минимальную численность группы по переговорам о заложниках в 4 человека, в которую входят: переговорщик, его помощник/"суфлер", психиатр и руководитель группы.
- d) *Комната для инструктажа.* Отдельное помещение, в котором проводятся регулярные инструктажи для вновь прибывающих сотрудников и представителей вспомогательных служб, а также привлекаемых специализированных учреждений, таких, как группы ОБ или вооруженные группы захвата и сотрудники разведывательных ведомств. Желательно предусмотреть возможность разделения этого помещения на две комнаты с помощью ширм или раздвижных перегородок, чтобы при необходимости одновременно проводить инструктаж для двух групп. Брифинги для представителей средств массовой информации должны проводиться на достаточном удалении от АОЦ.
- e) *Комната связи.* В этом помещении должны размещаться персонал и оборудование, непосредственно не связанные с процессом принятия решений в командном центре, но обеспечивающие вспомогательное обслуживание руководства. Здесь следует размещать такие "шумные" средства связи, как факсимильные аппараты и телексы, телепринтеры и телефонный коммутатор АОЦ.
- f) *Кухня, туалет и санитарно-бытовой отсек.* Действия по урегулированию чрезвычайной ситуации могут продолжаться несколько дней, и поэтому необходимо оборудовать туалетные и

душевые помещения для всех сотрудников (мужчин и женщин). Следует также предусмотреть кухню, в которой можно было бы приготовить легкие закуски и прохладительные напитки, с достаточным количеством мест для сидения.

2.13 При планировании этого объекта следует в максимальной степени использовать приподнятые полы, поскольку они обеспечивают наибольшую гибкость при прокладке различных кабелей и линий для основных средств связи и компьютерного оборудования. Такие полы позволяют также по мере необходимости устанавливать дополнительное оборудование или обновлять его с минимальными неудобствами. Кроме того, следует предусмотреть подходящие отверстия в стенах центра для прокладки кабелей и подключения средств подвижной связи или резервных систем к оборудованию, находящемуся внутри центра.

2.14 Для нормальной работы центра необходимо обеспечить бесперебойную подачу электропитания. Для этого можно установить в центре зарезервированную систему бесперебойного электроснабжения или подключить центр к источнику бесперебойного питания и/или предусмотреть резервные аварийные генераторы.

2.15 Следует установить потребности в помещениях и оперативных средствах для тех ведомств, которые должны действовать из АОЦ или работать в нем. Если речь идет, к примеру, об оперативных группах или вооруженных группах захвата, эти потребности могут быть весьма обширными.

Связное оборудование

2.16 Центр должен располагать следующими средствами связи:

- a) стационарное и портативное оборудование радиосвязи, способное работать на всех частотах, используемых персоналом служб оперативной поддержки в аэропорту;
- b) стационарное и портативное оборудование радиосвязи, способное работать на всех частотах, используемых сотрудниками полиции, военного ведомства и аэропортовой службы безопасности в пределах данного аэропорта и в прилегающей к нему зоне;
- c) стационарное и портативное оборудование радиосвязи, способное работать на всех частотах, используемых органами обслуживания воздушного движения в аэропорту или в пределах диспетчерского района. При радиопереговорах с воздушным судном в полете необходимо проявлять осмотрительность, и перед началом таких переговоров следует проконсультироваться с сотрудниками органа управления воздушным движением;
- d) подходящая стационарная наземная линия связи или оборудование защищенной радиосвязи, предназначенные для использования группой по переговорам о заложниках при ведении связи с соответствующим воздушным судном;
- e) доступ к системе внутренней телефонной связи;
- f) доступ к внешней национальной сети телефонной связи и сети международной телефонной связи. Необходимо установить коммутатор и выделить несколько линий, но публиковать лишь часть номеров, с тем чтобы большое количество одновременно входящих вызовов не препятствовало установлению исходящей связи. Необходимо иметь средства международной связи с прямым набором или прямой доступ к оператору международной телефонной станции для установления связи с другими государствами;

- g) записывающая и воспроизводящая аппаратура, способная записывать все речевые сообщения, поступающие в центр и исходящие из него по радио и телефону. Особое внимание следует уделять передачам на борт и с борта воздушного судна;
- h) в случае отсутствия надежных средств связи с прямым набором рекомендуется предусмотреть линии прямой телефонной связи центра ("горячие" линии) с различными важнейшими учреждениями как в аэропорту, так и за его пределами. В каждом аэропорту и государстве существуют внутренние требования, основанные на собственных планах реагирования. В качестве примера можно привести наличие линий прямой связи с национальным правительственным комитетом и/или центром по кризисным ситуациям и другими важнейшими организациями, расположенными за пределами аэропорта, такими, как пожарная служба, служба скорой помощи, больница, полиция и/или военное ведомство и любые другие службы по усмотрению АКБ. Требуется также линия прямой связи с такими ключевыми организациями на территории аэропорта, как топливозаправочные компании, подразделения технического обслуживания воздушных судов, наземного обслуживания, бортипитания, медико-санитарные и любые другие службы по усмотрению АКБ;
- i) средства факсимильной связи;
- j) коммерческий телекс с оборудованием сети авиационной фиксированной электросвязи и службы электросвязи и информации авиаконаний (СИТА) для использования сотрудниками служб авиационной связи и представителями эксплуатантов воздушных судов;
- k) резервные средства электросвязи для обеспечения связи по защищенным наземным линиям или радиосвязи в радиусе до 2 км от центра; и
- l) компьютерная сеть и оборудование с постоянным подключением к Интернету.

Оборудование общего назначения

Командный центр и комната связи

2.17 Для помещений командного центра и комнаты связи рекомендуется следующее оборудование и оснащение:

- a) карты и планы соответствующей страны, аэропорта и прилегающих к нему районов, а также подробный план аэропорта. План аэропорта должен иметь нанесенную сетку координат и указывать все основные характеристики. На случай необходимости следует знать, где находятся поэтажные планы всех строений аэропорта, а также схемы всех аэропортовых коммуникаций, если их нет в АОЦ;
- b) пульта с достаточной рабочей площадью для управления всем необходимым оборудованием;
- c) удобные кресла для персонала, желательно с регулируемой высотой сиденья и на колесиках;
- d) планшет или стол с ящиками для изучения и хранения карт и планов;
- e) автономно контролируемые системы освещения, отопления и кондиционирования воздуха;
- f) копии всех соответствующих программ обеспечения безопасности;

- g) телефонные справочники аэропорта и правительственных учреждений;
- h) журнал учета или картотека переводчиков с указанием языков, которыми они владеют, и номеров телефонов для связи, а также график дежурств и процедуры вызова;
- i) дисплей системы индикации полетной информации;
- j) приемники станций коммерческого радиовещания и телевидения;
- k) планшеты для отображения обстановки или ситуации;
- l) часы, показывающие местное время и всемирное координированное время (UTC);
- m) таблица радиочастот и позывных для использования операторами радиооборудования;
- n) достаточный запас канцелярских принадлежностей;
- o) жалюзи на окнах, регулирующие доступ дневного света в помещения и, при необходимости, препятствующие обзору помещений с улицы;
- p) аптечка для оказания первой медицинской помощи;
- q) бинокли и фонари;
- r) белая доска с фломастерами и указкой;
- s) пепельницы и корзины для мусора; и
- t) емкость для охлажденной воды.

Комната для группы по переговорам

2.18 В помещении для группы по переговорам рекомендуется иметь следующее оборудование и оснащение:

- a) пульт с аппаратурой связи, необходимой для обеспечения процесса переговоров, включая линию внутренней связи с руководителем группы по разрешению инцидента;
- b) автономные средства звукозаписи и воспроизведения;
- c) удобные кресла для персонала, желательно с регулируемой высотой сиденья и на колесиках;
- d) автономно контролируемые системы освещения, отопления и кондиционирования воздуха;
- e) часы, показывающие местное время и UTC; и
- f) мониторы системы ЗТС, если центр не имеет прямого обзора изолированного места стоянки воздушных судов.

Комната для инструктажа

2.19 В комнате для инструктажа рекомендуется иметь следующее оборудование и оснащение:

- a) стол для проведения совещаний с достаточным количеством стульев;
- b) магнитофон;
- c) часы, показывающие местное время и UTC;
- d) линия внутренней связи с командным центром;
- e) телефоны;
- f) белая доска с фломастерами и указкой;
- g) проектор, экран и запас чистых диапозитивов;
- h) раскладывающийся макет аэропорта;
- i) переносная классная доска с подставкой и мелом;
- j) крупномасштабные планы аэропорта, поэтажные планы строений аэропорта и схемы коммуникаций;
- k) достаточный запас канцелярских принадлежностей;
- l) аптечка для оказания первой медицинской помощи;
- m) пепельницы и корзины для мусора; и
- n) мегафон.

Бытовой отсек

2.20 В бытовом отсеке рекомендуется иметь следующее оборудование и оснащение:

- a) умывальник со стоком;
- b) средства для нагрева воды и приготовления пищи;
- c) холодильник и средства для хранения продуктов питания; и
- d) столовая посуда, столовые приборы и моющие средства.

Центр управления действиями по обеспечению безопасности

2.21 Центр управления действиями по обеспечению безопасности должен использоваться в повседневной работе для координации текущих операций по обеспечению безопасности в аэропорту, включая действия в случае инцидента, меры в отношении конкретных рейсов (рейсы повышенного уровня угрозы,

протокольные рейсы и т. д.) и координацию действий с местными органами, участвующими в осуществлении на повседневной основе мер безопасности. Общие требования в отношении проектных характеристик, помещений и оборудования для этого органа должны рассматриваться в качестве приоритетных, так как от них прямо зависит эффективность повседневной деятельности по обеспечению безопасности.

2.22 АОЦ и центр управления действиями по обеспечению безопасности должны располагаться на одном объекте. Преимущество совместного расположения этих двух центров заключается в оптимизации отдачи от инвестиций как в финансовом, так и в оперативном плане. Вместе с тем эти центры должны находиться в пределах охраняемого периметра. Объект следует разместить за пределами аэровокзала, что позволит использовать АОЦ при возникновении кризисной ситуации в терминале аэропорта. Вместе с тем необходимо иметь быстрый и беспрепятственный доступ в АОЦ и центр управления действиями по обеспечению безопасности из аэровокзала.

Другие объекты по управлению кризисной ситуацией

2.23 Для надлежащего управления кризисной ситуацией требуется ряд дополнительных функций. Особого внимания с точки зрения проектирования аэропорта заслуживают вопросы организации работы с родственниками, находящимися в аэропорту, представителями прессы и средств массовой информации, а также с запросами по телефону.

Комната для представителей прессы и средств массовой информации

2.24 Серьезные инциденты, связанные с безопасностью, привлекают пристальное внимание средств массовой информации. Отношения со средствами массовой информации должны строиться на справедливой, но твердой основе во избежание публикации информации, которая могла бы нанести ущерб планируемым или предпринимаемым силами безопасности действиям. Контроль за информацией о ситуации должен осуществляться на постоянной основе, с тем чтобы не допустить случаев перехвата радиопереговоров между полицией и воздушным судном и их воспроизведения в выпусках новостей средствами массового вещания. Недопустимо также проникновение бригад кинооператоров в район инцидента для съемки хода операции, так как это может привести к опасному нагнетанию напряженности среди преступников, а преждевременное раскрытие информации, касающейся операции, способно нарушить тактические планы.

2.25 Комната для представителей прессы и средств массовой информации не должна располагаться вблизи АОЦ. Более предпочтительным и удобным с точки зрения доступа представляется помещение в здании аэровокзала.

Изолированное место стоянки воздушных судов

2.26 Изолированное место стоянки воздушных судов должно находиться на максимально возможном удалении от других мест стоянки воздушных судов, зданий или открытых для публики мест и ограждений аэропорта. Изолированные места стоянки воздушных судов могут также использоваться в случае захвата воздушного судна или угрозы взрыва, однако при размещении в этой зоне "подозрительного" воздушного судна проходящие через нее рулежные дорожки или ВПП придется закрывать для использования. Выбор оптимальных мест для этой цели проектировщикам следует согласовывать с правоохранительными учреждениями или службами безопасности, которые будут участвовать в разрешении таких инцидентов.

2.27 Изолированное место стоянки воздушных судов может также использоваться в качестве "охраняемого места стоянки", где можно расположить воздушное судно, которому угрожает акт незаконного вмешательства, так долго, как это потребуется, или для посадки или высадки пассажиров. При наличии угрозы

взрыва на борту воздушного судна может также потребоваться выгрузить и проверить груз, почту и бортприпасы. Необходимо убедиться том, что под изолированным местом стоянки воздушных судов не проходят подземные газопроводы, топливопроводы, магистральные водопроводы, электрические или связные кабели. В идеальном варианте эти места стоянки должны планироваться таким образом, чтобы исключить возможность физического доступа или нападения несанкционированных лиц на воздушное судно. Следует также учитывать направления преобладающих ветров и траектории взлета и посадки воздушных судов в аэропорту, с тем чтобы свести к минимуму возможность нарушения работ в аэропорту и прилегающих районах в случае возникновения пожара на борту воздушного судна или выброса опасных веществ с борта воздушного судна. Кроме того, необходимо предусмотреть возможность наблюдения за изолированным местом стоянки воздушных судов из зоны аэровокзала и АОЦ.

2.28 Следует также принимать во внимание положения Стандарта 3.14.1 и рекомендации 3.14.2 тома I Приложения 14 "Аэродромы", касающиеся изолированных мест стоянки воздушных судов.

Добавление 18

СИСТЕМЫ ЗАЩИТНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ И ЗТС

1. СИСТЕМЫ ЗАЩИТНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

Общие положения

1.1 Системы защитной сигнализации предназначены для обнаружения проникновения или попытки проникновения нарушителя в охраняемую зону, определения места проникновения и подачи сигнала тревоги силам реагирования.

1.2 Системы защитной сигнализации классифицируются в соответствии с уровнем защиты, который они предлагают. Система класса 1 обеспечивает самый низкий уровень защиты, а система класса 4 – самый высокий, как показано ниже:

- a) класс 1: система сигнализации, предназначенная для использования в помещениях с низким уровнем риска, когда нарушители плохо разбираются в системах сигнализации и располагают лишь ограниченным набором инструментов. При срабатывании такой системы вряд ли будут задействованы специально выделенные силы реагирования; скорее, они рассчитаны на реакцию публики при срабатывании звуковой или световой сигнализации;
- b) класс 2: система сигнализации, обычно применяемая в помещениях, где вероятность изоциренного способа проникновения не очень велика. Предполагается, что нарушители имеют ограниченные знания о системах сигнализации и располагают лишь базовым набором инструментов и приборов;
- c) класс 3: система сигнализации, применяемая в помещениях, где находится дорогостоящее имущество. Такая система включает в себя также соответствующие средства физической защиты. Обеспечиваемый такой системой уровень защиты должен быть рассчитан на нарушителей, которые хорошо знакомы с системами защитной сигнализации и располагают разнообразными инструментами и портативным электронным оборудованием; и
- d) класс 4: система сигнализации, предназначенная для использования в тех случаях, когда соображения безопасности преобладают над всеми другими факторами. Обеспечиваемый такой системой уровень защиты рассчитан на то, что нарушитель детально проработал план проникновения и располагает полным набором оборудования, позволяющего вывести из строя основные компоненты системы. Систему класса 4 следует использовать в сочетании с широким кругом средств физической защиты и процедур безопасности.

1.3 Система защитной сигнализации обеспечивает непрерывное наблюдение за охраняемой зоной и при использовании в сочетании с ЗТС может распространить охват на те зоны, которые обычно недоступны для патрулирования (например, крыши или запертые помещения). Систему защитной сигнализации следует рассматривать как один из компонентов системы защиты периметра, а не как самостоятельную систему.

Установка системы

1.4 При выборе, определении назначения и установке системы защитной сигнализации необходимо не допускать "мертвых зон" и сводить к минимуму возможность воздействия на окружающую среду и ложных срабатываний. При подготовке требований к потенциальным поставщикам будущей пользователь системы защитной сигнализации должен четко указать:

- a) зону и/или оборудование, защиту которых необходимо обеспечить;
- b) уровень или степень угрозы;
- c) требуется ли подключение к другим электронным системам, например, системе ЗТС или автоматизированным системам контроля доступа;
- d) будут ли в защищаемой зоне находиться сотрудники охраны или средства сигнализации для сил реагирования; и
- e) характер сил реагирования или требуемые меры по осуществлению контроля.

Компоненты системы

1.5 Система защитной сигнализации обычно включает в себя все или некоторые из перечисленных ниже компонентов:

- a) чувствительные датчики;
- b) панель управления с устройством регистрации событий и принтером;
- c) индикатор сигнала тревоги;
- d) канал передачи сигнала тревоги между пультом управления и индикатором сигнала тревоги;
- e) монтажная проводка системы;
- f) силы реагирования; и
- g) независимый или, при необходимости, резервный источник питания.

Чувствительные датчики

1.6 Чувствительные датчики предназначены для обнаружения проникновения в защищаемую зону и подачи сигнала тревоги на пульт управления. Существуют различные типы датчиков, выбор которых зависит от характера защищаемого объекта, причем разные типы датчиков могут использоваться в сочетании для компенсации технических недостатков, уменьшения вероятности ложного срабатывания и предотвращения сбоев. Самыми подходящими местами для установки датчиков системы защитной сигнализации являются места доступа, т. е. двери и окна.

Типы датчиков

1.7 Используются различные типы чувствительных датчиков, которые подразделяются на следующие категории:

- a) контактные датчики, к которым относятся различные переключательные устройства, такие, как микровыключатели, магнитные язычковые выключатели, датчики нажимного типа и некоторые типы вибродатчиков. Выключатели могут использоваться как в разомкнутом, так и в замкнутом состоянии, но при этом необходимо обеспечить блокировку системы от аварий и подачу сигнала тревоги при случайном или преднамеренном отключении питания. В системах, предназначенных для обеспечения высокой степени безопасности, следует использовать магнитные выключатели с двумя язычками и со встроенным выключателем для защиты от нарушения целостности;
- b) пространственные или объемные датчики, которые предназначены для обнаружения движения в зоне своего действия; они используются для осуществления контроля внутри помещений, в коридорах, на крышах и других открытых участках или на въездных путях. В ультразвуковых датчиках используется эффект Доплера, т. е. разность частот прямого и отраженного высокочастотного звукового сигнала. Это высоконадежные датчики, работу которых трудно нарушить, но они могут сработать при возникновении воздушной турбулентности или от посторонних звуков, например, от звонка телефона. Пассивные инфракрасные датчики воспринимают профиль инфракрасного излучения в контролируемой зоне и регистрируют изменения, вызванные проникновением в эту зону человека. В СВЧ-датчиках для регистрации движения используются прямой и отраженный высокочастотные радиосигналы. Из-за проникающей способности СВЧ-излучения выбор места для таких датчиков следует производить с особой тщательностью, чтобы избежать ложных срабатываний, вызванных перемещением объектов за пределами защищенной зоны;
- c) устройства, основанные на прерывании луча, обычно представляют собой активные инфракрасные датчики, в которых используются передатчик и приемник и иногда отражатели для проецирования луча, например, на дверной или оконный проем. При открывании двери, окна или при проходе человека луч прерывается и подается сигнал тревоги;
- d) вибродатчики, представляющие собой устройства для регистрации вибраций с использованием различных методов, например: инерционный выключатель, который срабатывает при возникновении колебаний или от толчка контактного шарика, что приводит к размыканию контактов и подаче сигнала тревоги; геофон, который регистрирует движение с помощью магнита, подвешенного внутри катушки индуктивности; или пьезоэлектрический датчик, в котором используется свойство пьезокристалла вырабатывать электрический ток при изменении давления на структуру кристалла. При обнаружении вибрации подается сигнал тревоги; и
- e) двоянные датчики, представляющие собой устройства, в которых в одном корпусе объединены датчики двух разных типов, например, пассивный инфракрасный датчик и СВЧ-датчик; сигнал тревоги подается только при срабатывании обоих датчиков. При использовании таких датчиков вероятность ложного срабатывания существенно снижается. Следует проявлять особую осмотрительность и применять двоянные датчики только в тех случаях, когда местные условия не позволяют использовать датчики другого типа, так как существует опасность уменьшения общей чувствительности системы, если сигнал тревоги подается только при одновременном срабатывании двух датчиков.

Панель управления

1.8 Панель управления выполняет следующие основные функции:

- a) контроль за состоянием чувствительных датчиков;
- b) обнаружение фактов нарушения защиты;
- c) включение и отключение системы; и
- d) подача сигнала тревоги.

Журнал регистрации событий

1.9 В более сложной панели управления на базе микропроцессоров обычно имеется устройство для регистрации событий или электронный журнал, который может быть подключен к принтеру. Такой журнал обеспечивает регистрацию всех случаев подачи сигнала тревоги и эксплуатационных указаний, таких, как установочные параметры "включения" и "отключения" системы. Он является полезным средством при контроле за уровнем безопасности, обеспечиваемым системой, и при проведении контрольных проверок. Панель управления должна устанавливаться либо на стационарных постах, где находятся сотрудники охраны, либо в том месте, где смонтировано основное оборудование системы защитной сигнализации и где она будет находиться под охраной как самой системы, так и других средств физической защиты.

Индикация сигналов тревоги

1.10 Сигнал тревоги должен передаваться на постоянно обслуживаемый пункт управления, где могут предприниматься соответствующие ответные действия. Сигнал тревоги обычно подается с помощью как звуковых, так и визуальных средств, при этом должны указываться место и причина тревоги. В сложных системах для указания зоны или зон, в которых сработала сигнализация, а также ответных действий со стороны сотрудников охраны могут использоваться компьютерная графика и видеодисплей.

1.11 На объектах, не требующих высокой степени безопасности, для защиты которых используются устройства сигнализации коммерческого и/или бытового типа, сигнал тревоги может подаваться с помощью установленного снаружи звонка и источника мигающего света. Эти системы обычно рассчитаны на реакцию публики на срабатывание сигнализации, поскольку для охраны таких объектов силы реагирования, как правило, не выделяются. В системах, обеспечивающих высокий уровень безопасности, применять звуковые и визуальные сигналы тревоги, доступные для посторонних, как правило, не рекомендуется, так как эти сигналы дают возможность нарушителю определить, где установлены датчики и какие действия предпринимаются при подаче сигнала тревоги, выявить таким образом уязвимые места системы и воспользоваться ими.

Системы защитной сигнализации

1.12 Если охраняемый объект расположен на некотором удалении или на нем постоянно не находятся сотрудники охраны, то для передачи сигнала тревоги на пост контроля и оповещения потребуется та или иная форма тревожной связи. Для защитной сигнализации могут применяться:

- a) частные или прямые телефонные линии, используемые исключительно для тревожной сигнализации и осуществления контроля. Такая система сигнализации имеет защиту от короткого замыкания или обрыва линии, которые приводят к немедленному срабатыванию сигнализации. Стоимость прямой линии может оказаться высокой;

- b) система автоматического набора – стандартная абонентская телефонная линия и устройство, которое при поступлении сигнала тревоги автоматически набирает номер экстренного вызова и передает предварительно записанное сообщение. Для этой системы должна использоваться линия, не входящая в абонентскую сеть или предназначенная только для исходящих вызовов, благодаря чему система будет защищена от входящих вызовов, которые могут заблокировать ее и предотвратить передачу сигнала тревоги. Такие системы не позволяют осуществлять постоянный контроль за присутствием сигнала на линии и сразу устанавливать наличие сбоев или обрывов линии, поэтому их не рекомендуется использовать на объектах, где требуется высокий уровень безопасности; и
- c) линии радиосвязи представляют собой многоканальную систему связи, которая может обеспечивать целый ряд возможностей, таких, как автоматическая пейджинговая связь, шифрование данных и протокол ведения двусторонней связи в режиме "запрос-ответ". Требуемый уровень безопасности достигается за счет тщательного выбора системы и ее возможностей.

Электромонтажная схема системы

1.13 В системах, обеспечивающих высокий уровень безопасности, необходимо предусмотреть постоянный автоматический контроль за состоянием электромонтажной схемы, т. е. с помощью электронных средств непрерывно осуществлять проверку соединений всех электрических цепей для того, чтобы убедиться в их нормальной работе и отсутствии вмешательства. Возникновение сбоя или обнаружение нарушения целостности соединительной линии должно сразу приводить к подаче сигнала тревоги. В системах, обеспечивающих более низкий уровень безопасности, контроль за состоянием электромонтажных соединений, как правило, применяется только внутри охраняемой зоны. Электромонтажную проводку, проложенную за пределами охраняемой зоны, нельзя считать безопасной, если она не обеспечена дополнительными средствами физической защиты, такими, как защищенные кабелепроводы или бронированные кабели.

Силы реагирования

1.14 Случаи срабатывания защитной сигнализации требуют оперативного развертывания сил реагирования и проверки. Время прибытия сил реагирования на место происшествия должно быть минимальным и в любом случае рассчитанным на идентификацию, выявление и перехват нарушителя до того, как он или она достигнет предполагаемой цели, например, пассажирского перрона, или осуществит нападение.

Установка параметров "включения" и "отключения" системы

1.15 Для необслуживаемых объектов необходимо предусмотреть процедуру установки параметров, которая дает возможность уполномоченному сотруднику включать и отключать систему, не вызывая при этом сигнала тревоги. Существуют различные типы установочных процедур, в том числе:

- a) автоматическая установка времени, при которой система "включается" и "отключается" в заданное время;
- b) установка временной задержки, в течение которой система дает возможность пользователю войти или покинуть охраняемый объект после "включения" или до завершения процедуры "отключения", не вызывая при этом сигнала тревоги. Процедура временной задержки может быть неподходящей для использования вблизи уязвимых мест, где требуется очень оперативное реагирование;

- c) метод последней выходной двери, когда при закрытии последней выходной двери из здания или объекта срабатывает выключатель, установленный на раме этой двери или вмонтированный в дверной замок, который приводит в действие систему защитной сигнализации; и
- d) клавиатура для набора персонального идентификационного номера, установленная снаружи охраняемой зоны, с помощью которой набирается код допуска, "включающий" систему или запускающий таймер заданного времени входа.

Организация работы системы

Установка и техническое обслуживание

1.16 Уровень безопасности, обеспечиваемый системой защитной сигнализации, зависит от тщательности выполнения работ по ее установке и техническому обслуживанию. Электрические схемы, руководства и запасные части к системе защитной сигнализации следует хранить в надежном месте. Все работы по монтажу и техническому обслуживанию должны производиться уполномоченным персоналом под наблюдением сотрудников службы безопасности. Любые вносимые в систему изменения должны регистрироваться, и эти записи следует хранить вместе с первоначальными спецификациями и схемами.

1.17 Для обеспечения бесперебойной работы системы защитной сигнализации необходимо всегда иметь резервный источник питания на случай выхода из строя или отключения сети электроснабжения. Для этой цели обычно используются буферные батареи, емкость которых должна соответствовать прогнозируемым чрезвычайным обстоятельствам. Состояние батарей должно регулярно проверяться уполномоченными сотрудниками.

Панель управления доступом

1.18 "Включение" и "отключение" системы защитной сигнализации должно производиться только уполномоченным персоналом. Поэтому место расположения системы и средства ее защиты должны быть выбраны таким образом, чтобы к ней могли иметь доступ только назначенные сотрудники. Если панель управления приводится в действие с помощью ключа, то ключ никогда нельзя оставлять в панели, и обращаться с ним следует как с ключом защиты. Коды приведения системы в действие должны иметь такую же защиту, как и кодовые комбинации замка или пароли системы. Если панель управления устанавливается в зоне, которая не находится под постоянным наблюдением, то для предотвращения несанкционированного доступа к панели ее, возможно, придется поместить в надежный шкаф или контейнер, которые признаны пригодными для этой цели. Такой контейнер должен находиться в запортом состоянии под защитой системы сигнализации.

Доступ к датчикам

1.19 Необходимо принять все меры к тому, чтобы неуполномоченный персонал не имел доступа к датчикам системы защитной сигнализации. Следует установить круглосуточный контроль за поступлением сигналов о нарушении целостности датчиков и через регулярные промежутки времени проверять правильность работы всех датчиков.

Контрольные лампы

1.20 В качестве контрольных ламп обычно используются красные светодиоды, установленные на лицевой стороне датчика, которые указывают на то, что устройство находится в рабочем состоянии. Однако такой метод контроля не всегда надежен, и его не следует рассматривать как способ проверки системы. Единственный эффективный способ проверки работы системы защитной сигнализации состоит в следующем: активируется датчик и проверяется подача сигнала тревоги. Наличие контрольных ламп может также помочь нарушителю определить зону или дальность действия датчика. Поэтому в системах, обеспечивающих высокий уровень безопасности, контрольные лампы настоятельно рекомендуется маскировать или отключать.

Проверка системы

1.21 Системы защитной сигнализации на объектах, требующих высокого уровня безопасности, должны проверяться не реже одного раза в день. Там, где это невозможно, системы следует проверять через регулярные интервалы времени, оговоренные в местных правилах безопасности. Процедура проверки должна предусматривать контроль правильности работы системы, проверку чувствительности каждого датчика и правильности приема сигнала тревоги на панели управления. О всех неисправностях необходимо незамедлительно сообщать с целью восстановления правильной работы системы соответствующим органом службы безопасности.

Журналы регистрации событий

1.22 В системах, оснащенных устройствами регистрации событий, журнал регистрации событий должен регулярно проверяться руководителями службы безопасности и при необходимости сверяться с донесениями, представленными сотрудниками охраны. Следует обучить персонал умению распознавать развитие подозрительной последовательности событий и наделить его полномочиями на проведение расследований инцидентов. При наличии распечаток зарегистрированных событий их необходимо сохранять по меньшей мере в течение трех лет для ретроспективного анализа и расследований.

Сигналы тревоги

1.23 Иногда причину сигнала тревоги невозможно сразу установить, и на него не обращают внимания, не проводя дальнейшего расследования и полагая, что он вызван каким-нибудь внешним явлением или техническим сбоем в работе системы. При таком подходе игнорируется вероятность того, что система подверглась преднамеренному вмешательству. При попытке отключения системы защитной сигнализации датчик может сработать всего один раз, после чего защита системы будет преодолена. Поэтому каждый случай подачи сигнала тревоги должен тщательно расследоваться сотрудниками службы безопасности, при необходимости, совместно с инженером по обслуживанию системы защитной сигнализации, при этом следует делать все возможное для установления причины срабатывания сигнализации. Необходимо также учитывать вероятность того, что необъяснимые случаи срабатывания системы тревожной сигнализации в течение продолжительного периода времени могут свидетельствовать о пробных попытках отключения системы или стремлении нарушителя подорвать доверие к надежности системы.

Перепланировка и ремонтные работы в зданиях

1.24 Если после установки системы защитной сигнализации в здании или отдельных офисных помещениях производятся перепланировка или ремонтные работы, перенос разделительных перегородок и изменение мест расположения защитного оборудования могут привести к снижению уровня защиты, который

первоначально обеспечивала система защитной сигнализации. Поэтому после завершения перепланировки следует изучить новую обстановку и при необходимости скорректировать систему защитной сигнализации. При проведении строительных работ необходимо следить за тем, чтобы рабочие не имели свободного доступа к компонентам системы, а также провести тщательную проверку системы после завершения строительства. При масштабной реконструкции, возможно, потребуется полностью отключить систему вплоть до завершения строительных работ.

2. ЗТС

Общие положения

2.1 Надлежащим образом отобранная и установленная система ЗТС является составной частью системы обеспечения безопасности и дает ряд преимуществ, включая следующие:

- a) уменьшение зависимости от сотрудников охраны в вопросах наблюдения, уменьшение потребности в людских ресурсах;
- b) возможность дистанционного контролирования периметра и других защищаемых зон;
- c) наблюдение в ночное время и при неблагоприятных погодных условиях;
- d) видеозапись событий для целей воспроизведения и использования в качестве доказательств;
- e) проверка правильности срабатывания сигнализации;
- f) установление личности и проверка разрешений на доступ в сочетании с системой контролирования доступа;
- g) координация ответных действий в связи с сигнализацией и других оперативных мер; и
- h) общее повышение уровня безопасности.

2.2 Существует широкий выбор систем ЗТС – от простых внутренних или наружных систем до сложных многокамерных систем, работающих при низких уровнях освещения. В простейшей системе телевизионная камера подключена с помощью кабеля к собственному монитору, который обычно устанавливается в обслуживаемом оператором пункте контроля. В более сложных системах используются камеры, имеющие объективы с переменным фокусным расстоянием, обеспечивающие панорамный обзор и позволяющие изменять наклон (такие камеры называют мобильными); в них используется искусственная подсветка, обычная или инфракрасная, позволяющая вести наблюдение круглосуточно. Возможные виды применения включают дополнение систем защитной сигнализации, например, для подтверждения и проверки правильности срабатывания сигнализации, а также:

- a) наблюдение за конкретными зонами, например, стоянками автомобилей;
- b) осуществление точечного контроля, например, наблюдение за оборудованием или пунктами доступа, которые невозможно контролировать никаким иным способом;
- c) контроль за обстановкой на удаленных объектах или в помещениях органов обслуживания воздушного движения;

- d) проверка систем сигнализации, установленных вдоль периметра; и
- e) контроль за состоянием оборудования.

Определение эксплуатационных требований

2.3 Необходимо четко определить требуемые характеристики системы ЗТС, указав следующее:

- a) область применения и цель осуществления наблюдения в каждом конкретном случае, например, для контролирования доступа или проверки правильности срабатывания сигнализации;
- b) необходимое качество изображения для каждой контролируемой зоны. Например, при контролировании доступа может требоваться идентификация личности и пропусков, тогда как для других видов применения может оказаться достаточной гораздо более низкая разрешающая способность;
- c) существует ли необходимость подключения системы ЗТС к системе защитной сигнализации;
- d) предлагаемые требования к осуществлению контроля; и
- e) любые другие требования к характеристикам, такие, как способность работать при низких уровнях освещенности или меры защиты от несанкционированного вмешательства.

Инженерная съемка на месте установки

2.4 Инженерная съемка на месте установки системы должна проводиться как в дневное, так и в ночное время суток, если систему предполагается использовать для ночного наблюдения, при этом следует учитывать:

- a) *особенности местности*: одна и та же камера в присутствии разного фона (например, асфальтового покрытия, зеленого поля или зданий из красного кирпича) дает существенно расходящиеся результаты;
- b) *климатические условия и окружающая обстановка*: нагрев, образование льда, сильный дождь, конденсация, пыль и т. д. могут ухудшить рабочие характеристики камеры. Снег, туман, сильный дождь или дым делают невозможной передачу изображения. В таких условиях могут потребоваться специальные приспособления, например, солнцезащитные экраны, стеклоочистители и обогреватели; и
- c) *присутствие в месте установки системы источников света*: существующие источники света или такие факторы, как уличное освещение, огни сигнализации, отражение солнечных лучей от водной поверхности или окон, а также лучи восходящего или заходящего солнца, могут ухудшить работу камер. Следует экранировать такие источники или разместить камеры таким образом, чтобы избежать их воздействия.

Видеозапись и/или цифровая видеозапись

2.5 Видеозапись на магнитную ленту в течение отдельных промежутков времени позволяет записывать на одной кассете изображения за период до 300 часов. Возможность осуществлять запись и воспроизведение изображений весьма полезна для регистрации и последующего анализа моментов срабатывания тревожной сигнализации.

2.6 Могут использоваться и другие средства в зависимости от заданных характеристик надежности и технологических потребностей.

Видеодетекторы движения

2.7 Видеодетектор движения по изменениям сигнала фиксирует движение или изменения интенсивности света на изображении и подает сигнал тревоги. В состав системы могут входить от одной камеры с процессором и монитором до нескольких камер, видеосигналы которых непрерывно обрабатываются центральным процессором. Необходимо иметь в виду, что на практике видеодетекторы движения имеют существенные ограничения, особенно если планируется использовать их на открытом воздухе. На работу камер видеодетекторов движения могут влиять изменения условий освещения и погодных условий. Кроме того, система вряд ли сможет отличить санкционированное движение в наблюдаемой зоне от несанкционированного. Такие системы более эффективны при использовании их в помещениях с контролируемыми условиями.

Методика приемо-сдаточных и проверочных испытаний систем ЗТС

2.8 Все охранные системы ЗТС подлежат обязательным приемо-сдаточным испытаниям и впоследствии должны регулярно проверяться по установленной методике. Методика испытаний системы ЗТС должна включать проверку, измерение и регистрацию как минимум следующих обязательных показателей:

- a) зона охвата;
- b) различимость цели;
- c) высота изображения цели; и
- d) постоянная времени системы.

2.9 Требования к характеристикам по каждому параметру должны быть согласованы и включены в исходный акт эксплуатационных требований, причем необходимо следить за тем, чтобы используемая методика испытаний учитывала предполагаемые условия эксплуатации системы.

Определения и стандарты минимальных показателей

Зона охвата

2.10 Оценка должна подтвердить, что при наблюдении заданной зоны охвата имеет место минимальное перекрытие соседних секторов. Степень перекрытия определяется в процентном отношении к ширине изображения для соседних по горизонтали зон или к высоте изображения для соседних по вертикали зон. Минимальное рекомендуемое перекрытие составляет соответственно 5 и 10 %.

Различимость цели

2.11 Различимость цели является показателем того, насколько легко можно заметить цель на экране монитора при самых плохих условиях освещения. Используя должным образом замаскированную цель с самыми плохими условиями освещения и места нахождения, оператор должен указать, является ли цель:

- a) легко различимой, т. е. цель можно сразу распознать, при этом ошибки невозможны;
 - b) достаточно легко различимой, т. е. цель необходимо отыскать, но невозможно пропустить, причем время обнаружения не превышает допустимой постоянной времени системы;
 - c) трудно различимой, т. е. цель можно обнаружить только после тщательного и продолжительного поиска в течение периода времени, превышающего допустимую постоянную времени системы; или
 - d) совсем неразличимой.
- 2.12 Приемлемыми результатами являются только условия, указанные в подпунктах а) и б).
- 2.13 Ниже приводятся примеры замаскированных испытательных целей:
- a) кукла, одетая в камуфляжную куртку;
 - b) портфель, запачканный грязью; или
 - c) номерные знаки, запачканные грязью.

Высота изображения испытательной цели

2.14 Высота изображения испытательной цели представляет собой высоту цели на экране монитора в процентном отношении к высоте изображения по вертикали. Минимальные приемлемые значения высоты изображения цели в процентах от высоты изображения на экране монитора составляют:

- a) для обнаружения – 10 %;
- b) для распознавания – 50 %; и
- c) для идентификации – 100 %.

Постоянная времени системы

2.15 Для определения постоянной времени системы замаскированную цель следует поместить в каком-либо месте в пределах поля обзора камеры и включить сигнал тревоги. При использовании системы ЗТС совместно с системой защитной сигнализации постоянная времени системы измеряется от момента подачи сигнала тревоги до момента, когда оператор устанавливает, по какому из мониторов необходимо вести наблюдение, и обнаруживает визуальное отображение цели на экране.

2.16 Если система ЗТС используется отдельно, то постоянную времени системы можно определить исходя из применяемых оператором фиксированных схем поиска и повторяющихся периодов поиска. В этом случае роль оператора заключается в реагировании на поданный сигнал тревоги и предпринятии ответных действий в течение установленной постоянной времени.

Добавление 19

ПЛАНИРОВАНИЕ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ СИСТЕМЫ И ОБЪЕКТОВ ДОСМОТРА ПЕРЕВОЗИМОГО В ГРУЗОВОМ ОТСЕКЕ БАГАЖА

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 В настоящем добавлении рассматриваются основные факторы планирования, которые следует учитывать при планировании и разработке систем и объектов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа. В силу специфики каждого аэропорта предложить единое решение для всех аэропортов невозможно. Инженерам и проектировщикам необходимо рассматривать целый ряд вариантов и предлагать решения, которые учитывали бы все ключевые аспекты, местные особенности и ограничивающие факторы применительно к конкретному аэропорту.

1.2 Основная цель – добиться, чтобы система досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа могла обрабатывать существующие и прогнозируемые объемы багажа, причем планирование должно определяться спросом, и обеспечивала эффективные и действенные процессы досмотра в целях безопасности, отвечающие установленным стандартам и за приемлемую цену. В таблице А19-1 приводятся основные факторы, которые необходимо учитывать при разработке системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа.

1.3 Необходимо выбрать оборудование с наилучшими характеристиками обнаружения взрывчатых веществ или взрывных устройств. При этом следует учитывать показатели частоты ложных сигналов, генерируемых оборудованием, так как этот фактор может иметь существенные последствия с точки зрения эффективности работы. Поэтому при выборе оборудования необходимо стремиться к обеспечению максимальной вероятности обнаружения при приемлемых показателях частоты ложного срабатывания. При выборе системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа следует также учитывать международные и соответствующие национальные стандарты и рекомендации по вопросам безопасности и информацию об угрозах.

Таблица А19-1. Основные факторы, которые необходимо учитывать при разработке системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа

<i>Характеристики аэропорта и ограничивающие факторы</i>	<i>Средства досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа: процедуры и ограничивающие факторы</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Характеристики движения: тенденции спроса, пиковые потоки, типы движения и багажа и т. д.	<input checked="" type="checkbox"/> Пропускная способность объектов и оборудования систем досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа и багажных систем
<input checked="" type="checkbox"/> Архитектурные и конструктивные аспекты	<input checked="" type="checkbox"/> Характеристики оборудования
<input checked="" type="checkbox"/> Аспекты упрощения формальностей, обслуживание клиентов и коммерческие вопросы	<input checked="" type="checkbox"/> Физические характеристики систем досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа
<input checked="" type="checkbox"/> Существующие средства обслуживания пассажиров и обработки багажа	<input checked="" type="checkbox"/> Потребности в помещениях для персонала, оборудования, объектов и операций
<input checked="" type="checkbox"/> Будущее расширение аэропорта	

1.4 Средства и процедуры досмотра в целях безопасности перевозимого в грузовом отсеке багажа должны эффективно вписываться в общие рамки функционирования аэропорта. Введение мер досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа отразится на других областях работы аэропорта, и поэтому рекомендуется в процессе планирования рассматривать и тщательно анализировать несколько возможных вариантов. Следует оценивать их осуществимость, возможные последствия для операций в аэропорту, аспекты компоновки, конструкции и архитектуры зданий и т. д. В разработке и обсуждении имеющихся вариантов с целью выявления возможных проблем и принятия согласованных практических решений должны участвовать все соответствующие организации, которые перечислены ниже:

- a) полномочные органы аэропорта;
- b) авиакомпании и агенты по обслуживанию;
- c) государственные органы по вопросам безопасности (включая, при необходимости, регламентирующие органы, администрацию гражданской авиации и т. д.);
- d) полицейские органы;
- e) представители персонала, который участвует или непосредственно затрагивается работой системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа; и
- f) специалисты в соответствующих областях, таких, как прогнозирование, инженерное обеспечение, разработка систем.

2. ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИЖЕНИЯ

2.1 Создание системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа может потребовать больших капиталовложений, а пропускная способность средств досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа неограничена. Если при создании этих средств не учтены аспекты будущего спроса на перевозки, то модификация или расширение системы могут быть сопряжены со значительными затратами и помехами в работе. Поэтому следует подготовить обоснованные прогнозы будущих схем движения и планов расширения аэропорта или аэровокзала. В дополнение к "наиболее вероятным" сценариям прогнозирования плановикам необходимо учитывать последствия других сценариев, основанных на более высоких или более низких темпах роста объемов перевозок, с тем чтобы предлагаемое решение оставляло достаточную свободу действий для корректировки в условиях незапланированных изменений без серьезных модификаций.

Потоки движения пассажиров

2.2 Статистические данные и прогнозы пассажиропотоков являются первым и основным элементом, который требуется установить при планировании средств досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа. Они должны включать следующее:

- a) ежегодные данные об объеме перевозок, включая вылеты и трансферные перевозки;
- b) данные о характере движения и колебаниях в течение года, включая сезонные изменения;
- c) данные о характере движения и колебаниях в течение дня, включая характер движения через стойки регистрации, распределение стоек и/или конвейеров, время начала и окончания регистрации согласно расписанию полетов и т. д.;

- d) данные о типах движения: внутренние и международные рейсы, регулярные и чартерные перевозки и т. д.; и
- e) данные о типах воздушных судов, включая их пассажироместимость и коэффициенты загрузки (количество занятых кресел).

2.3 Эти параметры необходимы для определения базовой схемы спроса и, в частности, пикового спроса по часам и четвертям часа. Пиковый спрос является важнейшим параметром при планировании пропускной способности – пиковый спрос за 15 мин может создать серьезные проблемы, если отсутствует достаточная пропускная способность для обработки данного потока, причем последствия этого могут ощущаться в течение определенного времени даже после завершения пикового периода. Поэтому важность фактора пикового спроса не следует недооценивать.

Типы багажа

2.4 Еще одним важным параметром для планирования и проектирования объекта досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа является количество мест зарегистрированного багажа, которое необходимо обработать. Следует учитывать количество мест багажа на пассажира, которое может различаться для разных категорий пассажиров (включая долю пассажиров бизнес-класса) и рейсов, включая чартерные рейсы, рейсы малой и/или большой протяженности и регулярные рейсы, а также количество (пропускная способность) негабаритного и трансферного багажа. Согласно нормам ИАТА негабаритным считается багаж, размеры которого превышают:

- a) максимальный размер: длина 0,90 м, ширина 0,70 м, высота 0,50 м; и
- b) минимальный размер: длина 0,30 м, ширина 0,20 м, высота 0,10 м.

2.5 Некоторые машины, используемые для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа, в частности системы обнаружения взрывчатых веществ (СОВВ), имеют ограниченные размеры рабочих камер, что может создать определенные проблемы при функционировании системы. В результате может возникнуть необходимость в установке специального оборудования и процедур для негабаритного багажа.

Прогнозирование спроса

2.6 Требования к пропускной способности системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа можно определить на основе информации о пассажиропотоке и данных о параметрах багажа, особенно показателя спроса в пиковый период, который является важнейшим элементом при определении проектной пропускной способности всей системы. Объем спроса следует учитывать не только на первом этапе процесса досмотра, но и на каждом последующем уровне. Дефицит пропускной способности на любом уровне может иметь серьезные последствия для работы на предыдущих этапах процесса. В экстремальной ситуации это может привести к замедлению работы системы и, в конечном итоге, к прекращению движения очереди и работы связанных с ней стоек регистрации.

2.7 Помимо указанных выше количественных параметров, следует рассмотреть ряд аспектов качественного характера, которые могут повлиять на оценки пропускной способности. Особое внимание необходимо уделять количеству мест багажа, отклоняемых на каждом уровне, и времени, которое требуется оператору для эффективной оценки изображения и зависит в первую очередь от размеров, характера и плотности содержимого багажа. Например, плотно упакованный багаж, содержащий множество электрических приборов и предметов, которые трудно идентифицировать, неизбежно потребует больше времени для изучения

и принятия решения. Количество и характер такого багажа необходимо учитывать при оценке пропускной способности процесса досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа. Время, которое требуется оператору, может в свою очередь влиять на показатели пропускной способности багажа и/или коэффициента отклонения, под которым понимается процентная доля мест багажа, проходящих через уровень или этап процесса, которую требуется рассматривать на следующем уровне процесса. В контексте коэффициента отклонения возможны два типа сигнализации:

- a) сигнализация об угрозе, которая срабатывает в том случае, если система считает, что обнаружила потенциальное взрывчатое вещество. Тем не менее, срабатывание сигнализации в аппаратуре СОВВ или других рентгеновских системах обнаружения могут вызвать и такие "невинные" предметы, как продукты питания, пластические материалы и компоненты электронных устройств; и
- b) сигнализация затемнения, которую вызывают некоторые предметы, непрозрачные для прохождения рентгеновских лучей или создающие дифракцию в обычных рентгеновских устройствах или аппаратуре СОВВ, в связи с чем операторы не могут пропустить "чистый" багаж, так как не в состоянии эффективно оценить соответствующие предметы.

2.8 После определения общей пропускной способности системы можно приступить к более детальному рассмотрению и выбору средств. На этом этапе следует рассматривать различные варианты для разных уровней процесса, в частности, характеристики разных типов оборудования для досмотра, коэффициенты отклонения при различных вариантах досмотра, потребности в площадях и ресурсах, аспекты упрощения формальностей и уровня обслуживания и т. д.

2.9 Процентная доля багажа, направляемого для досмотра вручную и установления принадлежности пассажиру, может иметь серьезные эксплуатационные последствия с точки зрения упрощения формальностей и уровня обслуживания. Этот показатель определяется главным образом коэффициентом отклонения на предыдущих этапах и эффективностью анализа и оценки на предыдущих этапах.

Общие ограничения, связанные с аэропортом

2.10 Проанализировав потоки движения и багажа, проектировщикам следует рассмотреть средства обработки багажа и системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в контексте общей концепции аэропорта и аэровокзала. Для объектов и систем обработки и досмотра багажа требуются значительные производственные площади. Максимальное упрощение таких систем позволяет свести к минимуму расходы и проблемы эксплуатации и технического обслуживания. Необходимо обеспечить совместимость с основными конструктивными элементами, архитектурными концепциями и аспектами упрощения формальностей.

Требуемая площадь и вопросы размещения

2.11 Объекты досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа обычно требуют много места для самого оборудования, а также размещения оператора, средств досмотра вручную, стерильных зон, если они предусмотрены, и обеспечения доступа при эксплуатации и техническом обслуживании. Определение потребности в площади отчасти будет зависеть от того, где установлено оборудование для досмотра. Если средства досмотра расположены на стойках регистрации или перед ними, то требуемая площадь включает зоны ожидания пассажиров в очереди перед пунктом (пунктами) досмотра. Площадь, которую необходимо предусмотреть для процесса досмотра, будет располагаться главным образом в зонах, обычно занимаемых открытыми для публики и коммерческими объектами. Если объекты досмотра размещены после стоек регистрации, то требуемые площади для системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа будут находиться главным образом в зонах, обычно отводимых для обработки и погрузки багажа.

2.12 Распределение площадей обычно не создает проблем, если планируется новый аэровокзал или расширение существующего. Однако при создании системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в существующем аэровокзале следует тщательно продумать аспекты влияния на существующие площади, операции, архитектуру и конструкции в целях принятия эффективного и скоординированного решения.

Конструкции аэропорта

2.13 При создании системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в действующем аэровокзале необходимо на этапе планирования рассмотреть все существующие элементы конструкции для того, чтобы при установке багажных конвейеров и систем досмотра можно было избежать ненужных конфликтов или ограничений, оказывающих отрицательное воздействие на эти важнейшие системы. Если перенос или замена каких-либо конструктивных элементов (например, лифтовых шахт и стояков инженерных сетей) сопряжены с большими трудностями или затратами, то системы обработки багажа необходимо проектировать таким образом, чтобы эти конструктивные элементы не препятствовали эксплуатации, техническому обслуживанию или обеспечению безопасности системы.

2.14 При создании нового объекта следует разработать на приоритетной основе план для багажных систем на начальном этапе планирования, а затем привязывать к нему в более гибком порядке другие объекты и конструкции.

Стойки и зоны регистрации

2.15 Важное решение, которое необходимо принять в самом начале этапа планирования, связано с определением взаимосвязи между конфигурацией средств регистрации и системой досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа. В зависимости от количества багажа, подлежащего досмотру, возможны несколько вариантов решений, например:

- a) можно установить один объект досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа для обслуживания всех стоек регистрации;
- b) каждая стойка регистрации может иметь свой собственный объект досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа; и
- c) можно организовать несколько объектов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа для обслуживания разных зон регистрации, но связанных друг с другом для оказания поддержки в случае перегрузки или выхода из строя одной из систем.

2.16 Некоторые системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа могут потребовать модификации стоек регистрации или зоны, прилегающей к стойке регистрации. Необходимо внимательно изучить последствия таких изменений с точки зрения регистрации и другой оперативной деятельности. Может потребоваться, например, увеличить площадь, отводимую для стоек регистрации, с целью интеграции рентгеновской аппаратуры в стойки регистрации и/или оборудования дополнительных стоек в связи с увеличением времени обслуживания при регистрации, либо выделить дополнительную площадь для оборудования и зон ожидания в очереди и/или обслуживания пассажиров.

Существующие средства обслуживания и режимы работы

2.17 Если система досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа устанавливается в действующем аэровокзале, то ее размещение на стойке регистрации или перед ней или в качестве автономного средства в багажном зале существенно не отразится на работе существующих систем обработки багажа. С другой стороны, интеграция функции досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в рамках существующих механизированных систем обработки багажа может повлечь за собой значительную модификацию или даже замену системы обработки багажа.

2.18 Если возможности существующих объектов обработки багажа достаточны для обеспечения сортировки и работы средств досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа, можно частично использовать такие элементы системы, как транспортеры, столы досмотра и т. д., для уменьшения инвестиций и сведения к минимуму неудобств в работе.

2.19 Во избежание возможных помех в работе и дополнительных затрат при проектировании системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа необходимо учитывать планы дальнейшей модернизации аэропорта или аэровокзала. Система досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа должна быть в максимальной степени совместимой с планами будущего развития и рассчитанной на расширение с минимумом неудобств и модификации существующих систем.

Эксплуатационные аспекты

2.20 При выборе и разработке соответствующих средств досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа на этапе планирования необходимо в полной мере учитывать последствия для других видов деятельности аэропорта. Важно включить сюда все аспекты эксплуатации, которые могут повлиять на работу системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа или зависеть от нее. Разработка эффективного и действенного плана требует всестороннего обсуждения и сотрудничества всех заинтересованных организаций. В зависимости от системы, которая будет выбрана, возможно возникновение ряда эксплуатационных проблем. Необходимо, в частности, учитывать возможное влияние систем досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в следующих областях:

- a) места циркулирования или обработки, а также другие эксплуатационные, служебные или коммерческие объекты, которые могут быть заблокированы, перемещены и т. д.;
- b) общее время обслуживания при регистрации;
- c) время прибытия пассажира на регистрацию;
- d) продолжительность пребывания пассажира в аэропорту;
- e) общее время обработки багажа, например, с момента регистрации до прибытия в зону сортировки;
- f) время прекращения регистрации на рейс, например, с учетом необходимости установления принадлежности и ручного досмотра багажа; и
- g) процедуры надзора и контроля.

Вопросы, связанные со средствами досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа

2.21 Возможности и характеристики оборудования досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа и связанных с ним систем играют ключевую роль в планировании и выборе соответствующего решения для конкретного места. Существуют различные подходы к обеспечению соответствующих стандартов безопасности. Каждый процесс досмотра – вручную, с помощью обычной рентгеновской аппаратуры, усовершенствованных рентгеновских установок или сертифицированного оборудования досмотра, – имеет свои собственные производственные и эксплуатационные характеристики. Эти процессы можно использовать по отдельности или увязывать в рамках многоуровневого процесса досмотра. При этом необходимо учитывать, в частности, следующие ключевые аспекты:

- a) сочетание технологий;
- b) пропускная способность и коэффициент отклонения;
- c) требуемая площадь;
- d) габариты и вес оборудования для обеспечения безопасности;
- e) условия эксплуатации оборудования;
- f) эксплуатационные требования к оборудованию; и
- g) персонал.

Пропускная способность и коэффициент отклонения

2.22 Прогнозируемый спрос на обработку багажа является одним из важнейших факторов при выборе оборудования досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа и определении общей конфигурации системы. Возможность использования обычного рентгеновского оборудования и/или досмотра вручную может рассматриваться для тех объектов, которые обрабатывают небольшие объемы багажа. Те эксплуатанты, у которых обычно проходят большие объемы багажа, устанавливают оборудование, которое может обрабатывать и анализировать большое количество предметов на первом этапе, часто в режиме автоматического анализа для обеспечения максимальной пропускной способности. Важно также учитывать возможные коэффициенты отклонения на первом и последующих уровнях и последствия этого с точки зрения оборудования и ресурсов, необходимых для проверки тех мест багажа, которые не были пропущены. В некоторых случаях оборудование с большой пропускной способностью, но высоким коэффициентом отклонения может оказаться нерентабельным, и тогда предпочтение может быть отдано аппаратуре с меньшей производительностью, но более высокими показателями обнаружения и низким коэффициентом ложного срабатывания. Рекомендуется при определении характеристик системы в целом изучить и проверить ряд возможных вариантов.

2.23 При рассредоточении пунктов регистрации эксплуатанты могут выбрать в качестве оптимального варианта использование нескольких машин со сравнительно небольшой пропускной способностью, установленных вблизи различных систем регистрации и сортировки. Другие эксплуатанты могут посчитать, что для оптимизации уровня безопасности, эксплуатационных и финансовых показателей необходимо создать единую централизованную систему, использующую на первом уровне высокопроизводительное оборудование. Значительную роль в выборе наилучшего решения играют местные условия и требования.

2.24 Необходимо еще на этапе планирования выяснить точные и реалистичные производственные показатели рассматриваемых видов оборудования, в особенности практически достигнутые уровни производительности и коэффициенты отклонения.

2.25 Следует подготовить несколько вариантов системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа и апробировать их с учетом прогнозируемых показателей спроса на пропускную способность и достигнутых в реальных условиях показателей времени обработки и коэффициентов отклонения для оборудования досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа в целях анализа работы системы в целом на всех уровнях. Представляется полезным опробовать на системе различные прогнозы спроса и показателей производительности и коэффициентов отклонения для проверки способности системы адаптироваться к будущим изменениям. Для такого анализа рекомендуется использовать математическую модель, а ключевые элементы процесса по возможности проверить на практике.

Требуемая площадь

2.26 Требуемую площадь для систем досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа необходимо определить и включить в проектную документацию на ранних этапах процесса планирования. Обычно такие требования включают:

- a) оборудование для досмотра;
- b) средства обработки багажа, например, системы транспортеров, роликовые столы, оборудование для разделения багажа и т. д.;
- c) рабочие места операторов досмотра, компьютеры, принтеры, серверы и т. д.;
- d) условия работы операторов досмотра – например, помещения для операторов досмотра должны обеспечивать нормальную производственную среду, т. е. приемлемые уровни шума, освещения и температуры и т. д., а также достаточно места для эффективного выполнения задач;
- e) помещения и средства для досмотра и установления принадлежности багажа в нормальных условиях с соблюдением требований защиты конфиденциальности частной жизни пассажира и поддержания безопасных и стерильных условий. Для обеспечения эффективного процесса досмотра требуются надлежащие оборудование, средства досмотра, освещение и достаточно места для перемещения и работы; и
- f) доступ для установки, перемещения и, при необходимости, замены машин и их основных агрегатов.

Габариты и вес оборудования для обеспечения безопасности

2.27 Необходимо уже на ранних этапах внимательно изучить вопрос о габаритах, весе и распределении нагрузок планируемого к установке оборудования для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа. В отдельных случаях могут потребоваться конструктивные изменения, а в некоторых ситуациях установка конкретной машины в выбранном месте будет практически невозможной.

Условия эксплуатации оборудования

2.28 Требования о надлежащих условиях эксплуатации для планируемого к установке оборудования необходимо определить уже на раннем этапе. Следует учитывать такие факторы, как чувствительность к температуре, влажности, загрязнению окружающего воздуха и т. д. Эти требования необходимо включить в проектную документацию для сведения к минимуму возможных проблем эксплуатационной надежности или ухудшения характеристик обнаружения.

Эксплуатационные требования к оборудованию

2.29 Технические и эксплуатационные характеристики и технические требования необходимо установить как можно раньше на этапе оценки и выбора оборудования. Речь идет, в частности, о вопросах интеграции программного обеспечения и средств управления оборудованием для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа с другими элементами системы обработки багажа, а также о требованиях к электроснабжению, наличии данных о характеристиках и/или информации о работе оборудования и т. д.

Персонал

2.30 При анализе различных вариантов системы досмотра следует рассмотреть вопрос о количестве персонала, требуемого для выполнения различных функций обеспечения безопасности, а также аспекты профессиональной подготовки, руководства, соответствующих затрат и т. д. Речь идет о персонале, необходимом для выполнения следующих функций:

- a) оценка рентгеновских изображений, установление принадлежности и досмотр вручную;
- b) контроль и руководство профессиональной подготовкой;
- c) загрузка и выгрузка багажа в зоне оборудования для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа;
- d) перемещение багажа между различными уровнями процесса досмотра; и
- e) техническое обслуживание и проверки.

2.31 Прежде чем принимать окончательное решение, следует тщательно проанализировать финансовые аспекты с точки зрения капитальных и эксплуатационных затрат на различные варианты системы досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа. Система, основанная на дешевом оборудовании, может в конечном итоге оказаться более дорогостоящей на протяжении срока эксплуатации оборудования, чем система, основанная на более дорогом оборудовании, из-за различий в соответствующих эксплуатационных затратах по разным системам.

2.32 Одним из важных моментов при выработке эффективных стандартов безопасности является учет аспектов человеческого фактора. Хорошие производственные показатели зависят не только от профессиональной подготовки, мотивации и надзора, но и от условий работы и производственной среды. Для эффективного выполнения задач сотрудникам требуется безопасная и адекватная рабочая среда. Этот вопрос должен быть одним из приоритетных на этапе планирования, и его следует рассматривать и прорабатывать в тесном сотрудничестве с персоналом, выполняющим такую работу.

Добавление 20

ОБОРУДОВАНИЕ И СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Государствам следует учесть содержащийся в нижеследующих приложениях и дополнениях к данному добавлению справочный материал, который окажет им помощь в приобретении, внедрении и использовании оборудования и технологии досмотра:

- a) Приложение 1. Методы и оборудование досмотра.
- b) Приложение 2. Основные принципы разработки минимальных технических требований к оборудованию для обеспечения безопасности.

Дополнение к приложению 2. Техническое обслуживание оборудования.

- c) Приложение 3. Процесс приобретения оборудования для обеспечения безопасности.
- d) Приложение 4. Налаживание и организация эксплуатационных пробных тестов и испытаний.
- e) Приложение 5. Инструктивные указания по использованию системы проецирования опасных предметов (ПИОП).

Дополнение к приложению 5. Руководящие принципы обучения операторов рентгеновских установок применению системы ПИОП.

- f) Приложение 6. Досмотр зон повышенной плотности и непрозрачных предметов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К ДОБАВЛЕНИЮ 20

МЕТОДЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДОСМОТРА

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Настоящее добавление помогает идентифицировать и лучше ознакомиться с существующими технологиями, которые в настоящее время используются в аэропортах для досмотра пассажиров, членов экипажей эксплуатантов воздушных судов и персонала аэропорта, а также их ручной клади, багажа, перевозимого в грузовом отсеке, или авиагруза. В нем также рассматриваются некоторые новые технологии. Национальным и аэропортовым полномочным органам следует обращаться за техническим содействием и дополнительной информацией к специалистам, в том числе, при необходимости, со стороны.

1.2 На рис. A20-1 представлен общий обзор различных типов располагаемых и наиболее оптимальных технических средств досмотра по категориям объекта досмотра.



Примечание. Технические средства перечислены в порядке, соответствующем наиболее оптимальному методу обнаружения взрывчатых веществ.

Рис. A20-1. Технологии и категории объекта досмотра

2. ДЕТЕКТОРЫ МЕТАЛЛА

2.1 Традиционно основную угрозу авиации представляет захват воздушных судов, ставший возможным благодаря проносу огнестрельного оружия, боеприпасов или гранат на борт воздушного судна, и основными техническими средствами, применяемыми в аэропортах для досмотра пассажиров на предмет наличия оружия, являются детекторы металла.

2.2 Они бывают двух видов:

- a) портативные детекторы металла (ПДМ) и
- b) арочные детекторы металла (АДМ).

ПДМ

2.3 В портативных детекторах металла используется электромагнитное поле, которое взаимодействует с любым находящимся рядом металлом, вызывая срабатывание сигнализации. Эффективность детектора очень зависит от расстояния между детектором и объектом угрозы, поэтому если детектор находится на недостаточном близком расстоянии, то источник угрозы может остаться незамеченным.

2.4 Когда оператор досмотра при обследовании интересующей его зоны использует ПДМ или если он держит детектор слишком далеко от источника угрозы, то могут возникнуть проблемы с обнаружением. Это особенно создает проблемы в чувствительных зонах человека, где складки одежды могут исключить возможность эффективного досмотра. Зачастую ПДМ используются в сочетании с ручным досмотром.

АДМ

2.5 В современных арочных детекторах металла используется импульсное магнитное поле, которое индицирует в любом металлическом проводнике вихревые токи. Когда это поле отключается, вихревой ток исчезает, в результате чего остаются слабозамаскирующие характерные признаки, соответствующие типу, размеру, ориентации и положению любого металлического изделия в арочном проеме. Указанные слабозамаскирующие характерные признаки фиксируются, преобразовываются в цифровую форму и анализируются компьютерной программой, настроенной на уровень, соответствующий угрозе. Например, различные программы могут обнаруживать драгоценные металлы, малогабаритное оружие, более крупное оружие или безобидные металлические изделия.

2.6 АДМ широко используются в сфере авиации и на других объектах, в которых обеспечивается безопасность. При этом могут возникать определенные проблемы с обнаружением, особенно на уровне пола, где железная арматура может создать возмущение магнитного поля и тем самым снизить чувствительность обнаружения. Процесс обнаружения дополнительно усложняется при наличии стальных супинаторов, находящихся во многих видах обуви, что может вызвать срабатывание ложных сигналов, равно как и при вибрациях пола или при наличии магнитных полей рассеяния, создаваемых расположенными вблизи линиями электропередач, лифтами или передвигающимся оборудованием. Существующие в настоящее время детекторы металла эксплуатируются с использованием достаточно низкой силы магнитного поля, с тем чтобы не нарушать работу имплантированных медицинских устройств, однако отдельные лица с такими устройствами обычно вызывают срабатывание сигнализации, что потребует выяснения причины такого срабатывания.

2.7 Хотя уровень электромагнитного излучения, создаваемого детекторами обоих типов, слишком низкий и не должен представлять опасности для здоровья человека, тем не менее, излучение может оказывать негативное воздействие на имплантаты, например, на кардиостимуляторы. Поэтому необходимо убедиться в

том, что у изготовителя имеется выданный компетентным органом сертификат, удостоверяющий возможность использования оборудования для досмотра лиц с такими имплантатами.

2.8 На характеристики влияет место установки АДМ, и поэтому их следует размещать на удалении от крупных движущихся металлических предметов, например дверей. Кроме того, если АДМ устанавливаются поблизости друг от друга, следует убедиться в том, что они не создают взаимных электропомех.

2.9 Другие неметаллические предметы, которые могут представлять угрозу, например, керамические, стеклянные или деревянные, а также взрывчатые вещества и другие органические материалы, не обнаруживаются, и поэтому в отношении рисков, связанных с неметаллическим оружием, следует предусмотреть дополнительные меры, например, выборочный личный досмотр и вторичный досмотр с использованием альтернативной технологии.

2.10 Еще один недостаток заключается в том, что такие устройства могут обнаруживать только предметы на теле человека, а обнаружение любых металлических предметов, скрываемых в одном из отверстий организма, маловероятно. В настоящее время ведется разработка альтернативных или дополнительных решений, позволяющих повысить эффективность мер безопасности.

ПДМ в сравнении с АДМ

2.11 Преимуществами портативных детекторов по сравнению с аэропортными являются:

- a) точность, т. е. способность точно указать местонахождение предполагаемого источника угрозы;
- b) портативность; и
- c) стоимость оборудования.

2.12 Недостатками ПДМ по сравнению с АДМ являются:

- a) близость оператора досмотра к досматриваемому лицу;
- b) зависимость от точности и профессионализма оператора; и
- c) время, необходимое для проведения досмотра.

2.13 Преимуществами АДМ являются:

- a) скорость досмотра;
- b) единообразие и последовательность результатов досмотра независимо от профессионализма оператора досмотра; и
- c) менее интрузивный характер.

2.14 Основным недостатком АДМ связан с тем, что они требуют стационарной установки.

2.15 В сочетании с детекторами металла или вместо них могут использоваться другие технологии. Они включают:

- a) устройства для сканирования тела человека (досмотровые сканеры);

- b) системы обнаружения следов взрывчатых веществ; и
- c) сканеры обуви.

3. ДОСМОТРОВЫЕ СКАНЕРЫ

3.1 Досмотровые сканеры обнаруживают как металлические, так и неметаллические предметы, скрытые на теле человека. Досмотровые сканеры также называются сканерами в целях безопасности, передовой технологией изображения, системами обнаружения опасных предметов на теле человека и системами изображения всего тела человека. Некоторые системы зависят от интерпретации изображения оператором досмотра, однако автоматизированные системы, которые отображают местоположение аномалий на контурном изображении человека, становятся все более распространенными и решают проблему беспокойности по поводу конфиденциальности, которые могут существовать в некоторых государствах. Досмотровые сканеры могут использоваться в процессе как основного, так и вторичного досмотра (выяснение причины срабатывания сигнализации).

3.2 В досмотровых сканерах используется целый ряд различных технологий, которые включают следующее:

- a) активные миллиметровые волны,
- b) пассивные миллиметровые волны,
- c) систему терагерцевой визуализации,
- d) систему обратного рассеяния – на основе рентгеновских лучей,
- e) просвечивание с помощью рентгеновских лучей.

Досмотровые сканеры – активные миллиметровые волны

3.3 Предметы (как металлические, так и неметаллические источники опасности), скрытые на теле, могут быть обнаружены и определены как аномалии путем анализа отраженного излучения миллиметровых волн. При таком подходе пассажир подвергается очень низкому уровню облучения неионизирующими миллиметровыми волнами. Оборудование, работающее на миллиметровых волнах, выпускается как в варианте, требующем интерпретации изображения оператором, так и в виде системы с автоматизированной программой распознавания объектов, которая отображает местоположение аномалии непосредственно на контурном изображении человека.

Технологии

3.4 Миллиметровые волны являются частью электромагнитного спектра, но их длина больше, чем у знакомого каждому видимого или инфракрасного света (электромагнитного излучения). Это дает возможность лучам лучше проникать через одежду. Все люди подвергаются воздействию миллиметрового излучения окружающей среды, а также сами являются источником определенного излучения таких волн, поскольку мы представляем собой тело, излучающее тепло. Современные активные системы состоят из панелей или порталов, в которых человека освещают, а рассеянные миллиметровые волны улавливаются и анализируются оператором или автоматизированными программными средствами распознавания объекта. Представляющие

угрозу объекты хорошо отражают излучаемые миллиметровые волны и в дальнейшем распознаются как аномалия.

Эксплуатационное применение

3.5 Системы постоянно проходят эксплуатационные испытания и устанавливаются. Эти системы используются как основное средство досмотра, а также для целей выявления причины срабатывания сигнализации. В некоторых государствах такие системы используются вместо АДМ для повышения способности обнаруживать неметаллические предметы.

3.6 С помощью досмотровых сканеров, использующих миллиметровые волны, можно обнаруживать следующие предметы:

- a) пистолеты и устройства, выстреливающие заряды;
- b) ножи и острые предметы (металлические и неметаллические);
- c) взрывчатые вещества;
- d) компоненты СВУ;
- e) шокеры;
- f) тупые инструменты;
- g) зажигательные средства; и
- h) временно выводящие из строя аэрозоли.

Досмотровые сканеры – рентгеновские системы – системы обратного рассеяния

3.7 Объекты (металлические и неметаллические источники угрозы), спрятанные на теле под одеждой, могут быть обнаружены как аномалии путем обзора излучения обратного рассеяния, поступающего от рентгеновской системы обратного рассеяния. Данный вариант предусматривает облучение пассажира рентгеновскими лучами очень низкого уровня и в настоящее время требует интерпретации оператором.

Технологии

3.8 В рентгеновских системах обратного рассеяния используется сканирующий луч рентгеновского излучения, который механически проходит по всему человеку с большой скоростью в горизонтальном направлении и в течение примерно 5–10 с в вертикальном направлении. Крупные детекторы обнаруживают рассеиваемое рентгеновское излучение, формируют изображение, которое соотносится с излучением, рассеянным от каждого местоположения сканирующего луча. Зоны с низким атомным номером (называемым числом Z), такие как плоть и взрывчатые вещества, отражают рентгеновские лучи с малой энергией и проявляются в виде яркого изображения. Объекты с высоким числом Z , например металл и керамика, проявляются как темные изображения.

Эксплуатационное применение

3.9 Высокая разрешающая способность, которая фактически вызывает проблемы конфиденциальности, и низкий уровень наносимого ущерба делают рентгеновскую систему обратного рассеяния привлекательным основным или вторичным методом досмотра пассажиров на предмет выявления металлических и неметаллических опасных предметов, проносимых под их одеждой. Системы, установленные для эксплуатационного применения, оборудованы фильтрами конфиденциальности, которые "размывают" часть изображения. Кроме того, используются эксплуатационные процедуры, позволяющие визуально отделить оператора, работающего с изображением, от пассажира и препятствующие выделению или сохранению изображения пассажира. Такие системы проецируют изображение всех предметов, имеющихся у пассажира, и в настоящее время они не могут отличить бумажник от источника угрозы. Перед оператором стоит проблема распознать опасный предмет отчасти по его форме.

4. ДЕТЕКТОРЫ СЛЕДОВ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ

4.1 Выявлять остатки взрывчатых веществ можно с помощью систем обнаружения следов взрывчатых веществ при досмотре пассажиров, багажа и груза. Существует три различных подхода к обнаружения следов взрывчатых веществ:

- a) обнаружение частиц взрывчатых веществ,
- b) обнаружение паров взрывчатых веществ и
- c) обнаружение с помощью обоняния служебных собак.

Технологии

4.2 В большинстве современных детекторов следов для обнаружения взрывчатых веществ используется технология спектрометрии подвижности ионов. Масс-спектрометрия обладает потенциальной способностью обеспечивать более высокий уровень чувствительности и избирательности по сравнению с другими методами. При использовании детекторов следов применяется многоступенчатый процесс, в течение которого оператор досмотра берет пробы из наиболее вероятной зоны заражения, затем помещает их в детектор, где эти остатки анализируются. Проблема заключается в том, чтобы для взятия проб выбирались зоны наиболее вероятного заражения, при этом отбор проб должен осуществляться достаточно тщательно, с тем чтобы снять частицы взрывчатых веществ с поверхностей, к которым они прилипли.

Эксплуатационное применение

4.3 Детекторы следов взрывчатых веществ обнаруживают целый ряд коммерческих, военных и самодельных взрывчатых веществ с эксплуатационным уровнем ложного срабатывания сигнализации менее 1%. При длительном использовании без очистки оборудования возникают проблемы с чувствительностью, однако этот вопрос, как правило, надлежащим образом решается.

5. ОБЫЧНЫЕ РЕНТГЕНОВСКИЕ УСТАНОВКИ

5.1 Оператор досмотра может обнаружить в ручной клади взрывчатые вещества и оружие, распознав их отображение на экране рентгеновской системы, основанной на методе просвечивания. В целях облегчения

распознавания современные системы создают несколько изображений, просвечивая предметы в разных проекциях, и обеспечивают информацию о составе материалов помимо данных о плотности.

Технологии

5.2 В большинстве применяемых в настоящее время систем используется пучок рентгеновских лучей при напряжении 160 кВ для получения изображения высокой четкости, информирующего оператора о плотности и материале. Все большее распространение получают установки, работающие в нескольких проекциях и представляющие оператору дополнительную информацию. Кроме этого, операторы могут использовать дополнительные средства манипулирования изображением, включая изменение масштаба изображения, изменение динамического диапазона и выделение контуров.

5.3 Обычные рентгеновские системы, работающие в одной проекции, предоставляют оператору (досмотра) только одно рентгеновское изображение места багажа, и он рассматривает его под одним фиксированным углом. Поэтому использование рентгеновских систем, работающих в одной проекции, для целей обнаружения запрещенных предметов ограничено из-за единственного угла, под которым рентгеновский луч проходит через багаж. В результате оператор досмотра может быть вынужден просвечивать багаж несколько раз, каждый раз меняя его положение на ленточном конвейере, подающим багаж в систему, чтобы с достаточной точностью определить содержимое багажа. Такой процесс призван обеспечить, чтобы объекты в багаже не были замаскированы с помощью других более плотных объектов.

5.4 С другой стороны, системы, работающие в двух или более проекциях, передают несколько изображений одного и того же багажа или предмета и таким образом предоставляют оператору, осуществляющему досмотр в целях безопасности, изображения этого багажа или предмета в нескольких проекциях или под несколькими углами. Такие системы обеспечивают более высокие показатели обнаружения запрещенных предметов операторами досмотра в целях безопасности, особенно в трудных условиях (например, предметы, расположенные плотно друг к другу в упаковочных пакетах, или когда они заложены другими объектами).

5.5 Определенные рентгеновские системы, работающие в нескольких проекциях, могут осуществлять автоматизированное обнаружение запрещенных предметов на основе использования специальных алгоритмов, что приводит к существенному повышению уровня безопасности.

Эксплуатационное применение

5.6 Обычные рентгеновские системы широко используются во всем мире для досмотра ручной клади и почти полностью зависят от интерпретации изображения оператором и распознавания им опасных предметов. Сложный характер изображений, содержащих электронные устройства, создают трудности для выделения оператором изображений источников угрозы. Именно поэтому в некоторых государствах в обязательном порядке предписывается вынимать крупные электронные предметы из ручной клади, прежде чем они будут досмотрены с помощью рентгеновской аппаратуры.

5.7 Когда обычные рентгеновские системы используются для досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа, следует иметь в виду, что такие сумки (чемоданы) обычно крупнее сумок ручной клади и могут также оказаться более сложными. Это затрудняет операторам интерпретацию изображений и распознавание самодельных взрывных устройств, и в этой связи указанную технологию следует дополнить другими средствами, например технологией обнаружения следов взрывчатых веществ, ручным досмотром и т. д.

5.8 В случае груза эффективность обычной рентгеновской установки как средства досмотра в большой степени зависит от характера грузовой отправки. Если груз является особенно плотным, то рентгеновские лучи

могут оказаться неспособными проникнуть через грузовую отправку, и таким образом оператор не сможет обнаружить самодельные взрывные устройства. В таких случаях следует применять иные средства досмотра.

5.9 При использовании обычных рентгеновских систем только хорошо подготовленные операторы могут обнаружить путем интерпретации изображений следующие предметы:

- a) пистолеты и устройства, выстреливающие заряды;
- b) ножи и острые предметы (металлические и неметаллические);
- c) взрывчатые вещества;
- d) компоненты СВУ;
- e) шокеры;
- f) тупые инструменты;
- g) зажигательные средства; и
- h) временно выводящие из строя аэрозоли.

Черно-белое или цветное

5.10 При монохромной технологии изображение представлено оттенками серого цвета, причем те области, куда лучи не проникают, выглядят черными, а рентгеновские излучения полного проникновения отображаются белым цветом. Цветные рентгеновские аппараты могут обозначать органические и неорганические вещества различными цветами в зависимости от атомного номера (Z) соответствующего вещества. Чем выше плотность в каждом диапазоне, тем выше интенсивность цвета.

Дополнительные характеристики

5.11 Существует ряд характеристик, призванных улучшить изображение и помочь оператору досмотра, включая следующие:

- a) изменение масштаба изображения;
- b) усиление проникновения;
- c) удаление неорганики, то есть удаление из изображения неорганических цветов с сохранением только органики, т. е. возможных взрывчатых веществ;
- d) удаление органики, то есть удаление органических цветов с сохранением только плотных материалов;
- e) повышение резкости, четкости и/или выделение контуров, когда настройка регулируется таким образом, чтобы сделать изображение как можно более четким;
- f) обнаружение взрывчатых веществ;

- g) сигналы плотности, которые предупреждают оператора о возможности сокрытия предметов с помощью более плотных предметов; и
- h) проекция изображений опасных предметов (ПИОП).

6. СИСТЕМЫ ОБНАРУЖЕНИЯ ЖИДКИХ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ (СОЖВВ)

6.1 Системы обнаружения жидких взрывчатых веществ способны анализировать жидкости, аэрозоли и гели (ЖАГ), проносимые в ручной клади, для выявления присутствия жидких взрывчатых веществ или их исходных компонентов, в то же время обеспечивая пропуск безобидных предметов.

Технологии

6.2 Для досмотра ЖАГ на предмет присутствия жидких взрывчатых веществ и их исходных компонентов могут использоваться несколько технологий. Примерами являются следующие:

- a) лазер на эффекте Рамана;
- b) рентгеновская установка, основанная на использовании алгоритма;
- c) лазер FTIR (инфракрасный с Фурье-преобразованием);
- d) электроизоляционная технология;
- e) тест-полоски для химических проб;
- f) хемилюминесценция;
- g) спектрометрия подвижности ионов;
- h) газовая хроматография; и
- i) масс-спектрометрия.

Эксплуатационное применение

6.3 Основываясь на принципе действия, можно определить несколько типов СОЖВВ следующим образом:

1. Система СОЖВВ производит досмотр отдельных контейнеров и требует открытия контейнеров для взятия проб. Содержащие ЖАГ контейнеры должны быть удалены из ручной клади. Данный тип СОЖВВ в некоторых регионах именуется типом А. Примеры: тест-полоски и чашки для взятия проб.

2. Система СОЖВВ производит досмотр отдельных контейнеров и не требует открытия контейнеров (первоначальная упаковка остается ненарушенной). Контейнеры с ЖАГ должны быть удалены из ручной клади. Данный тип СОЖВВ называется типом В или, в некоторых регионах, сканером бутилированной жидкости. Примеры: автономное настольное оборудование.

3. Система СОЖВВ производит досмотр множества контейнеров и не требует открытия контейнеров (первоначальная упаковка остается ненарушенной). Контейнеры с ЖАГ должны быть удалены из ручной клади и, возможно, их необходимо будет поместить на специальный поднос. Некоторые системы могут быть способны обнаруживать оставшиеся в сумке невыложенные емкости с жидкостью. Данный тип СОЖВВ в некоторых регионах называется типом С. Примеры: рентгеновские системы на основе алгоритмов.

4. Система СОЖВВ производит досмотр множества не выложенных контейнеров с ЖАГ в сумках, не содержащих сложных электронных предметов (например, портативные компьютеры). Данный тип СОЖВВ в некоторых регионах называется типом D. Примеры: системы КТ.

5. Система СОЖВВ производит досмотр множества невыложенных контейнеров с ЖАГ в сумках, которые могут также содержать сложные электронные предметы (например, портативные компьютеры). Данный тип СОЖВВ в некоторых регионах называется типом D+. Примеры: системы КТ.

6.4 С помощью систем СОЖВВ можно обнаруживать следующие предметы:

- a) пистолеты и устройства, выстреливающие заряды;
- b) ножи и острые предметы (металлические и неметаллические);
- c) взрывчатые вещества – только жидкие взрывчатые вещества;
- d) компоненты СВУ;
- e) шокеры;
- f) тупые инструменты;
- g) зажигательные средства; и
- h) временно выводящие из строя аэрозоли.

7. РЕНТГЕНОВСКИЕ СИСТЕМЫ НА ОСНОВЕ АЛГОРИТМОВ

7.1 В рентгеновских системах, основанных на алгоритмах (также известных как системы обнаружения взрывчатых веществ – СОВВ), в разной степени используют технологии двухэнергетического, двухкоординатного сканирования и обратного рассеяния рентгеновских лучей для определения коэффициента поглощения массы материала и эффективного числа Z за счет взаимодействия энергии рентгеновского излучения с материалом. Взрывчатые вещества обладают уникальными характеристиками взаимодействия с рентгеновским излучением в сравнении с материалами повседневного использования, поэтому измерение этих характеристик можно использовать для выявления материалов, которые с высокой степенью вероятности могут быть взрывчатыми веществами. В последнее время уровень рабочих характеристик повысился за счет увеличения количества проекций сканирования и повышения уровня автоматизации, хотя это влечет за собой увеличение стоимости оборудования.

7.2 Метод просвечивания с помощью рентгеновских лучей можно использовать в рамках автоматизированных рентгеновских систем на основе алгоритма для досмотра ручной клади или багажа, перевозимого в грузовом отсеке. Современные технологии, использующие алгоритмы для измерения параметров взаимодействия рентгеновских лучей с содержимым багажа, позволяют создать эффективные системы обнаружения веществ, которые с высокой вероятностью могут быть взрывчатыми веществами.

СИСТЕМЫ КОМПЬЮТЕРНОЙ ТОМОГРАФИИ

Технологии

7.3 Для того чтобы преодолеть ограниченность решений, основанных на изображениях, в которых предметы багажа рассматриваются как плоские объекты, в сфере авиационной безопасности стали использовать метод компьютерной томографии (КТ), применяемый в медицине для сканирования головного мозга. Изображения методом КТ получают с помощью одной или более линейных решеток рентгеновских детекторов, смонтированных на вращающейся стойке и облучаемых из одного источника рентгеновского излучения (обычно с энергией 160 кВ), тоже установленного на стойке, которая вращается вокруг проверяемого багажа. Изображения, полученные с помощью детекторов, собираются и суммируются, и в воспроизводимой части багажа можно определить форму и плотность каждого облучаемого предмета. Компьютерный алгоритм определяет, имеются ли в багаже объекты достаточного размера и плотности, чтобы их можно было рассматривать в качестве угрозы. Некоторые системы КТ предназначены для оценки одного сечения, положение которого определяется в ходе предварительного досмотра багажа. Другие системы КТ позволяют получить множество срезов по мере вращения стойки и прохождения багажа через рабочую камеру.

7.4 В ограниченном количестве существующих систем КТ используется метод двухэнергетического сканирования, позволяющий определить число Z (атомный номер) каждого облучаемого предмета в дополнение к его плотности. Помимо трехмерного изображения, получаемого на основе двухмерных изображений, рассчитывается эффективное число Z , что позволяет идентифицировать вещества с одним и тем же номером Z , например взрывчатые вещества. Получается традиционное рентгеновское изображение с указанием области угрозы.

Эксплуатационное применение

7.5 Одним из недостатков систем компьютерной томографии является высокий коэффициент ложного срабатывания, который зачастую составляет около 30%. Системы КТ используются как для первичного, так и для вторичного досмотра. В частности, в настоящее время системы КТ используются в качестве автономных на уровне 1, в линейной конфигурации как часть комплексной системы или для проверки тревожной сигнализации от другой системы уровня 1. Система является надежной, а любые проблемы комплексных систем связаны с системой обработки багажа; требуется строгий учет каждого места багажа в системе.

7.6 По мере совершенствования технологий изучается возможность использования систем КТ для других целей, например, для досмотра предметов, перевозимых в салоне, включая ручную кладь и ЖАГ.

7.7 Благодаря улучшенным характеристикам распознавания систем КТ их вполне можно использовать для досмотра авиагруза, принимая во внимание аспекты стоимости и требования отдельных эксплуатантов к пропускной способности, а также типы груза.

8. ПРИМЕНЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ СОБАК ДЛЯ ОБНАРУЖЕНИЯ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ

8.1 Еще одним эффективным методом обнаружения взрывчатых веществ является использование служебных собак под контролем опытных кинологов. Собак следует обучить обнаружению только взрывчатых веществ, а не наркотиков. Также их не следует использовать в качестве охранных собак. Они могут применяться с использованием следующих методов:

- а) метод автономной работы, представляющий собой метод, при котором кинолог дает указание служебной собаке под его контролем (на поводке или без поводка) непосредственно

обследовать выборочные предметы. Это можно применять в отношении различных зон, объектов или людей. Кинолог интерпретирует поведение собаки, чтобы обнаружить присутствие взрывчатых веществ; или

- b) метод дистанционного поиска запаха взрывчатых веществ (REST) с последующей доставкой пробы для проверки служебной собаке, специализирующейся на обнаружении взрывчатых веществ.

8.2 Группы "кинолог – служебная собака" проходят специальную подготовку, утверждаются и подвергаются мерам контроля качества для выполнения функций по обнаружению взрывчатых веществ в целях обеспечения авиационной безопасности.

8.3 Служебные собаки могут использоваться для обнаружения взрывчатых веществ в следующих случаях:

- a) досмотр груза и почты,
- b) досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа и
- c) в качестве дополнительного метода для повышения эффективности обнаружения взрывчатых веществ при:
 - i) осмотре воздушных судов,
 - ii) осмотре транспортных средств,
 - iii) досмотре аэропортовых и бортовых припасов,
 - iv) досмотре лиц и ручной клади.

8.4 Применение служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ может также оказаться полезным при осмотре таких объектов, как пассажирские аэровокзалы, ангары для технического обслуживания или грузовые склады.

8.5 Первоначальная подготовка и периодическая переподготовка служебных собак требует наличия реальных образцов взрывчатых веществ и специализированных средств или инфраструктуры. При использовании служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ им также в обязательном порядке требуются перерывы на отдых. Это может сделать такой метод досмотра неэффективным в условиях работы, связанной с большим объемом предметов.

9. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР И ЭРГОНОМИКА

9.1 При оценке новых технологий необходимо учитывать аспекты человеческого фактора, которые включают:

- a) присущие операторам возможности и ограничения;
- b) индекс чувствительности D-прим, определяющий показатель обнаружения;
- c) эксплуатационная пригодность; и
- d) проецирование изображений опасных предметов (ПИОП).

Присущие операторам возможности и ограничения

9.2 Сегодня растет понимание того, что возможности человека играют критическую роль в поддержании стандартов безопасности в авиации. Самым трудным в работе оператора досмотра является правильная интерпретация рентгеновского изображения, причем, как показывают результаты исследований, эффективность работы операторов снижается при выполнении задач, требующих постоянного наблюдения за редко случающимися событиями. Ожидается, что качество изображения будет и впредь повышаться наряду с появлением автоматизированных или специализированных систем, способных принимать обдуманные решения и адаптироваться, например автоматически устанавливать уровень угрозы и автоматически обрабатывать многокомпонентные данные. Анализ характеристик взаимодействия в системе "человек-компьютер" позволит оценить эффективность и действенность конкретной системы.

Проецирование изображения опасных предметов (ПИОП)

9.3 Технология ПИОП предусматривает виртуальное включение изображений опасных предметов из базы данных в поток изображений сканируемого багажа, обеспечивая:

- a) постоянное повышение квалификации без дополнительных затрат времени,
- b) объективную оценку производственных показателей и
- c) поддержание бдительности оператора.

9.4 Дополнительная информация о программах ПИОП приводится в приложении 5 к настоящему добавлению.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К ДОБАВЛЕНИЮ 20

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ РАЗРАБОТКИ МИНИМАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ К ОБОРУДОВАНИЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Случаи терактов продемонстрировали, насколько изобретательными могут быть исполнители запланированных террористических актов. Эти события вынудили полномочные органы государств принять дополнительные меры безопасности для защиты гражданской авиации от потенциальных террористических актов, в том числе путем применения новейших технологий, направленных на обнаружение источников угрозы различной сложности. Несмотря на достижения в области технологии обеспечения безопасности, необходим минимальный стандарт, гарантирующий приобретение наиболее подходящего оборудования и адаптирование его применения к возникающим угрозам. Хотя большинство государств принимают решение о развертывании такого оборудования в пределах своих территорий, тем не менее последовательный и стандартизированный международный подход к установлению минимальных технических требований к оборудованию для обеспечения безопасности является ключевым фактором в деле оказания помощи государствам в разработке и внедрении ими новых технологий и оборудования для обеспечения безопасности.

1.2 Стандартизированный подход к определению стандартов и введению базовых процессов в области оборудования для целей авиационной безопасности может оказать помощь в обеспечении согласованного досмотра представляющих угрозу предметов во все большем числе государств. Такой подход может также служить средством сдерживания попыток террористов обнаружить пробелы в глобальных системах и режимах авиационной безопасности, поскольку они столкнутся с согласованностью, обеспечиваемой как в используемом оборудовании, так и в соответствующих процессах.

1.3 Предлагаемые в данном добавлении основные принципы предназначены для применения к любому типу технологий.

2. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 Определение минимальных технических требований к оборудованию для безопасности требует структурированного подхода с интегрированными в него элементами, с тем чтобы добиться конкретных целей или результатов в области обеспечения безопасности. Подлежащими учету ключевыми элементами являются следующие:

- a) выявление источников угрозы,
- b) возможности и технологии обнаружения,
- c) требования и соображения эксплуатационного характера и
- d) концепция эксплуатации и стандартные эксплуатационные правила.

3. ВЫЯВЛЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ УГРОЗЫ

3.1 Соответствующие полномочные органы и разведывательные ведомства государства должны обобщить информацию о террористических организациях во всем мире и опасных предметах, которые были использованы в прошлых инцидентах, с тем чтобы определить существующие на сегодняшний день и возникающие виды угрозы. Сбор данных из самых различных источников, как на национальном, так и на международном уровне, должен оказать помощь в выявлении предметов, которые могут использоваться для осуществления акта незаконного вмешательства.

3.2 Чтобы принимать информированное решение о том, каким образом необходимо предотвращать пронос конкретных опасных предметов или изделий ограниченного использования в охраняемые зоны ограниченного доступа, государствам следует выявить источники угрозы. Хотя указанные выявленные предметы и изделия могут быть многочисленными, государствам следует не применять к каждому из них один и тот же уровень обнаружения, а составить приоритеты предметов, представляющих собой наибольшую угрозу.

3.3 Помимо выявления источника угрозы следует провести тщательную оценку для определения габаритов и типов предметов, которые могут быть применены в целях нанесения крупного ущерба гражданской авиации, например, путем уничтожения воздушных судов или использования воздушных судов в качестве оружия. Государствам следует воспользоваться существующими результатами научных исследований, изучения, анализов и докладов, в которых содержатся поддающиеся измерению характеристики таких предметов. Указанные предметы должны включать (но не ограничиваться таковыми) следующее:

- a) огнестрельное оружие и устройства, выстреливающие заряды;
- b) ножи и острые предметы (металлические и неметаллические);
- c) взрывчатые вещества;
- d) компоненты самодельных взрывных устройств;
- e) шокеры;
- f) тупые инструменты;
- g) зажигательные средства; и
- h) временно выводящие из строя аэрозоли.

3.4 Государствам следует на постоянной основе пересматривать свои оценки угроз для гражданской авиации, с тем чтобы подтвердить и/или изменить существующие меры и требования безопасности, в том числе минимальные требования к показателям обнаружения, и учесть новые и возникающие угрозы.

4. ВОЗМОЖНОСТИ И ТЕХНОЛОГИИ ОБНАРУЖЕНИЯ

4.1 Минимальные требования к показателям обнаружения

4.1.1 После выявления представляющих угрозу предметов следует провести научный анализ характеристик и свойств опасного предмета. Такой анализ должен оказать государственным полномочным органам консультативную помощь в выборе надлежащей технологии для эффективного обнаружения

выявленных предметов, представляющих опасность, и установлении минимальных требований к показателям обнаружения. В этой связи государствам следует развивать международное сотрудничество как средство оказания помощи в установлении таких минимальных требований к показателям обнаружения. Указанные требования должны также учитывать возможности и ограничения технологий обнаружения и периодически пересматриваться на предмет возможных усовершенствований.

4.1.2 После установления минимальных требований к показателям обнаружения государствам следует провести оценку существующих возможностей технологий обнаружения. Оценка состоит в выборе ключевых параметров и последующем проведении оценки соответствующих возможностей обнаружения. Ключевые параметры эксплуатационных характеристик, учитываемые в отношении оборудования для обеспечения безопасности, включают следующее:

- a) вероятность обнаружения (Pd): означает вероятность, с которой система обнаружит определенный опасный предмет в заданных условиях;
- b) коэффициент ложного срабатывания (FAR): существуют два типа ложного срабатывания:
 - i) ложное негативное: в случае, когда устройство не выдает сигнала тревоги при наличии представляющего угрозу предмета. Такой тип ложной сигнализации влияет на безопасность; и
 - ii) ложное позитивное: в случае, когда устройство выдает сигнал тревоги, даже если представляющий угрозу предмет отсутствует. Такой тип ложного срабатывания имеет, в основном, эксплуатационные последствия;
- c) пропускная способность: коэффициент пропускной способности системы выражается в таких единицах, как количество людей в минуту, количество сумок/мест багажа в час и т. д. Важное значение имеет способность оперативно осуществлять досмотр людей или предметов; и
- d) прочие ключевые параметры, такие как автоматизированное обнаружение, способность системы работать в нескольких проекциях и качество изображения.

4.1.3 В идеальном случае Pd составляет 100 %, а FAR – 0 %. На практике такого никогда не бывает. Если Pd выше, то FAR также имеет тенденцию к повышению. Следует добиться компромисса, основанного на минимальном требуемом значении Pd и максимальном достижимом в эксплуатации значении FAR. В некоторых государствах такой компромиссный вариант называется "чувствительностью", а в других – D-прим. Следует отметить, что к той или иной конкретной технологии могут быть применимы не все параметры.

4.1.4 При использовании автоматизированной системы обнаружения эффективность работы системы определяется количеством успешных автоматических обнаружений. Для обеспечения надежности системы этот показатель необходимо увязывать с реальным уровнем угрозы. Поэтому показатели ложного срабатывания должны быть минимальными. Большое количество случаев ложного срабатывания снижает доверие операторов к технологии. В таких случаях они могут отказаться от системы, игнорировать или вообще обходить ее, что ведет к повышению уровня ошибок. Индекс D-прим учитывает этот фактор: $D = \text{количество автоматических "попаданий"} - \text{количество ложных срабатываний}$. Только при высоком значении D-прим, т. е. высоких показателях обнаружения при чрезвычайно низких уровнях ложного срабатывания, можно на деле создать необходимые условия для улучшения характеристик системы.

4.2 Оценка технологий

4.2.1 Оценку технологии следует проводить в идеальных условиях в лабораторной среде после получения от изготовителя информации о предполагаемой концепции эксплуатации. Результаты работы

системы следует оценивать на основе минимальных требований к показателям обнаружения, как это описано выше. Необходимо осуществить тестирование, с тем чтобы можно было исключить как можно больше переменных факторов, обеспечив при этом повторяемость сценариев тестирования и последовательность результатов. Все сценарии тестирования должны быть документально оформлены и применены ко всем частям оборудования, протестированным в процессе оценки, что дает возможность получить сравнимые контрольные данные.

4.3 Средства проверки эффективности работы системы

4.3.1 Оценки технологий должны обеспечить возможность разработки средств тестирования, которые могут использоваться для "подтверждения эффективности работы системы" и регулярного тестирования приобретенного впоследствии оборудования для обеспечения безопасности. Средства тестирования, которые были разработаны и сориентированы на требования к показателям обнаружения в ходе лабораторных оценок, следует также использовать для измерения на постоянной основе показателей эффективности работы оборудования в эксплуатационных условиях.

4.4 Стандарты эффективности и совершенствование технологий

4.4.1 Для оказания помощи в создании технических стандартов эффективности работы оборудования для обеспечения безопасности следует использовать информацию и данные, собранные в ходе оценок технологий. Поэтому указанные стандарты эффективности служат в качестве эталона для сравнения и оценки по мере развития технологий и внедрения нового и усовершенствованного оборудования. Например, техническое оборудование может эволюционировать таким образом, что оно позволит государствам пересмотреть концепцию их эксплуатации (например, жидкие взрывчатые вещества можно будет обнаруживать внутри проносимой клади) или повысить требования к своим ключевым параметрам эффективности.

4.4.2 Государствам следует разработать динамичную и прогрессирующую программу в области технологии для обеспечения безопасности, которая должна учитывать усовершенствования в технологии и предоставлять возможность регулярного пересмотра стандартов эффективности. Такая программа должна в конечном итоге обеспечить, чтобы действующие системы безопасности адаптировались к новым и возникающим угрозам. Несмотря на все усилия по выявлению потенциальных угроз для гражданской авиации, существующие технологии и оборудование могут оказаться неспособными обнаруживать все источники угрозы и, соответственно, ликвидировать все уязвимые места. Поэтому государствам следует периодически проводить оценку технологии и используемого досмотрового оборудования для гарантии того, что они по-прежнему являются адекватными, при необходимости усовершенствовать их, а также обеспечивать соответствие стандартам эффективности, тем самым постоянно способствуя технологическим усовершенствованиям.

Примечание. Разделы 5 и 6 могут рассматриваться в качестве дополняющей информации к предлагаемым основным принципам разработки минимальных технических требований к оборудованию для обеспечения безопасности.

5. ТРЕБОВАНИЯ И СООБРАЖЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ХАРАКТЕРА

5.1 Эксплуатационные требования должны быть частью циклов приобретения оборудования для обеспечения безопасности. Прежде чем будет введен в эксплуатацию тот или иной вид оборудования, следует принять во внимание следующие аспекты:

- a) габариты предметов, подлежащих досмотру;
- b) габариты и масса оборудования;
- c) возможности процесса досмотра (пропускная способность и почасовая способность досмотра);
- d) надежность и возможности технического обслуживания;
- e) целостность (возможные источники помех);
- f) лицензирование (например, диапазоны частот, используемые оборудованием);
- g) требования безопасности;
- h) автоматизация;
- i) взаимодействие оператора с машиной;
- j) потребности в электроснабжении;
- k) регистрация данных;
- l) возможности проецирования изображения опасных предметов;
- m) потребности в подготовке персонала;
- n) простота использования;
- o) ограничения, обусловленные окружающей средой (например, температура и влажность); и
- p) сетевой режим.

6. КОНЦЕПЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ И СТАНДАРТНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

6.1 При выработке последовательного подхода к обнаружению представляющих угрозу предметов необходимо определить концепцию эксплуатации оборудования, адаптированную к эксплуатационным условиям. Указанная концепция должна быть экономически жизнеспособной, эффективной в эксплуатации и должна максимально увеличить у такого оборудования способность обнаружения. Например, концепция эксплуатации, требующая большого количества персонала, может обеспечить приемлемый уровень безопасности, но при этом оказаться слишком дорогостоящей для поддержания конкурентоспособности.

6.2 Хорошо разработанная концепция эксплуатации должна учитывать все аспекты досмотра в целях обеспечения авиационной безопасности. Стандартные эксплуатационные правила должны описывать поэтапные действия, необходимые для эксплуатации установленного оборудования или осуществления тех процессов, которые были установлены в целях недопущения проникновения несанкционированных лиц в зоны ограниченного доступа и/или для досмотра представляющих угрозу предметов.

7. ВЫВОДЫ

7.1 Установление минимальных технических характеристик для оборудования обеспечения безопасности представляет собой сложный процесс, требующий всесторонних усилий и инвестиций на каждом этапе. Международное сотрудничество и обмен информацией по вопросам выявления угроз, требований к показателям обнаружения и оценок технологий обеспечат эффективное использование ресурсов и согласованный подход к установлению минимальных технических требований к оборудованию для обеспечения безопасности.

Дополнение к приложению 2 к добавлению 20

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

1. Важно обеспечить, чтобы все оборудование, используемое по его эксплуатационному назначению, функционировало в соответствии с проектными параметрами, установленными изготовителем, и для этого необходимо организовать систему регулярной инспекции всех средств обеспечения безопасности, призванную определить эксплуатационную готовность оборудования.
2. Все оборудование для обеспечения безопасности должно проверяться каждый раз после включения перед работой. В зависимости от типа оборудования эксплуатанту необходимо получить от изготовителя или изготовить самостоятельно соответствующие испытательные образцы, которые можно использовать для определения соответствия оборудования проектным спецификациям и его пригодности к нормальной эксплуатации. Различают два типа технического обслуживания:
 - a) профилактическое техническое обслуживание; и
 - b) внеплановое или корректирующее техническое обслуживание.
3. Профилактическое техническое обслуживание предусматривает регулярное и систематическое проведение проверок и наблюдение за оборудованием для определения его соответствия нормальным параметрам. Внеплановое или корректирующее техническое обслуживание проводится в случае сбоев в работе оборудования, когда оно выводится из рабочего режима для ремонта и определения причины сбоя.
4. Комплексный регламент технического обслуживания оборудования в аэропорту предполагает тщательную регистрацию и документальное оформление операций по техническому обслуживанию и должен включать:
 - a) список всех единиц оборудования, установленного в аэропорту, с указанием их местонахождения;
 - b) технический паспорт для каждого вида оборудования, содержащий, в частности, технические характеристики оборудования, включая вид, тип, серийный номер и наименование изготовителя; и
 - c) данные, касающиеся установки оборудования, включая дату и фамилию установившего лица, фамилию лица, ответственного за установку, а также информация о приемочных испытаниях перед вводом в эксплуатацию.
5. Регламент должен также содержать:
 - a) данные о руководителе технической группы по каждой единице оборудования и процедуры ответных действий, включая установленные даты периодических профилактических проверок и фактические даты проведенного корректирующего технического обслуживания;
 - b) формуляры программы периодической инспекции, включающие даты проведения, отчеты о замерах, характер предпринятых и планируемых действий, график замены компонентов и деталей, даты работ и фамилии выполнявших их техников; и

- с) формуляры внепланового технического обслуживания, включающие дату, характер и описание корректирующих действий с указанием неисправных, отремонтированных или замененных деталей.

Калибровка оборудования

6. Некоторые виды оборудования могут устанавливаться на обнаружение различных уровней угрозы, включая оборудование для обнаружения металла. При изготовлении АДМ обычно закладывается ряд уровней обнаружения, причем параметры чувствительности можно корректировать по каждой установке. Как правило, изготовитель указывает уровни обнаружения для целей авиационной безопасности и может также оговорить минимальные и рекомендуемые установочные параметры чувствительности. Следует использовать рекомендуемые параметры настройки. Если при минимальном рекомендуемом уровне установки наблюдаются случаи ложного срабатывания, возможно, из-за окружающих помех, то можно опробовать более низкие уровни чувствительности, которые в любом случае не должны быть ниже минимальных значений, рекомендованных изготовителем и допускаемых национальными стандартами. АДМ также необходимо проверять с использованием эксплуатационных испытательных образцов, чтобы убедиться в возможности обнаружения испытательного образца во всех зонах арочной конструкции или при всех предписываемых положениях тела.

7. Можно использовать более высокий уровень установки чувствительности, однако при этом возрастает количество ложных срабатываний и снижается производительность в плане времени обслуживания пассажиров, поскольку больше пассажиров будут вызывать срабатывание сигнализации и требовать вторичного досмотра. Остроту этой проблемы можно ослабить, если пассажиры перед проверкой будут самостоятельно выкладывать имеющиеся у них металлические предметы.

Приложение 3 к добавлению 20

ПРОЦЕСС ПРИОБРЕТЕНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Приобретение оборудования досмотра в целях безопасности представляет собой многоступенчатый процесс, который начинается с четкого уяснения требований к обнаружению источников опасности, соответствующих процедур безопасности и эксплуатационных условий. Государствам, аэропортам и/или эксплуатантам воздушных судов необходимо определить конкретные факторы угрозы, с которыми им придется сталкиваться, а также коэффициенты обнаружения и ложного срабатывания, уровни автоматизации и приемлемые эксплуатационные расходы на протяжении всего срока службы оборудования. Следует также принять во внимание потенциальные нарушения права человека на конфиденциальность.

1.2 Следует разработать и со временем обновлять процессы выбора досмотрового оборудования. Однако такие требования имеют свою специфику для каждого государства. Для некоторых государств может оказаться невозможным на систематической основе иметь специалистов и средства для проведения сравнения издаваемых изготовителями стандартов эффективности оборудования со своими конкретными потребностями, что создает проблемы для процесса приобретения оборудования. В нижеследующем инструктивном материале приводится общее описание процесса приобретения.

2. ПРОЦЕСС ВЫБОРА ОБОРУДОВАНИЯ

2.1 При выборе оборудования досмотра в целях безопасности государство, аэропорты и/или эксплуатанты воздушных судов должны быть готовы к достижению компромисса между соответствующими многочисленными факторами. Оборудование с исключительно хорошими показателями эффективности может иметь финансовые последствия, не допускающие его приобретение, или создать другие проблемы, такие как эксплуатационные ограничения (например, пропускная способность и сложность в эксплуатации). Достижение баланса между располагаемым бюджетом, требованиями к эффективности и эксплуатационными потребностями является ключевым фактором в любом всестороннем процессе выбора, как это продемонстрировано на рис. А20-2 и А20-3.



Рис. А20-2. Аспекты процесса выбора оборудования
(схема предназначена только для наглядности представления)

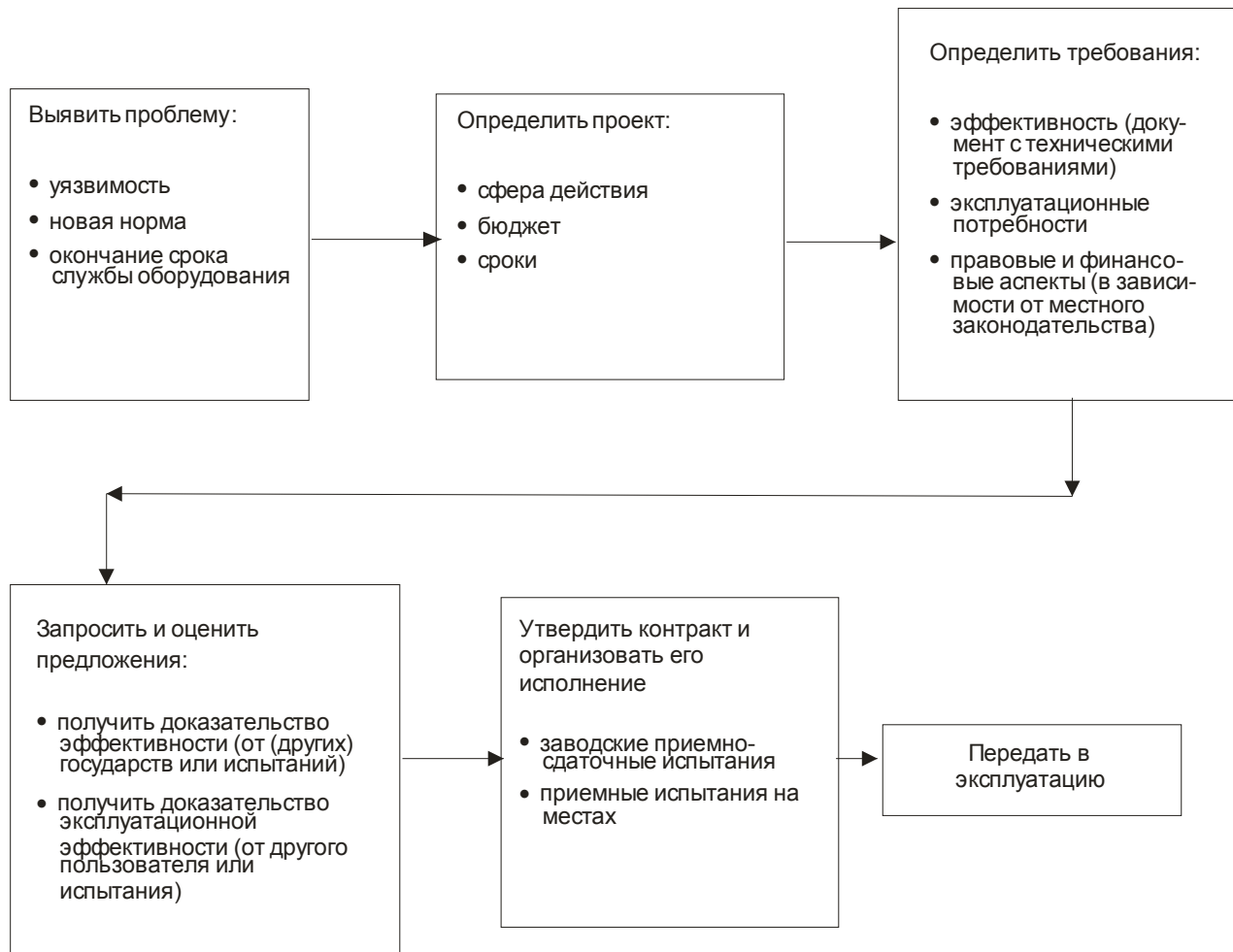


Рис. А20-3. Блок-схема процесса выбора оборудования

Бюджет

2.2 Располагаемый бюджет является решающим фактором в любом процессе выбора, и на него могут оказать большое влияние требования эффективности и эксплуатационные потребности. Поэтому государствам, аэропортам и/или эксплуатантам воздушных судов при определении бюджета на приобретение оборудования досмотра в целях безопасности следует учесть следующие затраты:

- а) капитальные затраты на оборудование:
 - i) расходы, связанные с интеграцией оборудования в систему, которые в ряде случаев могут оказаться выше, чем капитальные затраты на оборудование, и поэтому их следует тщательно изучить;
 - ii) расходы, связанные с модификацией оборудования в целях удовлетворения какого-либо конкретного или нестандартного требования; и

- iii) расходы, связанные с модификациями в окружающей обстановке (где будет использоваться оборудование), включая изменения в специально выделенных пространствах и потребности в электроснабжении;
- b) разработка программы обучения и предоставление учебного материала на регулярной основе;
- c) техническое обслуживание:
 - i) факторы срока службы оборудования,
 - ii) квалификация и время реагирования поставщика технического обслуживания и
 - iii) наличие запасных частей; и
- d) расходные материалы: стоимость потребляемой электроэнергии.

Эксплуатационные потребности

2.3 Эксплуатационные потребности должны быть индивидуальными для каждого конкретного вида применения. Например, следует принять во внимание такие требования к готовности оборудования, как регулярное техническое обслуживание и средняя наработка на отказ. Если эксплуатационные потребности таковы, что готовность оборудования должна составлять 20 ч в сутки, то государствам, аэропортам и/или эксплуатантам воздушных судов не следует выбирать только один комплект оборудования, который будет готов к эксплуатации только в течение 18 ч в сутки. Аналогичным образом следует учесть следующие моменты:

- a) где будет использоваться оборудование:
 - i) мобильный или стационарный характер операций;
 - ii) использование в составе системы или автономное использование;
 - iii) индивидуальные физические требования (например, габариты проема в рентгеновской установке или арке металлоискателя);
 - iv) индивидуальные требования к окружающей среде (например, температура, пыль, вибрация и чувствительность к помехам другого оборудования или создание помех для другого оборудования); и
 - v) требования в отношении пространства и максимального веса;
- b) кто будет использовать оборудование и какие потребуются навыки/подготовка:
 - i) в связи со сложностью оборудования (например, сложность взаимодействия оператора с машиной) от операторов могут потребоваться определенные предварительные навыки;
 - ii) поставщик оборудования должен предоставить программу подготовки, либо таковая должна быть официально разработана конечным пользователем (т. е. государством, аэропортом и/или эксплуатантом воздушных судов); и
 - iii) в процессе выбора следует учесть стандартные эксплуатационные правила, в том числе протоколы разбора случаев срабатывания сигнализации; и

- с) каким образом это оборудование будет использоваться:
 - i) пропускная способность и уровни автоматизации;
 - ii) простота использования;
 - iii) сетевой режим;
 - iv) конкретные потребности в электроснабжении у определенных типов оборудования;
 - v) возможная потребность в недопущении записи данных; и
 - vi) расходные материалы и обслуживание: следует иметь четкое представление о припасах и обслуживании, которые обеспечат поддержание оборудования в рабочем состоянии.

Правовые и финансовые соображения

2.4 Необходимо учитывать вопросы обращения с персональными данными и их защиты, равно как и следующие аспекты:

- а) охрана здоровья и безопасность: оборудование должно соответствовать местным нормативным положениям, включая стандарты, касающиеся радиации, электричества и безопасности оператора;
 - б) вопросы лицензирования (например, диапазоны частот, используемых оборудованием); и
 - с) проблемы конфиденциальности.
-

Приложение 4 к добавлению 20

НАЛАЖИВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПРОБНЫХ ТЕСТОВ ИЛИ ИСПЫТАНИЙ

1. ПРИЧИНЫ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ

1.1 Могут существовать несколько причин, по которым государствам, аэропортам и/или эксплуатантам воздушных судов следует проводить эксплуатационные испытания оборудования безопасности или новой концепции/процесса обеспечения безопасности. Новое оборудование или новая процедура могут:

- a) быть инструментом для разработки политики;
- b) повысить уровень безопасности;
- c) быть менее дорогими в использовании;
- d) быть менее навязчивыми для пассажиров;
- e) повысить пропускную способность для пассажиров; и/или
- f) использоваться в качестве средства принятия решения при выборе между различными продавцами.

1.2 В ходе эксплуатационных испытаний следует собрать соответствующие данные для определения того, действительно ли новое оборудование или новый процесс обеспечения безопасности отвечают ожиданиям.

1.3 Государствам, аэропортам и эксплуатантам воздушных судов следует тесно взаимодействовать в налаживании испытаний для того, чтобы эффективная координация действий и обмен информацией обеспечивались на раннем этапе подготовки таких испытаний.

2. ЭТАП РАБОТЫ В РЕЖИМЕ ОФЛАЙН

2.1 До использования нового типа оборудования или внедрения нового процесса обеспечения безопасности в рамках реальной эксплуатационной среды следует провести их испытание в режиме офлайн. В данном разделе приводится описание преимуществ проведения испытаний в режиме офлайн.

2.2 Испытания в режиме офлайн должны оказать помощь в демонстрации того, что новое оборудование может использоваться и эксплуатироваться безопасным образом и что оно не представляет опасности ни для пассажиров, ни для операторов. Во время этого этапа следует консультироваться с национальными законодательными органами и соответствующими надзорными органами, не входящими в авиационную отрасль (например, агентство радиационной безопасности).

2.3 При внедрении нового оборудования или новой процедуры безопасности для замены существующих испытаний в режиме офлайн должны подтвердить обеспечение как минимум такого же уровня безопасности. С этой целью должны применяться соответствующие меры по мониторингу и/или измерению

достигнутого уровня безопасности. Кроме того, если в центре внимания испытания находится исключительно новый тип оборудования, то следует установить стандарты обнаружения.

2.4 Для определения того, обеспечивается ли новым оборудованием или новыми процедурами ожидаемый уровень безопасности, как это упомянуто выше, следует собрать соответствующие данные и, в частности, в ходе испытания следует регистрировать ключевые показатели эффективности (КПЭ). Каждый КПЭ следует подробно описать с учетом следующих элементов:

- a) определение КПЭ, подлежащего измерению (например, пропускная способность может быть определена как "количество пассажиров, обработанных за единицу времени на одной дорожке проверки безопасности");
- b) единица измерения (например, количество пассажиров в минуту);
- c) каким образом проводится измерение (например, арочный детектор металла измеряет количество проходящих пассажиров минус количество возвращающихся пассажиров); и
- d) целевые показатели (например, менее 3,5 пассажира в минуту).

2.5 Примерами КПЭ являются:

- a) влияние на пространство;
- b) цена расходных материалов/эксплуатационные расходы;
- c) пропускная способность;
- d) коэффициент срабатывания сигнализации;
- e) коэффициент ложного срабатывания;
- f) время, необходимое для выяснения причины срабатывания сигнализации;
- g) среднее время досмотра;
- h) степень удовлетворенности пассажиров;
- i) надежность и техническое обслуживание; и
- j) степень удовлетворенности персонала.

2.6 В зависимости от национального законодательства на этапе работы в режиме офлайн следует рассмотреть вопросы конфиденциальности, прежде чем это оборудование будет испытано и/или установлено в реальных эксплуатационных условиях.

2.7 Для нового оборудования или нового процесса обеспечения безопасности необходимо разработать концепцию эксплуатации (CONOPS) и проанализировать ее на предмет применимости к местным условиям. Документы CONOPS, как правило, предоставляются изготовителем нового оборудования. Несмотря на большие затраты времени анализ CONOPS и возможные поправки к ней должны, в соответствующих случаях, осуществляться государствами, аэропортами и/или эксплуатантами воздушных судов.

2.8 Необходимо решить связанные с персоналом проблемы, которые могут включать следующее:

- a) количество, пол, роль и физическое здоровье персонала службы безопасности;

- b) требуемое количество часов дополнительной подготовки (аудиторные занятия и/или подготовка на рабочем месте), прежде чем будет получено разрешение эксплуатировать новое оборудование или применять новые процедуры; и
- c) инструкции пассажирам, выдаваемые персоналом службы безопасности.

2.9 Для обеспечения проведения испытаний в реальных эксплуатационных условиях следует на раннем этапе рассмотреть вопрос о месте расположения и типе соответствующих сотрудников, связанных с применением нового оборудования или нового процесса. Такие соображения включают следующее:

- a) контрольные пункты вылета или трансфера;
- b) досмотр персонала или пассажиров; и
- c) пассажиры, находящиеся в деловой поездке или туристы.

2.10 Необходимо определить и информировать все стороны, которые задействованы в испытании или потенциально затронуты им. Это включает ведомства, осуществляющие контроль за обеспечением соответствия национальным и международным стандартам и требованиям.

2.11 В целях предотвращения недопонимания между различными участниками в ходе проведения испытания следует в сотрудничестве со всеми задействованными сторонами разработать соответствующий инструктивный материал для обеспечения согласования обязанностей, которые должны быть возложены на каждую сторону.

2.12 Изготовители оборудования должны оказывать техническую поддержку на протяжении всех этапов испытания для обеспечения того, чтобы на результаты не повлияло время вынужденного простоя оборудования.

3. ЭТАП ИСПЫТАНИЯ В РЕАЛЬНЫХ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ УСЛОВИЯХ

3.1 В ходе этапа эксплуатационного испытания новое оборудование или новые процедуры применяются в реальных эксплуатационных условиях. Новое оборудование или новые процедуры могут внедряться вместо существующих технических средств или процедур (например, АДМ заменяется досмотровым сканером) или в качестве дополнительной меры (например, досмотровый сканер устанавливается сразу за АДМ в качестве средства установления причины срабатывания сигнализации).

3.2 В целях определения того, оказалось ли испытание успешным, следует измерить все КПЭ, установленные на подготовительном этапе или этапе работы в режиме офлайн.

3.3 Чтобы результаты оказались убедительными, испытания должны проводиться в течение достаточно длительного времени. Государствам, аэропортам и/или эксплуатантам воздушных судов, проводящим испытания, следует учесть, что на конечные итоги могут влиять сезонные и региональные факторы.

3.4 По ходу осуществления испытания следует запланировать проведение совещаний между задействованными сторонами. Это должно обеспечить возможность оптимизировать процессы, решать возникающие эксплуатационные проблемы и видоизменить данную процедуру в случае необходимости.

3.5 До начала испытания в реальных эксплуатационных условиях необходимо разработать информационно-пропагандистскую стратегию. Например, такая стратегия должна определить, будет ли общественность информирована заранее о проведении такого испытания. Преимущества и необходимость

такого шага могут отличаться в зависимости от характера испытания. Например, пассажирам может оказаться полезным узнать о том, как новое оборудование или новая процедура отразятся на них.

3.6 В ходе испытания в реальных эксплуатационных условиях следует на постоянной основе отслеживать уровень безопасности и даже более тщательно, чем во время испытаний в режиме офлайн, с тем чтобы убедиться в том, что он не ухудшается.

4. ЭТАП, СЛЕДУЮЩИЙ ЗА ИСПЫТАНИЕМ

4.1 На этапе, следующем за испытанием, следует обобщить информацию о КПЭ, зарегистрированную в ходе испытания в реальных эксплуатационных условиях, и сделать вывод о том, отвечает ли ожиданиям данное оборудование или данная процедура.

4.2 Государствам, аэропортам и/или эксплуатантам воздушных судов, проводящим испытания, следует обеспечить документальное оформление всех уроков, извлеченных на всех этапах этого испытания, с тем чтобы облегчить планирование и осуществление новых испытаний.

Приложение 5 к добавлению 20

ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СИСТЕМЫ ПРОЕЦИРОВАНИЯ ИЗОБРАЖЕНИЙ ОПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ (ПИОП)

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящее приложение содержит базовую информацию о системе проецирования изображений опасных предметов и практические рекомендации по ее применению. Документ предназначен для использования в качестве справочного материала подразделениями по управлению системой безопасности и подготовке персонала в области безопасности.

ОПИСАНИЕ СИСТЕМЫ ПИОП

2. ПИОП представляет собой компьютерную программу, которая проецирует фиктивные изображения опасных предметов, например, огнестрельного оружия, ножей и СВУ, в пределах рентгеновского изображения реального багажа, подвергающегося досмотру, и которую можно установить на современной рентгеновской аппаратуре. Проецируемое электронным методом изображение опасного предмета выглядит как реальный опасный предмет, находящийся внутри багажа, причем ни до проецирования изображения, ни в процессе его представления на экране оператору не выдаются какие-либо сигналы, указывающие на то, что оно фиктивное. Такие изображения появляются часто, но в непредсказуемом порядке.

3. Задача оператора, как и в случае реальных опасных предметов, заключается в обнаружении этих изображений опасных предметов при любом их появлении. Нажимается соответствующая кнопка на панели управления, и система мгновенно выдает оператору информацию относительно правильности его реакции. Сведения о всех ответных действиях оператора подлежат регистрации, что со временем позволяет получить картину индивидуальных показателей его работы.

ПРЕИМУЩЕСТВА СИСТЕМЫ ПИОП

4. При надлежащем использовании система ПИОП может стать важным инструментом для профессиональной подготовки и осуществления контроля за показателями работы оператора по обнаружению опасных предметов. Одно из преимуществ заключается в том, что при использовании системы ПИОП операторы регулярно видят перед собой изображения опасных объектов, и это повышает их знание рентгеновских изображений таких объектов и может улучшить способность распознавать опасные предметы в реальной обстановке. Это особенно полезно в отношении редко встречающихся типов опасных предметов, таких, как СВУ.

5. Результаты исследований показывают, что операторам рентгеновских установок нравится работать с системой ПИОП, при этом многие из них утверждают, что применение такой системы поддерживает мотивацию и интерес к процессу досмотра. Операторы также отметили, что они более внимательны, когда осведомлены о возможности появления электронного изображения опасных предметов в процессе выполнения ими служебных обязанностей, поскольку знают, что их работа контролируется, и это повышает мотивацию для качественного выполнения ими своих функций.

6. Данные, сохраняемые в системе ПИОП, могут оказаться очень полезными для учебных целей, включая информацию о количестве и типах ПИОП, которые были обнаружены или пропущены сотрудником. Анализ этих данных может помочь выявить сильные и слабые стороны сотрудника и определить, в какой области может оказаться наиболее полезной дополнительная подготовка; другими словами, системы ПИОП могут способствовать разработке индивидуальной программы обучения для конкретного сотрудника. Системы ПИОП можно также использовать для отслеживания уровня квалификации операторов.

ВЫБОР СИСТЕМЫ ПИОП

7. В настоящее время программное обеспечение системы ПИОП разрабатывается под конкретное оборудование, т. е. изготовители рентгеновской аппаратуры создают системы ПИОП, которые работают только на их собственных моделях рентгеновского оборудования. Поэтому имеющийся у пользователя выбор таких систем ограничен типами используемых рентгеновских установок. Многие современные рентгеновские установки поставляются со встроенной системой ПИОП, и задействовать эту системы на данном оборудовании достаточно просто, тогда как процесс установки системы ПИОП на аппаратуре старого образца может быть более сложным и/или невозможным.

8. Системы ПИОП прошли испытания в эксплуатационных условиях и должны функционировать без какого-либо нарушения процесса досмотра. Однако при начальном включении такой системы рекомендуется выделить сотрудника для осуществления контроля за работой этой системы в течение нескольких недель, чтобы убедиться в ее надлежащем функционировании. Такой контроль должен включать тщательную проверку точности данных. Указанный "испытательный срок" позволит также операторам досмотра привыкнуть к системе до того, как выдаваемые данные будут официально регистрироваться и использоваться, например, для целей контроля за показателями работы сотрудников.

ПОДГОТОВКА К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СИСТЕМЫ ПИОП

Библиотека системы ПИОП

9. Основным компонентом любой системы ПИОП является библиотека изображений, включающая подборку изображений опасных предметов, как правило, образцов огнестрельного оружия, ножей и СВУ. Из этой библиотеки система выбирает изображения опасных предметов для проецирования в поле изображения содержимого багажа пассажира. Изображения в такой библиотеке должны быть репрезентативными и реалистическими, а также разнообразными и многочисленными, чтобы уменьшить вероятность того, что сотрудники, проводящие досмотр, начнут узнавать отдельные изображения.

10. Некоторые системы ПИОП поставляются вместе с библиотекой образцов изображений, однако не исключено, что отдельные изображения в этих библиотеках не отвечают требованиям конкретного государства. Рекомендуется консультироваться с компетентными полномочными органами государства в отношении приемлемости изображений, предоставленных изготовителем.

Право доступа

11. Только специально уполномоченные сотрудники должны иметь право использовать систему ПИОП, просматривать и копировать данные и/или программировать параметры этой системы. Доступ к каждому из этих компонентов системы ПИОП следует строго контролировать, и в существующих системах ПИОП доступ должен

регулироваться с помощью паролей и опознавательных кодов. Всем лицам, которым требуется доступ к системе, необходимо присвоить соответствующие пароли в зависимости от их потребностей в допуске, прежде чем программа ПИОП будет активирована. Например, операторам рентгеновской установки следует предоставить доступ только к рентгеновскому оборудованию для досмотра багажа, а руководство службы безопасности должно иметь возможность просмотра данных, регистрируемых системой ПИОП.

12. Назначенный сотрудник аэропорта должен иметь полный и обновляемый список пользователей, соответствующих паролей и предоставленных прав доступа. Все пароли следует рассматривать как конфиденциальную информацию, контролируруемую на основе принципа "служебной необходимости".

База данных о пользователях

13. Прежде чем применять систему ПИОП в эксплуатационных условиях, необходимо ввести данные о всех сотрудниках, которые будут пользоваться данной системой и иметь к ней доступ. Такая база данных позволяет установить связь между информацией о результатах работы по обнаружению изображений опасных предметов и любыми попытками получения доступа к системе и конкретным лицам. В принципе требуется следующая информация по каждому сотруднику: фамилия, аэропорт, в котором данное лицо работает, индивидуальный пароль и/или опознавательный номер.

14. В разных типах систем ПИОП применяются различные методы формирования базы данных. Например, в некоторых системах требуется прямой ввод информации через панель управления или с помощью клавиатуры рентгеновского оборудования, а в других моделях предусмотрена возможность ввода данных в электронную таблицу ЭВМ, которая затем загружается в систему ПИОП. По завершении составления указанной базы данных ее можно скопировать в программы аналогичных систем, установленных на всех других рентгеновских аппаратах. Применение такой методики особенно полезно в случаях, когда многим операторам досмотра приходится работать на нескольких рентгеновских установках, оснащенных системой ПИОП.

15. В базы данных следует вносить изменения, если появляется информация о новых пользователях или какие-либо пароли становятся недействительными.

Инструктаж и обучение операторов

16. Опыт показал, что многие сотрудники, осуществляющие досмотр, первоначально испытывают беспокойство по поводу применения программ ПИОП, не зная, какие показатели работы будут учитываться и как эта информация будет использоваться. Важно, чтобы все операторы досмотра получили возможность высказать любые имеющиеся у них сомнения или опасения, которые должны быть надлежащим образом рассмотрены. Операторы оборудования для досмотра должны понять, что главная цель системы ПИОП заключается в оптимизации показателей их работы и создании у них некоторого представления о качественном уровне выполнения ими своих функций, а не в использовании ее в качестве инструмента принуждения. Им также необходимо дать возможность осознать преимущества, обеспечиваемые системой ПИОП для них лично и для процесса обеспечения безопасности в целом. Один из методов уменьшения первоначальной обеспокоенности ответственных за досмотр сотрудников по поводу применения такой системы состоит в использовании на начальном этапе ее эксплуатации общего для всех пароля и опознавательного кода при входе в систему, с тем чтобы после первого включения системы ПИОП от операторов не требовалось вводить в систему индивидуальные пароли и/или опознавательные номера. Позднее, когда их сомнения постепенно исчезнут, им можно присвоить индивидуальные пароли и опознавательные номера.

17. Операторы должны пройти полный инструктаж и обучение применению системы ПИОП, прежде чем она будет использоваться в эксплуатационных условиях, и понимать принцип действия системы ПИОП, не путая ее с автоматизированными системами распознавания, которые используются для обнаружения взрывчатых веществ. По возможности, всех операторов следует инструктировать по вопросам использования программы ПИОП в одно и то же время, с тем чтобы уменьшить вероятность обмена неточной информацией между сотрудниками. Например, операторы часто ошибочно предполагают, что все изображения, выдаваемые системой, будут очень сложными и будут проецироваться постоянно на протяжении всего рабочего дня. Поэтому на первоначальном инструктаже важно показать примеры изображений, которые будут наблюдать операторы, и дать приблизительное представление о частоте появления таких изображений. Операторы должны понимать, что частота проецирования изображений является высокой, но непредсказуемой.

18. Существует целый ряд методов, которые можно применять для обучения работе с системой ПИОП. В качестве автономного учебного средства можно использовать тренажер с функцией ПИОП. Кроме того, в процессе обучения можно работать с реальной рентгеновской установкой, но под строгим контролем. Дополнительная информация, касающаяся инструктажа и обучения работе с системой ПИОП, приводится в дополнении к настоящему приложению.

ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ ПИОП

Эксплуатационные параметры

19. Прежде чем приступить к использованию программы ПИОП, необходимо установить ряд эксплуатационных параметров, описанных в таблице А20-1, которые, в частности, определяют типы изображений, которые будут проецироваться системой, и частоту их появления. Необходимо, чтобы контроль за этими параметрами осуществляли компетентные полномочные органы государства, а отдельные аэропорты не имели возможности вносить в них коррективы. Вместе с тем представляется важным, чтобы сотрудники служб обеспечения безопасности и подготовки персонала в каждом аэропорту имели представление о принципах работы программ ПИОП и различных параметрах, подлежащих контролю со стороны государственных ведомств по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации.

Задача оператора

20. Применение системы ПИОП не меняет основной цели выполняемых оператором функций, которая состоит в обнаружении запрещенных к перевозке предметов. Аналогичным образом, установка такой программы на рентгеновском оборудовании не изменит его внешнего вида. Используется та же панель управления со всеми обычными функциями.

Таблица А20-1. Эксплуатационные параметры системы ПИОП

Коэффициент багажа	Параметр "коэффициент багажа" определяет частоту ПИОП. В частности, он характеризует частоту ПИОП по отношению к количеству мест багажа, проходящих через рентгеновскую установку. Например, "коэффициент багажа", равный 1 к 100, означает, что одно изображение опасного предмета будет проецироваться через каждые 100 мест багажа. Величина указанного коэффициента выставляется в зависимости от пропускной способности каждого конкретного пункта досмотра.
Диапазон багажа (или диапазон диверсификации)	Параметр "диапазон багажа" вносит определенные изменения в "коэффициент багажа", с тем чтобы операторы не могли прогнозировать появление очередного ПИОП путем простого подсчета количества мест багажа. Например, если "коэффициент багажа" соответствует 1 изображению опасных предметов, проецируемому через каждые 100 мест багажа, а "диапазон багажа" равен +/- 40 %, то изображение опасного предмета будет проецироваться в диапазоне от 1 изображения на 60 мест багажа до 1 изображения на 140 мест багажа*.
Коэффициент произвольных изображений	Параметр "коэффициент произвольных изображений" позволяет проецировать определенный процент регулярных ПИОП вне установленного "диапазона багажа", т. е. на произвольной основе. Цель заключается в поддержании бдительности ответственных за досмотр сотрудников путем, например, периодического проецирования ПИОП на изображение двух мест багажа подряд*.
Первоначальное время для принятия решения	ПИОП можно наблюдать в течение периода времени, пока на экране сохраняется изображение самого багажа, и, когда рентгеновское изображение начинает передвигаться по экрану обзорного монитора, у оператора обычно имеется 4-5 с для реагирования на ПИОП на экране и остановки изображения с целью его дальнейшего анализа. Поэтому величину периода времени для принятия решения необходимо выставить в соответствии со скоростью движения ленты транспортера рентгеновской установки.
Время для определения наличия опасного предмета	Когда оператор досмотра нажимает на кнопку "СТОП" в пределах "времени для принятия решения", он/она получает дополнительное время для анализа данного изображения, которое часто называют "временем для определения наличия опасного предмета". Выставляемое конкретное значение данного параметра может быть различным, но, как правило, оно составляет от 20 до 30 с.
Отбор образцов изображений	Необходимо установить процентную долю каждой категории опасных предметов. Например, 50 % СВУ, 25 % огнестрельного оружия и 25 % ножей. Со временем указанные процентные доли могут быть изменены с учетом потребностей процесса обучения. Можно также отобрать конкретные образцы изображений для их проецирования. В настоящее время отсутствует возможность управления проецированием конкретных изображений опасных предметов в изображение тех или иных конкретных мест багажа. Поэтому степень трудности распознавания какого-либо ПИОП в основном зависит от содержимого багажа пассажира, в котором появляется данное изображение.
*Изображения, обусловленные параметрами "диапазон багажа" и "коэффициент произвольных изображений", проецируются вместо изображений, предусмотренных параметром "коэффициент багажа", т. е. они не являются дополнительными. Если взять длительный период, то частота ПИОП будет соответствовать частоте, задаваемой параметром "коэффициент багажа".	

21.

Однако программа ПИОП, помимо представления на экране таких изображений, приведет к целому ряду небольших изменений в задачах операторов, например:

- a) операторам необходимо входить в систему и выходить из нее;
- b) при нажатии оператором клавиши "РУЧНОЙ ДОСМОТР" появляется сообщение обратной связи; и
- c) при входе в систему на экране высвечивается фамилия оператора.

Сообщения обратной связи

22. При работе с системой ПИОП оператору могут выдаваться четыре возможных сообщения обратной связи.

23. Если сотрудник, осуществляющий досмотр, обнаруживает ПИОП, он или она нажимает на клавишу "РУЧНОЙ ДОСМОТР" на панели управления. Появляющееся затем на экране сообщение "опознано верно" информирует оператора о том, что был правильно распознан конкретный тип ПИОП (см. рис. А20-4). Указанное сообщение сохраняется на экране вместе с ПИОП, которое теперь выделяется повышенной яркостью, как показано на рис. А20-5, что дает оператору некоторое время, чтобы рассмотреть изображение опасного предмета и выяснить его характеристики. При нажатии на клавишу "СТОП" сообщение и ПИОП исчезают, и на экране остается только "действительное" рентгеновское изображение багажа пассажира. Затем ответственный за досмотр сотрудник вновь анализирует это изображение, чтобы убедиться в отсутствии в багаже каких-либо реальных представляющих угрозу устройств или оружия.

ПРОЕКЦИРУЕМОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ОПАСНОГО ПРЕДМЕТА (ПИСТОЛЕТ) ОПОЗНАНО ВЕРНО.
ПРОАНАЛИЗИРУЙТЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ПОВТОРНО ДЛЯ ПОИСКА РЕАЛЬНЫХ
ОПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ.
ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ДАННОГО СООБЩЕНИЯ НАЖМИТЕ НА КЛАВИШУ "СТОП".

Рис. А20-4. Сообщение "опознано верно"

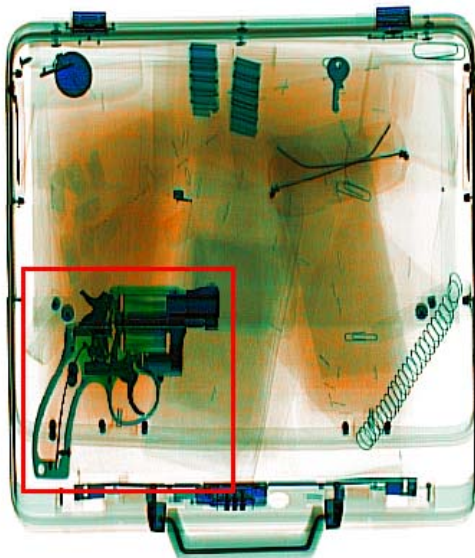


Рис. А20-5. Пример ПИОП (Снимок предоставлен фирмой "Рапискан")

24. Если сотрудник, осуществляющий досмотр, нажимает на клавишу "РУЧНОЙ ДОСМОТР", однако какое-либо ПИОП отсутствует, на экране появляется сообщение "ложная тревога", информирующее оператора о том, что ПИОП нет и что следует выполнить соответствующие процедуры в целях безопасности, предусмотренные на случай наличия в багаже подозрительных предметов (см. рис. А20-6). Операторы должны понимать важность этого сообщения, а именно: предмет, вызвавший у них подозрение, НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПИОП, и багаж должен быть подвергнут ручному досмотру. Как и в предыдущем примере, это сообщение остается на экране до тех пор, пока не нажата клавиша "СТОП".

ПРОЕЦИРУЕМОЕ ЭЛЕКТРОННОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ
ОПАСНОГО ПРЕДМЕТА ОТСУТСТВОВАЛО.
ВЫ ДОЛЖНЫ ПРОВЕСТИ РУЧНОЙ ДОСМОТР ДАННОГО БАГАЖА
ИЛИ ВЫЗВАТЬ РУКОВОДЯЩЕГО СОТРУДНИКА.
ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ДАННОГО СООБЩЕНИЯ НАЖМИТЕ НА КЛАВИШУ "СТОП".

Рис. А20-6. Сообщение "ложная тревога"

25. Если сотрудник, осуществляющий досмотр, не обнаруживает ПИОП, выдается сообщение "пропущено", информирующее оператора о том, что конкретный тип ПИОП не был опознан (см. рис. А20-7). Указанное сообщение также появляется на экране в случае, если оператор не среагировал на ПИОП в пределах "первоначального времени для принятия решения" или когда изображение начинает уходить с экрана. Данное сообщение и ПИОП будут оставаться на экране до тех пор, пока не нажата клавиша "СТОП".

ПРОЕЦИРУЕМОЕ ЭЛЕКТРОННОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ
ОПАСНОГО ПРЕДМЕТА (ПИСТОЛЕТ) ПРОПУЩЕНО.
ПРОАНАЛИЗИРУЙТЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ПОВТОРНО ДЛЯ ПОИСКА
РЕАЛЬНЫХ ОПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ.
ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ДАННОГО СООБЩЕНИЯ НАЖМИТЕ НА КЛАВИШУ "СТОП".

Рис. А20-7. Сообщение "пропущено"

26. Сообщение "отменено" выдается в тех случаях, когда, например, произошла ошибка или возникла трудность в проецировании ПИОП в изображение багажа (см. рис. А20-8). Указанное сообщение предназначено для информирования оператора о том, что ошибка произошла в "системе" – в отличие от какой-либо ошибки или пропуска, допущенных оператором. Сообщения такого типа не регистрируются.

ПРОЕЦИРУЕМОЕ ЭЛЕКТРОННОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ОТМЕНЕНО.
ПРОАНАЛИЗИРУЙТЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ПОВТОРНО ДЛЯ ПОИСКА
РЕАЛЬНЫХ ОПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ.
ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ДАННОГО СООБЩЕНИЯ НАЖМИТЕ НА КЛАВИШУ "СТОП".

Рис. А20-8. Сообщение "отменено"

27. Конкретные формулировки таких сообщений могут меняться. Однако основная их задача – передать информацию о правильности действий оператора и подчеркнуть необходимость анализа изображения для поиска реальных опасных предметов во всех случаях.

Данные

28. Система ПИОП автоматически сохраняет данные об ответных действиях оператора. Указанные данные, помимо прочего, включают количество ПИОП, количество опознанных и пропущенных изображений по каждой категории опасных предметов и электронные копии пропущенных изображений в том виде, в каком они были представлены оператору. Эти данные сохраняются в целом ряде отчетов. Для проведения какого-либо анализа указанных данных эти отчеты следует вначале скопировать с рентгеновской установки и затем ввести в электронные таблицы существующих пакетов программ.

29. Процесс копирования данных из системы ПИОП должен быть быстрым и простым. Конкретные детали этой процедуры могут отличаться в зависимости от типа рентгеновской установки, однако в любом случае она предполагает сохранение данных на внешнем носителе. Процесс копирования данных за один месяц должен занимать не более 5 минут, а доступ к этим сведениям следует ограничить. Сетевые системы могут уменьшить нагрузки, связанные с копированием данных ПИОП.

30. Для целей аэропорта следует копировать и анализировать данные из системы ПИОП по крайней мере один раз в месяц, с тем чтобы эту информацию можно было использовать для контроля за уровнем квалификации операторов досмотра. Особого внимания заслуживает вопрос о том, каким образом представлять такие сведения на курсах переподготовки операторов. Данные системы ПИОП следует использовать позитивно для корректировки программ подготовки в целях ликвидации выявленных слабых мест, а не в качестве средства дисциплинарного воздействия.

Дополнение к приложению 5 к добавлению 20

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ОБУЧЕНИЯ ОПЕРАТОРОВ РЕНТГЕНОВСКИХ УСТАНОВОК ПРИМЕНЕНИЮ СИСТЕМЫ ПИОП

Изложенные ниже руководящие принципы были разработаны после всесторонних испытаний программы ПИОП, показавших, что на начальном этапе применения программы ПИОП у значительного процента операторов были определенные опасения, которые касались прежде всего сбора данных об индивидуальных показателях работы. Поэтому при подготовке программ инструктажа и обучения операторов применению программы ПИОП следует учитывать перечисленные ниже моменты. Всем ответственным за досмотр сотрудникам следует дать возможность высказать любые опасения в отношении программы ПИОП и ее функций, и такие опасения необходимо надлежащим образом рассмотреть. Прежде чем пройти инструктаж и/или подготовку, операторы должны успешно завершить курс обучения в области распознавания огнестрельного оружия, взрывчатых веществ, зажигательных устройств и опасных грузов, а также иметь достаточные навыки применения обычного рентгеновского оборудования.

ЦЕЛЬ. Обеспечить понимание слушателями концепции ПИОП и приобретение ими достаточных навыков ее использования.

ЗАДАЧИ. Слушатель должен:

1. понимать принципы работы системы ПИОП и контекст, в котором она применяется;
2. осознать преимущества, которые может обеспечить система ПИОП;
3. приобрести достаточные навыки использования системы ПИОП и понимать, какие изменения она может внести в решение задач при досмотре; и
4. понимать цели использования системы ПИОП и получаемых с ее помощью данных.

ЗАДАЧА 1. Что представляет собой система ПИОП и в каком контексте она будет использоваться?

Вопросы, охватываемые в процессе обучения:

- a) система ПИОП представляет собой компьютерную программу, устанавливаемую на рентгеновских аппаратах, которые предназначены для досмотра ручной клади пассажиров;
- b) программа ПИОП НЕ ЯВЛЯЕТСЯ автоматизированным средством для обнаружения взрывчатых веществ или оружия;
- c) данная программа проецирует реалистические изображения опасных предметов, накладываемые на рентгеновское изображение ручной клади;
- d) виды изображений выбираются из библиотеки и включают пистолеты, ножи и СВУ;
- e) электронные изображения проецируются на изображения всех видов багажа;
- f) местоположение ПИОП в изображении багажа меняется;
- g) степень трудности обнаружения ПИОП частично зависит от содержимого багажа;

- h) периодически могут происходить сбои в системе, например, часть изображения опасного предмета может быть спроецирована за пределами изображения багажа;
- i) в задачу оператора входит обнаружение ПИОП, как и в случае реальных опасных предметов;
- j) ответные действия оператора регистрируются в базе данных; и
- k) существует возможность программирования различных эксплуатационных параметров, включая тип изображений и частоту их проецирования (частое, но непредсказуемое). Операторов не следует информировать о точной частоте проецирования.

ЗАДАЧА 2. Какие преимущества могут обеспечиваться системой ПИОП?

Вопросы, охватываемые в процессе обучения:

- a) операторы чаще видят изображения опасных предметов, в частности, редко встречающихся опасных предметов, например, СВУ;
- b) оператора незамедлительно информируют в рамках обратной связи о том, правильной ли была его реакция, с помощью сообщений "опознано верно", "пропущено", "ложная тревога" и "отмена";
- c) операторы знают, что изображения будут проецироваться, но не знают когда, благодаря чему повышается бдительность;
- d) повышенная мотивация для операторов; и
- e) возможность обучения операторов по индивидуальным программам, составленным с учетом сильных и слабых мест, которые выявлены на основе данных ПИОП.

ЗАДАЧА 3. Как приобрести достаточные навыки использования программы ПИОП и какие изменения она может внести в выполнение задач при досмотре?

Вопросы, охватываемые в процессе обучения:

- a) необходимые операции по входу в систему и выходу из нее, включая надлежащий порядок действий и подтверждение, в том числе сообщения и указание фамилии;
- b) порядок действий в случае предполагаемого ПИОП;
- c) управление системой ПИОП с помощью соответствующих кнопок на панели управления рентгеновского оборудования;
- d) соответствующие сообщения, выдаваемые системой ПИОП, и значения каждого из них, например, "опознано верно", "ложная тревога", "пропущено" и "отмена"; и
- e) порядок последующих действий, например, каким образом удаляется с экрана уведомляющее сообщение и в каких случаях следует произвести ручной досмотр клади.

Примечание. Операторам следует напоминать, что в багаже могут находиться реальные опасные предметы, и поэтому во всех случаях они должны проверять изображение клади на предмет наличия в ней действительных опасных предметов, прежде чем выдать разрешение на ее провоз. Некоторые системы ПИОП имеют встроенные учебные программы, которые могут быть полезными при подготовке операторов, однако их следует применять только под контролем. Для получения практических навыков пользования системой в автономном режиме могут также применяться тренажеры, обеспечивающие функцию ПИОП.

ЗАДАЧА 4. Как будет организовано управление системой ПИОП и получаемыми с ее помощью данными?

Вопросы, охватываемые в процессе обучения:

- a) управление используемой системой ПИОП, включая функции и обязанности всех заинтересованных сторон, например, государственного ведомства по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации, руководителей старшего и среднего звена службы обеспечения безопасности в аэропорту и представителей изготовителей оборудования; и
- b) управление данными ПИОП, включая:
 - i) формат и характер собираемых данных;
 - ii) список лиц, которые будут иметь доступ к данным;
 - iii) возможные пути получения операторами доступа к данным; и
 - iv) цели, для которых будут использоваться данные.

— — — — —

Приложение 6 к добавлению 20

ДОСМОТР ЗОН ПОВЫШЕННОЙ ПЛОТНОСТИ И НЕПРОЗРАЧНЫХ ПРЕДМЕТОВ

1. При значительной степени поглощения рентгеновских лучей соответствующий участок рентгеновского изображения будет окрашен в какой-либо цвет (на обычных рентгеновских аппаратах) или автоматически сработает сигнализация с указанием зоны повышенной плотности (для более сложного оборудования).
2. Сигнализация о повышенной плотности срабатывает при наличии в багаже участков, слишком плотных для достаточного проникновения лучей, необходимого для точного анализа. Участки повышенной плотности не обязательно непроницаемы для рентгеновских лучей, хотя это возможно, однако высокая степень поглощения двухэнергетического рентгеновского излучения при полной блокировке низкоэнергетического пучка двухлучевой системы ограничивает, к примеру, информацию, получаемую оператором рентгеновской установки, иногда довольно значительно.
3. Операторы рентгеновского оборудования должны знать, что в некоторых случаях получить больше информации можно с помощью отдельных функций улучшения качества изображения, например регулировки контрастности, однако они не всегда позволяют добиться достаточной яркости в изображении изучаемого участка. Операторы должны четко представлять себе достоинства и недостатки функций улучшения изображения, которые они используют в отношении зон повышенной плотности и непрозрачных предметов, и необходимость осмотрительности при принятии решения относительно зон, которые указаны как зоны повышенной плотности. Операторам следует:
 - a) оценить размеры зоны или предмета, на которые указала такая сигнализация, чтобы установить, могут ли они размещать и скрывать запрещенный к перевозке предмет, в частности СВУ. Если эти небольшие участки выделенных зон захватывают органическую массу, то операторам следует выяснить, могут ли такие участки повышенной плотности скрывать компоненты СВУ. Необходимо понимать, что непрозрачный участок препятствует получению информации о предметах, находящихся не только сзади него, но и перед ним. Это объясняется тем, что параметры поглощения рентгеновского излучения влияют на данные о содержимом багажа по всей длине луча; и
 - b) изучить данный предмет под разными углами, например, под углом 90° от угла первоначального представления багажа, что даст оператору возможность более точно установить размеры и форму предмета. В некоторых обстоятельствах изменение ориентации может улучшить характеристики прохождения рентгеновских лучей через весь предмет или его часть и повысить эффективность анализа. Если размеры зоны или предмета считаются недостаточными для размещения или сокрытия запрещенного предмета, такой багаж можно пропустить.
4. В большинстве случаев оптимальным вариантом действий в отношении зоны повышенной плотности или непрозрачного объекта является проведение дополнительного досмотра такого багажа с помощью рентгеновской аппаратуры с более высокими характеристиками проникновения или досмотр содержимого такого багажа вручную, а также использование оборудования ОЧВВ, если оно имеется.

Добавление 21

ЗНАКИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. В настоящем добавлении приводится ряд типовых знаков, которые могут использоваться для контролирования доступа, в контрольно-пропускных пунктах досмотра пассажиров или в целях информирования широкой публики о требованиях программы авиационной безопасности.
2. Термин "зона ограниченного доступа" широко используется в относящихся к авиационной безопасности знаках; в контексте данного добавления термин "зона ограниченного доступа" имеет такое же значение, что и термин "охраняемая зона ограниченного доступа". Термин "охраняемая зона" или другие термины, имеющие аналогичное значение, также можно использовать, однако они должны соответствовать терминологии, используемой в соответствующем законодательстве, а также отвечать другим правовым требованиям.
3. На относящихся к авиационной безопасности знаках следует указывать юридические основания и должность лица, уполномоченного устанавливать охраняемые зоны ограниченного доступа, поскольку такая информация зачастую необходима для соблюдения правовых требований.
4. Опыт показывает, что информация на знаках о штрафных санкциях, в особенности в расположении контрольно-пропускных пунктов, повышает сдерживающий эффект таких знаков (см. рис. А21-1 – А21-10).

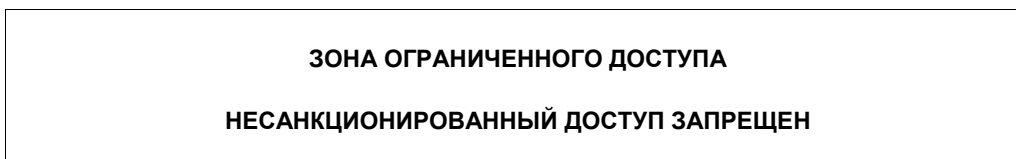


Рис. А21-1. Знак на ограждениях или заградительных барьерах

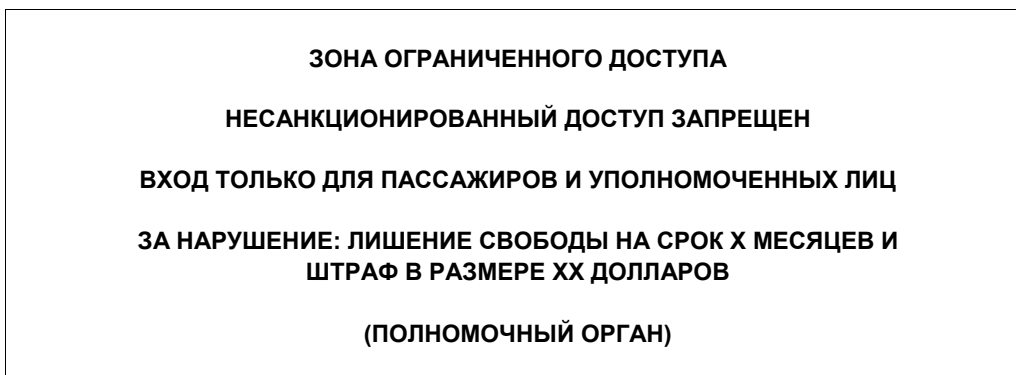


Рис. А21-2. Знак на пропускных пунктах для пассажиров

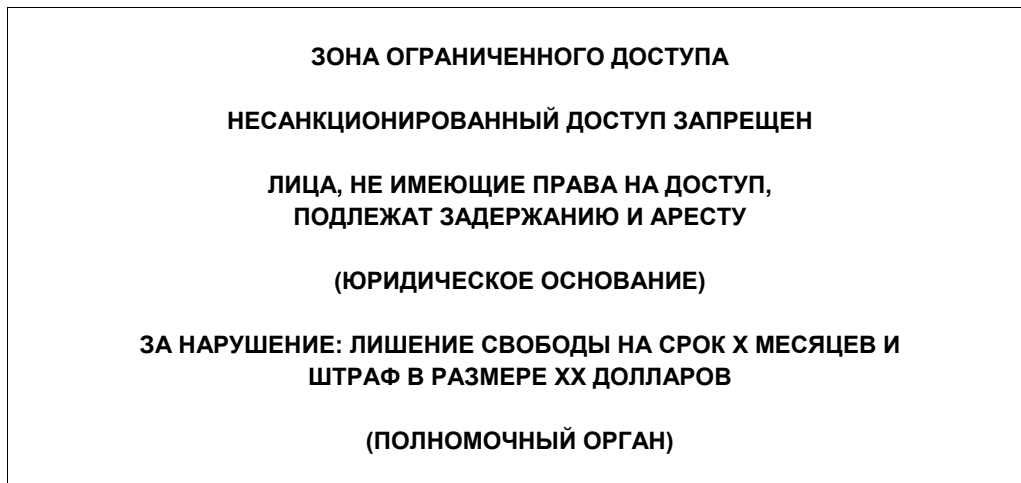


Рис. А21-3. Знак на пропускных пунктах для персонала аэропорта и транспортных средств

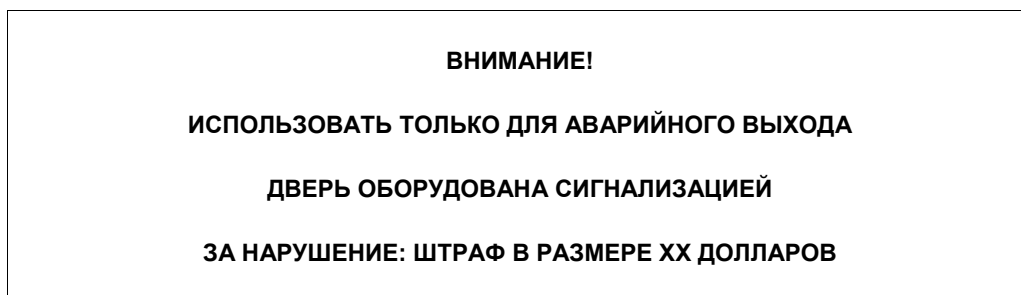


Рис. А21-4. Знак на дверях аварийного выхода из охраняемой зоны ограниченного доступа

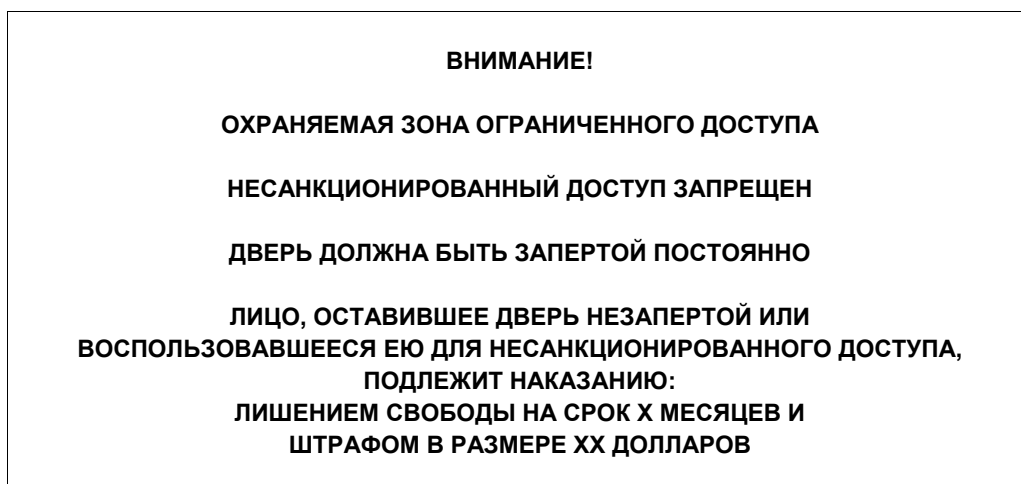


Рис. А21-5. Знак на дверях входа в охраняемую зону ограниченного доступа

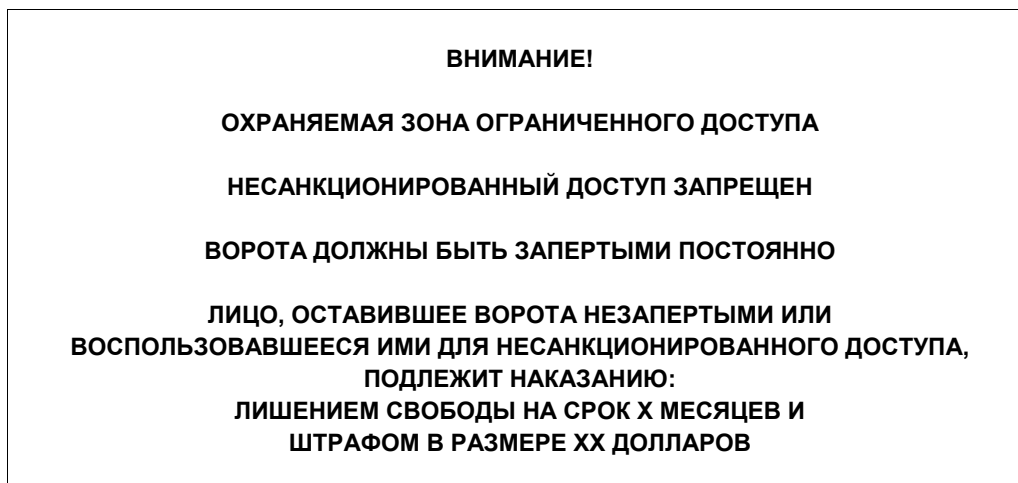


Рис. А21-6. Знак на воротах в охраняемую зону

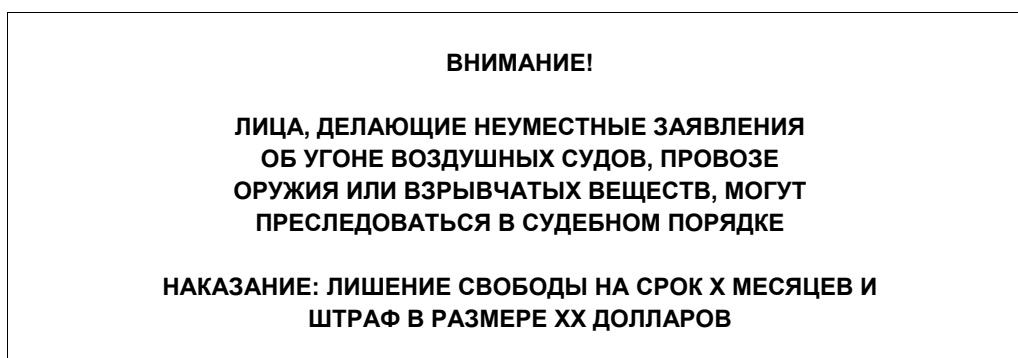


Рис. А21-7. Знак в зонах регистрации и на входе в контрольно-пропускные пункты досмотра

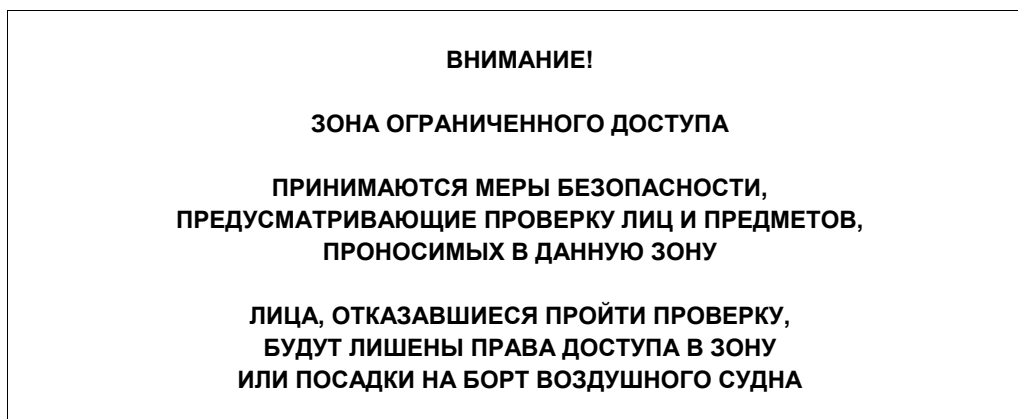


Рис. А21-8. Знак при входе в контрольно-пропускные пункты досмотра

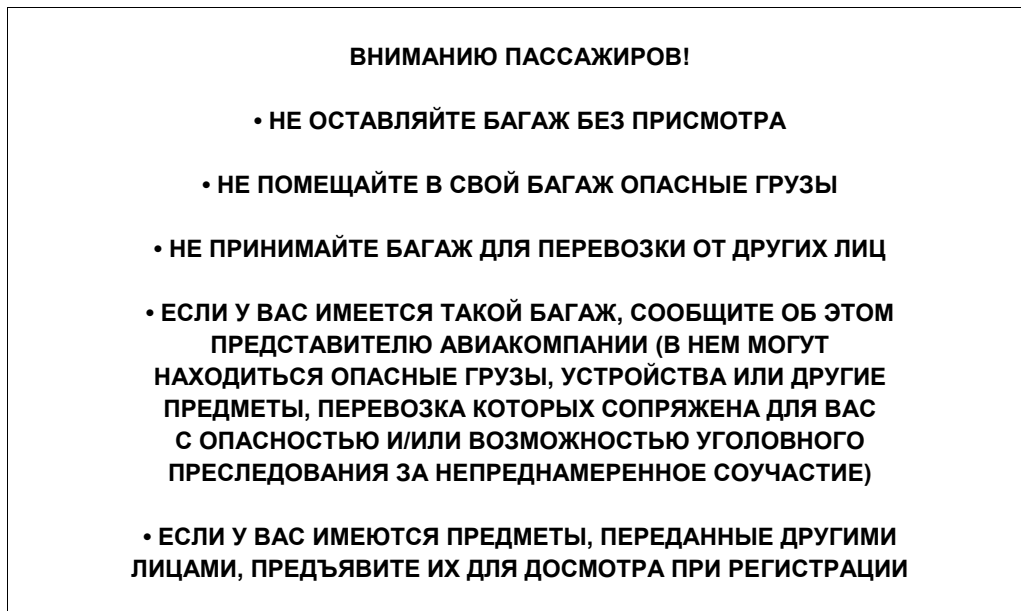


Рис. А21-9. Знак для сведения пассажиров на стойках регистрации

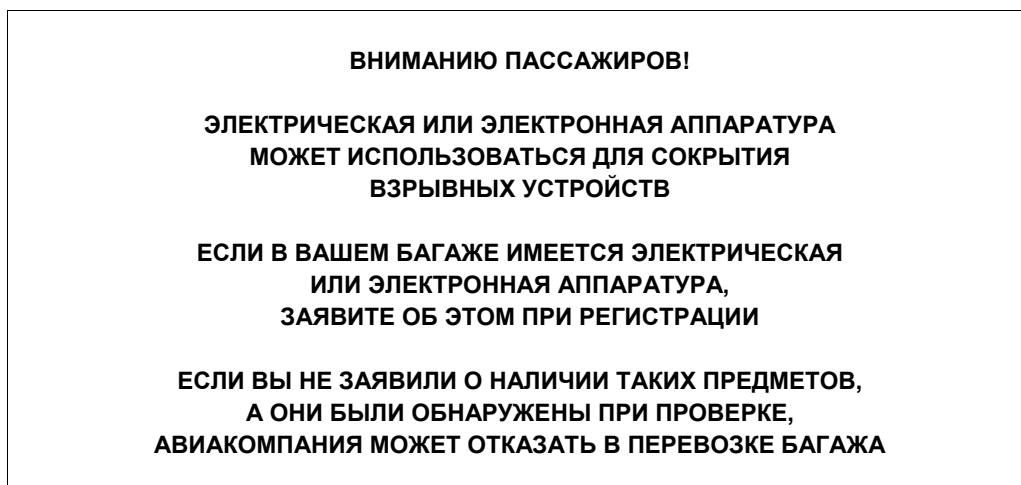


Рис. А21-10. Знак для сведения пассажиров на стойках регистрации

Добавление 22

КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОТНОШЕНИИ ЖИДКОСТЕЙ, АЭРОЗОЛЕЙ И ГЕЛЕЙ (ЖАГ)

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ОТНОШЕНИИ ЖАГ

1. Приведенные ниже меры безопасности ограничивают или запрещают перевозку в ручной клади предметов, ограниченных к перевозке, в таких количествах, которые пока еще не поддаются обнаружению или идентификации с помощью современных технических средств досмотра, и для обеспечения эффективного контроля к ним необходимо применять дополнительные меры безопасности. Эти ограничения или запреты, как правило, относятся к ЖАГ и кремам, которые могут использоваться для сокрытия или маскирования жидких взрывчатых веществ или реактивных веществ, содержащихся во внешне безобидных емкостях и бутылках, которые могут быть предназначены для совершения акта незаконного вмешательства на борту воздушного судна или в аэропорту. ЖАГ включают (но этот перечень не является исчерпывающим): воду и другие напитки, супы, сиропы, джемы, тушеное мясо, соусы и пасты, другие пищевые продукты в соусах или с содержанием большого количества жидкости, кремы, лосьоны, косметические средства, масла, духи, спреи, гели, включая гели для волос и душа, содержимое находящихся под давлением емкостей, включая пену для бритья, другие виды пены и дезодоранты, пасты, включая зубную пасту, смеси жидкостей с твердыми веществами, тушь для ресниц, блеск для губ или гигиеническую губную помаду, а также любой другой продукт аналогичной консистенции при комнатной температуре.

2. Перевозка всех предназначенных для личного пользования ЖАГ должно осуществляться с учетом следующих рекомендаций:

- a) все ЖАГ следует перевозить в емкостях вместимостью не более 100 мл каждая или эквивалентной вместимостью, выраженной в других единицах измерения объема;
- b) все ЖАГ, содержащиеся в емкостях вместимостью более 100 мл, к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично, хотя перевозка пустых емкостей вместимостью более 100 мл разрешается;
- c) содержащие ЖАГ емкости следует помещать в прозрачный закрывающийся полиэтиленовый пакет объемом не более 1 л. Примерный размер пакета объемом 1 л: 20,5 см × 20,5 см или 25 см × 15 см или эквивалентный размер. Емкости должны свободно размещаться внутри пакета, который должен быть полностью закрыт;
- d) каждому пассажиру разрешается провозить только один такой пакет с ЖАГ, который предъявляется для досмотра отдельно;
- e) применяются все обычные меры контроля и проверки в целях безопасности, включая выборочный ручной досмотр пассажиров и ручной клади;
- f) члены летного экипажа в форме и при исполнении служебных обязанностей освобождаются от этих ограничений; и

- g) освобождения от вышеуказанных мер допускаются в отношении медикаментов, детского питания, включая молоко, и продуктов, предназначенных для удовлетворения специальных диетических потребностей или других медицинских целей, как это указано ниже в п. 22.

3. ЖАГ в любом объеме, которые были приобретены в магазинах розничной торговли в аэропорту или на борту воздушного судна, не следует пропускать через специальные пункты контроля и досмотра, если они не помещены в защищенный от несанкционированного вскрытия пакет (ЗНВП).

ПРИНЦИПЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ЖАГ, РЕАЛИЗУЕМЫМ В ТОРГОВЫХ ТОЧКАХ АЭРОПОРТА И ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

4. В отношении ЖАГ следует применять адекватные меры безопасности по цепочке доставки от первого пункта входа в контролируемую зону и до доставки пассажирам, и такие меры должны включать следующее:

- a) *Безопасность помещений.* В пунктах входа в контролируемую зону, через которые ЖАГ доставляются в расположенные в контролируемой зоне торговые точки и на борт воздушных судов, следует предусмотреть меры по контролю доступа. В торговых точках, расположенных в контролируемой зоне, и на борту воздушных судов следует принимать меры, направленные на предотвращение несанкционированного вскрытия ЖАГ и ненадлежащего использования ЗНВП.
- b) *Меры безопасности в отношении персонала.* Меры должны включать проверку анкетных данных всех потенциальных сотрудников и периодическую проверку работающих сотрудников. Сотрудников следует информировать о политике в области безопасности, с тем чтобы они могли распознать отклонения от этой политики и иметь представление о тех действиях, которые необходимо предпринять в случае нарушения безопасности.
- c) *Проверки в целях безопасности.* В первом пункте входа в контролируемую зону сотрудники службы безопасности должны произвести визуальный осмотр или проверку в целях безопасности. Надлежащую проверку должны пройти все партии ЖАГ с целью убедиться в их защищенности от несанкционированного вскрытия, за исключением случаев, когда известные поставщики берут на себя ответственность за применение мер контроля в целях безопасности, и подтвердить, что они сопровождаются надлежащей документацией.
- d) *Меры безопасности, реализуемые партнерами по бизнесу.* Эксплуатантам воздушных судов и предприятиям розничной торговли в аэропортах следует рекомендовать заключать договоренности с поставщиками ЖАГ о введении соответствующих мер контроля в целях безопасности в отношении партий ЖАГ, которые поставляются эксплуатантам воздушных судов и предприятиям розничной торговли. Поставщики должны предоставлять письменные гарантии того, что партии ЖАГ надлежащим образом охраняются.
- e) *Защита информации.* Эксплуатанты воздушных судов и предприятия розничной торговли в аэропортах должны определить политику и обоснованные процедуры в области безопасности в целях обеспечения конфиденциальности и целостности данных и информации, используемых в цепочке поставки, включая защиту от ненадлежащего и несанкционированного доступа и изменения информации.

ИЗВЕСТНЫЕ ПОСТАВЩИКИ ЖАГ И ЗНВП

5. Государства могут ввести соответствующие процедуры в отношении известных поставщиков ЖАГ и/или известных поставщиков ЗНВП. Являясь организациями, известными соответствующим полномочным органам по авиационной безопасности и/или эксплуатанту аэропорта, эксплуатанты воздушных судов и предприятия розничной торговли в аэропортах отвечают за обеспечение безопасности цепочки поставки партий ЖАГ и ЗНВП от первого пункта входа в контролируемую зону и до доставки их пассажирам. От любого известного поставщика ЖАГ и/или известного поставщика ЗНВП следует также требовать представления подробной декларации об осуществлении мер безопасности по всей цепочке поставки, которая должна являться официальным документом, подписанным официальным представителем компании или должностным лицом, ответственным за безопасность, и утвержденным соответствующими полномочными органами данного государства. Срок действия таких деклараций должен быть ограничен, и они должны включать документ о назначении сотрудника компании, ответственного за безопасность, а также подтверждение того, что:

- a) прежде чем получить доступ к поставкам, все лица проходят соответствующий курс подготовки по вопросам безопасности, предусматривающий ознакомление с соответствующим уровнем безопасности;
- b) до доставки партий в контролируемую зону производится надлежащая проверка в целях безопасности; и
- c) известные поставщики ЖАГ соблюдают принципы, изложенные выше в п. 4.

ПРОЦЕСС ВАЛИДАЦИИ

6. Государства несут ответственность за определение или подтверждение того, что их меры безопасности в отношении ЖАГ и ЗНВП соблюдаются. Государства, которые хотят удостовериться в безопасности ЖАГ, проносимых на борт воздушного судна трансферными пассажирами, начальный пункт отправления которых находился в другом государстве, могут осуществить такую валидацию различными способами, в том числе:

- a) заключив двустороннее соглашение с соответствующим государством в целях получения необходимых гарантий применения адекватных мер безопасности в отношении ЖАГ и ЗНВП;
- b) став участников многостороннего соглашения, в рамках которого такие гарантии обеспечиваются региональным или международным органом от имени ряда государств;
- c) осуществляя непосредственную проверку соблюдения данным государством рекомендаций ИКАО в отношении ЖАГ и ЗНВП, которая может включать валидацию на местах; и/или
- d) признав заявление другого государства о том, что оно соблюдает рекомендации ИКАО относительно мер безопасности для ЖАГ и ЗНВП, включая их полномасштабную реализацию в аэропортах и эксплуатантами воздушных судов.

7. Валидация реализации другим государством мер безопасности в отношении ЖАГ и ЗНВП должна основываться на технической оценке аспектов обеспечения авиационной безопасности и проводиться беспристрастным образом.

8. В соответствии с международной практикой государство может потребовать применения дополнительных мер в отношении ЖАГ, перевозимых трансферными пассажирами через их аэропорты, помимо

тех мер, которые применяются в государстве, в котором пассажиры начали свое путешествие, или которые приняты другими сторонами в рамках соглашения. Например, такие дополнительные меры могут предусматриваться, исходя из проведенной государством оценки угрозы и риска для авиационной деятельности в пределах его территории.

9. Для предоставления необходимых гарантий реализации надлежащих мер безопасности государство может по запросу направить другому государству или региональному или международному органу результаты своих оценок. Такому обмену информацией может содействовать заключение, по необходимости, двусторонних или многосторонних соглашений.

10. В отношении помещенных в ЗНВП ЖАГ, перевозимых пассажирами, осуществляющими транзит или трансфер через несколько аэропортов, государство может запросить у государства, в котором указанные товары были приобретены, а также у любого государства, через территорию которого пассажиры могли осуществлять транзит или трансфер, подтверждение того, что в отношении ЖАГ и ЗНВП ими применяются такие же жесткие меры контроля.

11. Учитывая исключительную важность обеспечения безопасности по цепочке поставки, государство или региональный или международный орган может рассмотреть вопрос о целесообразности заключения соглашения с другим государством о валидации на местах эффективности его мер безопасности, осуществляемой либо непосредственно, либо с привлечением утвержденной третьей стороны. Если разрешение на такую валидацию получено, стороны должны заблаговременно определить условия и масштабы процесса валидации, включая защиту обрабатываемой конфиденциальной информации.

12. ИКАО имеет защищенный вебсайт, на котором государства могут размещать последнюю информацию об их национальных мерах безопасности в цепочке поставки в отношении соответственно ЖАГ и ЗНВП или о результатах валидации на местах с согласия соответствующих сторон. Государства и соответствующие региональные или международные органы смогут получить доступ к данной информации, что явится первым шагом на пути к заключению двусторонних или многосторонних соглашений, предусматривающих перевозку ЖАГ и ЗНВП трансферными пассажирами, которые начали свое путешествие в другом государстве.

Примечание. В отношении последнего инструктивного материала по мерам безопасности в отношении ЖАГ государственным полномочным органам следует обратиться к письмам государствам и электронным бюллетеням ИКАО.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЗНВП

13. ЗНВП должны изготавливаться из следующего материала:

- a) прозрачный высокопрочный полиэтилен низкой плотности или эквивалентный материал;
- b) по возможности, утилизируемые и экологически безвредные материалы; и
- c) размер и толщина определяются согласно предназначению, минимальная толщина составляет 50 микрон.

14. На лицевой стороне ЗНВП:

- a) для закрытия пакета необходимы:
 - i) защищенная от несанкционированного вскрытия лента красного цвета шириной не менее 30 мм с клеезащитной лентой шириной 40 мм;

- ii) чувствительная к нажатию самоклеющаяся лента с высокой степенью начальной клейкости для обеспечения сразу же после запечатывания пакета надежности и разрывопрочности;
 - iii) встроенный элемент защиты или скрытые графические символы для обнаружения несанкционированного вскрытия. Если делается попытка удалить ленту, появляется скрытый до этого графический знак, стереть который невозможно. Такой графический знак должен быть виден даже при температурах замерзания или при нагревании до точки плавления пакета; и
 - iv) скрытая защитная надпись на обратной стороне ленты, которая может быть напечатана вместе с зарегистрированным фирменным символом или графическим знаком и которая повторяется по всей длине ленты, являясь дополнительным элементом защиты;
- b) кромка должна иметь:
- i) боковые и нижнюю заплавленные кромки (двойным или широкополосным швом) шириной не менее 15 мм с печатной надписью на кромках;
 - ii) печатная надпись по кромкам "НЕ ВСКРЫВАТЬ" или название аэропорта или эксплуатанта воздушных судов, либо любая другая повторяющаяся надпись или графика шириной не менее 5 мм, которая может выходить за кромку пакета;
 - iii) фон красного цвета, хотя цвет и шрифт печати не устанавливаются и могут различаться; и
 - iv) методы заплавления кромок (рельефный рисунок) и защита внутренних поверхностей шва, что сводит к минимуму риск несанкционированного вскрытия. Данный элемент не обязателен, но рекомендуется. Также факультативным является использование встроенного средства защиты или скрытой графики, которые будут указывать на вскрытие кромок;
- c) для надписи предусматривается:
- i) защитный знак зеленого цвета (Пантон 368С) в середине защитной прямоугольной рамки. Диаметр такого знака должен покрывать не менее 33% ширины пакета; и
 - ii) прямоугольная рамка красного цвета (Пантон 485С) в нижней части пакета с надписью "Не вскрывать до прибытия в конечный пункт назначения. В случае вскрытия пакета содержимое может быть конфисковано"; и
- d) для подтверждения и идентификации необходимо предусмотреть:
- i) пространство для квитанции или по усмотрению карман внутри пакета на видном месте в верхнем левом углу защитной прямоугольной рамки; в квитанции должна быть указана следующая информация:
 - дата покупки в формате дд/мм/гг или дд/мм/гггг;
 - место покупки – государство, аэропорт и/или эксплуатант воздушных судов с использованием международных кодов;
 - номер(а) рейса(ов) и, по возможности, фамилия пассажира; и
 - количество и перечень приобретенных и помещенных в ЗНВП товаров; и

ii) происхождение пакета с указанием следующей информации:

- трехбуквенный код для определения государства, в котором был предоставлен ЗНВП пассажиру, либо международной авиакомпании (для обеспечения продаж на борту воздушного судна) в целях определения происхождения ЗНВП;
- название изготовителя с полным регистрационным номером ИКАО; и
- инвентарный код и защитный код или элементы защиты ЗНВП на предприятиях розничной торговли и в магазинах. Для защитного кода или элемента, которые предназначены для обеспечения надлежащего контроля за ЗНВП по всей цепочке поставки, а также обеспечения возможности их прослеживаемости в случае расследования, конкретной технологии не предусмотрено, однако необходимо использовать индивидуальную нумерацию и обозначение подлинности.

Примечание. Если изготовители используют чипы радиочастотной идентификации (RFID), следует связаться с Секцией политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей ИКАО с целью обеспечения согласованности и последовательности с другими видами машинночитываемой технологии.

15. На оборотной стороне ЗНВП могут быть указаны эмблемы или логотипы конкретных аэропортов или предприятий розничной торговли.

16. Если необходимо указать название аэропорта, это следует сделать на кромках ЗНВП или внутри отдельной рамки в красной прямоугольной рамке.

17. Если необходимо указать название поставщика, это следует сделать на кромках ЗНВП или рядом с рамкой, в которой указывается государство или изготовитель.

18. Важно обеспечить поставку ЗНВП только тем сторонам, которые имеют на это законное право. Изготовители и поставщики, признанные известными поставщиками ЗНВП, должны запрашивать официальное подтверждение того, что их потенциальный клиент является законным, известным поставщиком ЖАГ, который признан таковым соответствующими полномочными органами или данным государством.

19. Для целей наглядности на рис. А22-1 приводятся примеры форматов ЗНВП. Поскольку снабжать пакеты ручками не обязательно, рамку с названием государства или изготовителя и защитную рамку можно расположить внутри красной прямоугольной рамки.



Рис. А22-1. Примеры форматов ЗНВП

ОСВОБОЖДЕНИЯ ДЛЯ ВЫЛЕТАЮЩИХ ПАССАЖИРОВ

20. ЖАГ любых видов, перевозимые в емкостях вместимостью не более 100 мл, следует помещать в пакет емкостью 1 л. Тем не менее, для ЖАГ, объем которых превышает 100 мл или которые являются слишком большими по размеру для перевозки в пакете емкостью 1 л, может быть предоставлено освобождение от действия установленных правил, если будет продемонстрировано, что они необходимы для медицинских целей или для специальных и существенных диетических потребностей. Для соблюдения требований в отношении такого освобождения пассажиры или сотрудники должны представить письменное доказательство подлинности освобожденных ЖАГ.

21. Ниже описан порядок действий для определения обоснованности освобождения. Поскольку пассажиры могут проявлять беспокойство относительно своих лекарств, сотрудникам службы безопасности, возможно, потребуется обращаться с такими предметами весьма осторожно. Если после выполнения указанных ниже процедур остаются сомнения относительно приемлемости для перевозки жидкости, аэрозоля или геля, такое изделие не следует пропускать через контрольно-пропускной пункт досмотра. Поскольку данные жидкость, аэрозоль или гель считаются для пассажира крайне необходимыми, в таком случае пассажиру следует рекомендовать отказаться от полета.

22. Освобождение может быть предоставлено, если жидкость, аэрозоль или гель предназначены для использования во время путешествия и необходимы либо для медицинских целей, либо для специальных диетических потребностей, например детское питание. Если потребуется, пассажир должен предоставить доказательства подлинности освобожденных жидкости, аэрозоля или геля. Ниже приводится дополнительная информация о требованиях в отношении освобождения:

- a) *ЖАГ, необходимые во время путешествия.* При рассмотрении таких ЖАГ следует учитывать продолжительность всего путешествия, а не только продолжительность полета. Например, продолжительность полета может составлять только 1 ч, однако этот полет может быть только коротким участком всего путешествия. Следует спросить пассажира, почему этот продукт необходим ему в таком количестве и почему его нельзя поместить в грузовой отсек воздушного

судна. Перевозку в пассажирском салоне ЖАГ, превышающих установленные объемы, следует разрешать только в тех случаях, когда на заданные вопросы даны необходимые обоснованные ответы.

- b) *ЖАГ, необходимые для медицинских целей.* Лекарства, общий объем которых превышает 100 мл, прописанные врачом или приобретенные без рецепта, могут быть допущены к перевозке, если их действительно крайне необходимо перевозить в пассажирском салоне, а их объем не превышает количества, требуемого для путешествия. Пассажиру следует задать вопросы о характере лекарства, почему оно считается жизненно важным и о частоте и дозировке его приема. Тем не менее, в принципе, сотрудники должны быть менее снисходительны к излишним количествам приобретенных без рецепта лекарств, таких как спреи от насморка или микстуры от кашля, поскольку они не являются лекарствами, от которых зависит "жизнь или смерть". Разрешается провоз веществ, которые не являются лекарствами, но используются для медицинских целей, таких, как лед для поддержания температуры предназначенного для пересадки органа, кровь или препараты крови и даже напитки, если их использование оправдано по медицинским соображениям (например, страдающий аутизмом пассажир, которому необходим особый тип напитка).
- c) *Специальные диетические потребности.* Жидкости или продукты питания, которые крайне необходимы для здоровья пассажира, включают детское питание – конечно, при условии, что ребенок тоже путешествует, или специальные продукты питания, необходимые пассажирам, не переносящим лактозу или глютен. Другие продукты для детей могут включать влажные салфетки, молоко или сок, стерилизованную воду и питание в виде жидкости, геля или пасты. Если установлено, что детское питание перевозится в слишком большом количестве, его не следует полностью пропускать через контрольно-пропускной пункт досмотра.
- d) *Доказательства подлинности.* По просьбе персонала пассажиры должны предоставить доказательства подлинности освобожденных ЖАГ. Персонал должен сверить фамилию на наклейке приобретенного по рецепту лекарства с фамилией на посадочном талоне. В случае лекарств, приобретенных без рецепта, решение следует принимать на основе того, какое количество лекарства необходимо на время полета с учетом возможных задержек или отклонений от маршрута. Если имеются сомнения относительно количества жидкости, аэрозоли или геля, перевозимых пассажиром, или относительно медицинских или специальных диетических потребностей пассажира, следует произвести проверку на достоверность. Пассажира можно попросить попробовать содержимое или втереть его в кожу, чтобы доказать, что оно безопасно. Например, взрывчатые вещества на основе перекиси водорода являются ядовитыми, и их нельзя без ущерба для здоровья пробовать или втирать в кожу. В отношении приобретенного по рецепту лекарства пассажир должен предъявить справку от врача, если на наклейке лекарства не указана фамилия пациента. При проверке доказательств подлинности необходимо учитывать следующие аспекты:
- i) пассажиров не следует просить пробовать лекарство, если инструкция по дозировке или предписание врача указывает на то, что это может быть опасным;
 - ii) пассажиров не следует заставлять пробовать любое лекарство, предназначенное для самого пассажира или для его ребенка, если они не желают делать этого;
 - iii) что касается детского лекарства, приобретенного по рецепту, то взрослого пассажира, сопровождающего ребенка, не следует просить пробовать такое лекарство. Вместо этого проверку достоверности следует осуществлять с помощью вопросов;

- iv) если емкость градуирована в граммах, можно исходить из того, что 100 г соответствует 100 мл; и
- v) если пассажира просят втереть небольшое количество вещества в кожу, то для обнаружения реакции за кожей пассажира необходимо наблюдать не менее 2 мин.

ОСВОБОЖДЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСФЕРНЫХ ПАССАЖИРОВ

23. Помимо указанных выше освобождений, ЖАГ, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в пункте вылета и перевозимые трансферными пассажирами, следует принимать к дальнейшей перевозке, если государство, в котором было начато путешествие, применяет процесс валидации в отношении приемлемости ЖАГ, помещенных в ЗНВП, а у пассажира имеется доказательство совершения покупки. Ответственность за официальную валидацию мер безопасности в отношении ЖАГ в пункте вылета и в пунктах трансфера несет государство, и такая валидация может осуществляться в рамках двусторонних, многосторонних или других соответствующих соглашений, например, с привлечением третьей стороны и методом самовалидации. ЖАГ, содержащиеся в ЗНВП, следует проверять на предмет несанкционированного вскрытия.

ОСВОБОЖДЕНИЯ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ АЭРОПОРТА

24. В отношении предметов личного пользования т. е. напитков, духов, косметики, лекарств, термосов и других аналогичных предметов, принадлежащих сотрудникам аэропорта, имеющим доступ в охраняемую зону ограниченного доступа и на борт воздушных судов, должны действовать те же ограничения и освобождения, которые применяются в отношении пассажиров. Рабочие инструменты и принадлежности являются законными предметами, которые необходимы сотрудникам для выполнения работы в стерильной зоне, и включают такие принадлежности, как чистящие средства, герметики, обезжиривающие средства, клеи, краски и масла, и они освобождаются от ограничений, касающихся ЖАГ.

ДРУГИЕ ЛИЦА, КОТОРЫМ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ

25. Государства могут принять решение о предоставлении освобождений от ограничений, касающихся ЖАГ, некоторым категориям лиц, например, сотрудникам правоохранительных органов и сотрудникам, действующим в чрезвычайных ситуациях.

Добавление 23

НАРУШАЮЩИЕ ПОРЯДОК ИЛИ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫЕ ПАССАЖИРЫ

1. В настоящем добавлении содержатся примеры уведомлений пассажирам о последствиях нарушающего порядок или недисциплинированного поведения, а также форма уведомления об инциденте на земле, связанном с недисциплинированным пассажиром (приложение 1 к настоящему добавлению), и форма уведомления о нарушении порядка пассажиром (приложение 2 к настоящему добавлению).

2. Ниже приводятся примеры уведомлений пассажирам о последствиях нарушающего порядок или недисциплинированного поведения:

- a) "К сведению пассажиров: вмешательство в производство полетов или любое агрессивное поведение на борту воздушного судна является нарушением правил ХХХ и международных соглашений. Ответственным полномочным органам будет направлено уведомление об инциденте, связанном с любым недисциплинированным или нарушающим порядок поведением пассажира, или поведением в состоянии алкогольного опьянения. Уголовное право предусматривает наказание за нарушающее порядок поведение на борту воздушного судна, которое включает крупные штрафы, лишение свободы или и то и другое".
- b) "Нарушающие порядок пассажиры, мешающие управлению воздушным судном, могут создать серьезную угрозу безопасности полета. В аварийной ситуации они причиняют неудобство другим пассажирам и создают опасность для самих себя. О нарушающих порядок пассажирах будет сообщено ответственным полномочным органам, и они могут преследоваться в судебном порядке".
- c) "Пассажирам следует иметь в виду, что эксплуатант воздушного судна имеет право отказать в посадке любому лицу, которое нарушает порядок или ведет себя неподобающим образом. Возмещение стоимости билета нарушающему порядок пассажиру не положено".
- d) "Нарушающие порядок пассажиры могут быть сняты с борта воздушного судна в любом аэропорту на маршруте следования, и по прибытии их могут встретить сотрудники полиции".
- e) "Командир воздушного судна имеет законное право поддерживать надлежащий порядок во время полета. Неподчинение пассажира законным указаниям командира воздушного судна может привести к его судебному преследованию".

Приложение 1 к добавлению 23

ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ИНЦИДЕНТЕ НА ЗЕМЛЕ, СВЯЗАННОМ С НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫМ ПАССАЖИРОМ

Рейс №: _____ Маршрут полета: _____

Дата (год/месяц/день): _____

Время (UTC) инцидента: _____ Место инцидента: _____

Сведения о пассажире:

Фамилия: _____ **Данные PNR:** _____

Класс путешествия: первый/бизнес экономический

Вылетающий или транзитный: вылетающий транзитный

Муж. Жен. Возраст: (приблизительно) _____ Гражданство: _____

Путешествует: один с семьей в составе группы (Если вовлечены несколько пассажиров, просьба дать подробные сведения):

Член бизнес-клуба Членский номер, если известен: _____

Член соответствующей программы для постоянных клиентов авиакомпании: Просьба дать подробные сведения: _____

Подробности инцидента:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Препирательство с: _____ | <input type="checkbox"/> Преднамеренный ущерб имуществу |
| <input type="checkbox"/> Словесное оскорбление в адрес: _____ | <input type="checkbox"/> Отказано в посадке экипажем |
| <input type="checkbox"/> Физическое насилие по отношению к: _____ | <input type="checkbox"/> Курение в зоне "курить запрещается" |
| <input type="checkbox"/> Сексуальное домогательство по отношению к: _____ | <input type="checkbox"/> Нарушение порядка |
| <input type="checkbox"/> Нападение на: _____ | |
| <input type="checkbox"/> Прочее (просьба уточнить и, при необходимости, использовать дополнительные листы): _____ | |

Возможные способствующие факторы:

	Первичный(е) фактор(ы)	Вторичный(е) фактор(ы)
Спиртные напитки	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Медицинские обстоятельства	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Заклученный/депортируемое лицо, следующие транзитом	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Неудовлетворенность обслуживанием	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Рассадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Избыточное бронирование	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Конфликт с другими пассажирами	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Неправильно засланный багаж	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Прочее (просьба уточнить и, при необходимости, использовать дополнительные листы): _____		

Оценка ситуации

Именно наземный персонал отвечает за то, чтобы недисциплинированный или потенциально проблемный пассажир не был сознательно допущен на рейс. Если бы данный пассажир был допущен на борт воздушного судна, создало бы это, по вашему мнению, ситуацию, при которой:

- | | Да | Нет |
|--|--------------------------|--------------------------|
| • Могла быть создана угроза безопасности полета воздушного судна? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| • Могла быть создана серьезная угроза безопасности экипажа или других пассажиров? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| • Присутствие данного пассажира могло поставить под угрозу надлежащий порядок и дисциплину на борту? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| • Присутствие данного пассажира могло причинить неудобство другим пассажирам в пассажирском салоне воздушного судна? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| • Полет мог отрицательно повлиять на нормальное состояние данного пассажира? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| • Прочее (указать) _____ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Незамедлительно принятые меры

Сообщено представителю авиакомпании

Сообщено службе безопасности

Сообщено полиции

Принятые дополнительные меры (просьба уточнить): _____

Пострадавшие

Сотрудник наземной службы Пассажир Агент, производящий оформление пассажиров

Другие лица (просьба уточнить и, при необходимости, использовать дополнительные листы): _____

Последующие действия

Действия полиции: Арест

Прочие действия (просьба дать подробные сведения и, при необходимости, использовать дополнительные листы): _____

Замечания/дополнительная информация _____

— — — — —

Приложение 2 к добавлению 23

ФОРМЫ УВЕДОМЛЕНИЯ ПАССАЖИРОВ И ПОЛНОМОЧНЫХ ОРГАНОВ О НАРУШЕНИИ ПОРЯДКА ПАССАЖИРОМ

Инцидент уровня 1. Недисциплинированное поведение, подозрительное или со словесными угрозами. Устное предупреждение. Пассажир прекращает нарушать порядок; других действий не требуется, и представлять уведомление не требуется.

Инцидент уровня 2. Пассажир продолжает нарушать порядок. Письменное предупреждение. Заполняются соответствующие разделы уведомления о нарушении порядка пассажиром и пассажиру вручается соответствующая печатная форма, подписанная КВС (дополнение 1).

Инцидент уровня 3. Пассажир все еще продолжает нарушать порядок. Поставлены в известность соответствующие полномочные органы. Заполняются соответствующие разделы уведомления о нарушении порядка пассажиром и пассажиру вручается соответствующая печатная форма, подписанная КВС (дополнение 2). Полномочные органы будут информированы о необходимости встретить по прибытии данного пассажира и предпринять соответствующие действия; следует заполнить форму уведомления полномочных органов о нарушении порядка пассажиром (дополнение 2).

— — — — —

Дополнение 1 к приложению 2 к добавлению 23

ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ О НАРУШЕНИИ ПОРЯДКА ПАССАЖИРОМ

ПИСЬМЕННОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Название эксплуатанта воздушных судов

Фамилия пассажира: _____ Рейс №: _____ Место №: _____

Дата: _____ Время (UTC): _____

НАРУШЕНИЕ НЕДОПУСТИМОЕ ПОВЕДЕНИЕ НА БОРТУ ДАННОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

ПОСЛЕДНЕЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ командира данного воздушного судна

Кабинный экипаж уже предупредил Вас о том, что Ваше поведение на борту данного воздушного судна недопустимо.

Вы немедленно должны выполнить указания экипажа.

Если Вы этого не сделаете, я могу принять решение совершить посадку в ближайшем аэропорту и снять Вас с борта воздушного судна. Вам будет предъявлен иск на возмещение расходов в связи с отклонением от маршрута, а Ваш билет для дальнейшего следования будет аннулирован.

По прибытии информация о Вашем поведении будет передана полицейским органам для возможного судебного преследования.

Эксплуатант воздушного судна _____ Командир воздушного судна _____

Название эксплуатанта воздушного судна

Фамилия пассажира: _____ Рейс №: _____ Место №: _____

Дата: _____ Время (UTC): _____

НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ КУРЕНИЯ

ПОСЛЕДНЕЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ командира данного воздушного судна

На этом рейсе курить запрещается

Кабинный экипаж предупредил Вас о том, чтобы Вы не курили на борту данного воздушного судна, и горит световое табло с надписью "Не курить".

Если Вы опять будете курить или попытаетесь еще раз закурить, я попрошу полицейские органы встретить по прибытии данное воздушное судно и предпринять соответствующие действия.

В этом случае **эксплуатант воздушного судна** сообщит о Вашем поведении полномочным органам в целях проведения расследования и возможного судебного преследования. Вам будет предъявлен иск на возмещение любых расходов, являющихся следствием Вашего поведения.

Эксплуатант воздушного судна _____ Командир воздушного судна _____

— — — — —

Дополнение 2 к приложению 2 к добавлению 23

ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ ПОЛНОМОЧНЫХ ОРГАНОВ О НАРУШЕНИИ ПОРЯДКА ПАССАЖИРОМ

(Логотип
авиакомпания)

Уведомление о нарушающем порядок/недисциплинированном пассажире

ЗАПОЛНЯЕТСЯ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА ЛЮБОГО УРОВНЯ, 1–4

ДАТА	РЕЙС №	ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ №	УЧАСТОК ПОЛЕТА	ЭТАП ПОЛЕТА
ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ				
_____		_____		
ФАМИЛИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА		СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ		
ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА				
_____	_____	_____	_____	_____
ФАМИЛИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ	ФАМИЛИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ
_____	_____	_____	_____	_____
ФАМИЛИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ	ФАМИЛИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ
_____	_____	_____	_____	_____
ФАМИЛИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ	ФАМИЛИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ	СЛУЖЕБНЫЙ № И МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ
Категория 2/категория 3 (после категории 1 – устное предупреждение) <input type="checkbox"/> Пассажиру вручено письменное предупреждение				
1	Уровень вмешательства			
	<input type="checkbox"/> Уровень 1 (словесный)	<input type="checkbox"/> Уровень 2 (физический)	<input type="checkbox"/> Уровень 3 (угроза жизни)	<input type="checkbox"/> Уровень 4 (кабина летного экипажа)
2	Описание нарушающего(их) порядок и/или недисциплинированного(ых) пассажира(ов)			
	_____	_____	_____	_____
	ФАМИЛИЯ	МЕСТО №	ФАМИЛИЯ	МЕСТО №
<input type="checkbox"/> Мужчина [#]		<input type="checkbox"/> Женщина [#]	Рост:	Возраст: Вес:
3	Место инцидента			
	<input type="checkbox"/> Зона:		<input type="checkbox"/> Прочее (просьба уточнить):	

4	Характер инцидента		
	<input type="checkbox"/> Пассажир с пассажиром	<input type="checkbox"/> Пассажир с экипажем	<input type="checkbox"/> Применение оружия
	<input type="checkbox"/> Ущерб	<input type="checkbox"/> Прочее (просьба уточнить):	
5	Конкретная причина (если известна) (* по необходимости, исключить)		
	<input type="checkbox"/> Спиртные напитки (пассажира/авиакомпанияи)*	<input type="checkbox"/> Ручная кладь	<input type="checkbox"/> Рассадка
	<input type="checkbox"/> Наркотики	<input type="checkbox"/> Мобильный телефон	<input type="checkbox"/> Правила курения
	<input type="checkbox"/> Электронная аппаратура	<input type="checkbox"/> Правила, кас. ремней безопасности	<input type="checkbox"/> Прочее (просьба уточнить):
6	Принятые меры		
	<input type="checkbox"/> Снят с рейса перед вылетом	<input type="checkbox"/> Вручено письменное предупреждение	<input type="checkbox"/> Инцидент разрешен
	<input type="checkbox"/> Применены средства ограничения	<input type="checkbox"/> Аэропорт незапланированной посадки/отклонения от маршрута:	
	<input type="checkbox"/> Полиция вызвана	<input type="checkbox"/> Пассажир снят с рейса	<input type="checkbox"/> Просьба об аресте
	<input type="checkbox"/> Проездные документы для дальнейшего следования аннулированы		
7	Медицинская помощь	<input type="checkbox"/> Да	<input type="checkbox"/> Нет
	<input type="checkbox"/> Оказана первая помощь		
	<input type="checkbox"/> Пассажиру(ам)	<input type="checkbox"/> Экипажу	<input type="checkbox"/> Нарушающему(им) порядок и/или недисциплинированному(ым) пассажиру(ам)
	<input type="checkbox"/> Применение лекарственных препаратов (указать тип):		
	Фамилия(и) оказавшего(их) помощь врача(ей)	Адрес(а)	Телефон №
	Краткое описание телесных повреждений		
8	Участие правоохранительных органов	<input type="checkbox"/> Да	<input type="checkbox"/> Нет
	<input type="checkbox"/> Помощь вооруженных сотрудников полиции на борту		
	Фамилия сотрудника	Жетон №	Жалоба №
	Фамилия сотрудника	Жетон №	Жалоба №
	Первый свидетель		
	Фамилия	Место №	Телефон №
	Адрес		
	Второй свидетель		
	Фамилия	Место №	Телефон №
	Адрес		

ЗАЯВЛЕНИЕ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА	
Время	События должны быть изложены объективно и последовательно. Подробно опишите инцидент, приведя дословно высказывания, и опишите отмеченное поведение. После заявления распишитесь и укажите свой служебный номер. При необходимости используйте дополнительные листы.
В первом пункте посадки:	Кабинный экипаж. Приложить посадочный талон и направить копию формы следующим организациям: Отделение правоохранительных органов: [факс №] Служба безопасности полетов: [факс №] Служба безопасности компании: [факс №] Ведомство гражданской авиации: [факс №]
Для сведения юрисконсульта компании и получения его или ее консультации по данному вопросу.	

Добавление 24

ПРОГРАММА БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Все эксплуатанты воздушных судов осуществляют свою деятельность в соответствии с законами государства регистрации и всех государств, в которые они выполняют полеты (принимающих государств). Каждый эксплуатант воздушных судов должен разработать, реализовать и обеспечить выполнение соответствующей, принятой в письменной форме, программы безопасности, которая отвечает требованиям НПБГА, а также требованиям любого принимающего государства.

2. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна быть четким и всеобъемлющим документом, лишенным юридических терминов или жаргона, и должна по первому требованию предоставляться сотрудникам, которые отвечают за реализацию мер безопасности.

3. Программа до ее ввода в действие должна утверждаться соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности принимающего государства, с тем чтобы обеспечить ее соответствие НПБГА. Государства могут разработать типовую программу безопасности эксплуатанта воздушных судов, которая будет адаптироваться каждым эксплуатантом воздушных судов с учетом специфики его деятельности. Предлагаемые эксплуатантом воздушных судов поправки или модификации, за исключением незначительных изменений, должны утверждаться соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности, прежде чем они будут включены в программу. Инструктивный материал для эксплуатантов воздушных судов по превентивным мерам авиационной безопасности, который может послужить основой разработки описанных в настоящем добавлении положений программы безопасности эксплуатанта воздушных судов, содержится в главе 15.

4. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна, как минимум, включать следующие основные элементы:

- a) относящиеся к авиационной безопасности определения, сокращения и акронимы;
- b) цель программы, подчеркивающую необходимость соблюдения требований Приложения 17, НПБГА и других национальных и региональных нормативных требований;
- c) ссылку на ее правовую основу, в частности, на соответствующее национальное законодательство, положения НПБГА и другие нормативные положения;
- d) организационную структуру с четким указанием роли и обязанностей различных органов, занимающихся авиационной безопасностью, включая самого эксплуатанта и других эксплуатантов воздушных судов, службу безопасности аэропорта, национальные вооруженные силы, правоохранительные органы, органы пограничного контроля и другие правительственные учреждения, а также поставщиков бортового питания и бортоприпасов;
- e) описание каналов связи для обмена информацией о безопасности, как правило, между соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности и эксплуатантом воздушных судов;

- f) описание мер безопасности для защиты воздушных судов и находящихся в них лиц, которые применяются в отношении пассажиров, багажа, груза, почты, бортипитания, сопутствующих средств и бортприпасов, огнестрельного и других видов оружия, а также в отношении всех других лиц или предметов, подлежащих контролю;
 - g) краткое изложение требований к подготовке соответствующих сотрудников в области безопасности и соответствующие критерии их аттестации; и
 - h) добавления, в которых содержатся структуры подразделений организации, план на случай непредвиденных обстоятельств, который предусматривает ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства, а также другая важная информация.
5. Другими полезными элементами, которые могут быть включены в программу безопасности эксплуатанта воздушных судов, являются:
- a) содержание;
 - b) описание порядка представления и получения утверждения поправок к программе;
 - c) хронологический перечень утвержденных поправок;
 - d) заявление о конфиденциальности; и
 - e) порядок внесения срочных поправок и применения директивных указаний относительно безопасности, содержащихся в информационных циркулярах.
6. По завершении разработки программы безопасности эксплуатанта воздушных судов она должна быть одобрена, подписана и датирована главным должностным лицом эксплуатанта воздушных судов и представлена на утверждение соответствующему полномочному органу. Главный сотрудник по вопросам безопасности должен по крайней мере раз в год пересматривать и обновлять данную программу.
7. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов, как правило, составляется с целью обеспечить соблюдение требований НПБГА и других нормативных положений государства, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта воздушных судов. Для того чтобы учесть в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов изменения, требуемые другими государствами, и, возможно, особые обстоятельства эксплуатанта воздушных судов, эксплуатант воздушных судов должен разработать дополнительную программу действий на местах, которая может быть приложена к программе безопасности эксплуатанта воздушных судов.

ПОЛИТИКА И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

8. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна быть принята в качестве корпоративной политики, содержать описание политики и целей эксплуатанта воздушных судов в области авиационной безопасности и предусматривать создание отдела авиационной безопасности и назначение главного сотрудника по вопросам безопасности, в круг обязанностей которого входит достижение указанных целей. В программе следует указать соответствующие обязанности сотрудников, агентов, осуществляющих оформление пассажиров, и других подрядчиков. Указанные меры безопасности должны быть четко сформулированы и легко понятными тем, кто будет их реализовывать.

9. Программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должен быть присвоен гриф секретности в соответствии с национальными правилами.

10. При разработке программы безопасности эксплуатанта воздушных судов необходимо тщательно проанализировать риск и оценить характер и уровень угрозы, которой подвергается эксплуатант. Также следует учитывать национальные требования и требования к безопасности аэропорта, сроки реализации программы, ограничения, касающиеся кадрового и финансового обеспечения, а также более жесткие требования к безопасности в периоды повышенной угрозы. Следует также установить применимость программы безопасности эксплуатанта воздушных судов, поскольку она может быть применима только к конкретному аэропорту или группе аэропортов, конкретному виду обслуживания или конкретному государству.

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ

11. Главная цель программы безопасности эксплуатанта воздушных судов состоит в обеспечении безопасности пассажиров, экипажа и широкой публики путем предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Для достижения этой цели программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна:

- a) соответствовать требованиям Приложения 17 и НПБГА тех государств, в которые эксплуатант воздушных судов выполняет полеты, или превосходить их по жесткости;
- b) предусматривать стандартизированные меры безопасности и четкие директивные указания по безопасности для экипажей, других служащих, агентов, осуществляющих оформление пассажиров, и сотрудников, нанятых по подряду;
- c) предусматривать дополнительные меры безопасности в периоды повышенной угрозы безопасности; и
- d) устанавливать нормы эффективности деятельности, которые обеспечиваются за счет начальной подготовки и переподготовки и контролируются в соответствии с требованиями к ведению учетной документации, изложенными в указанной программе и/или в программе подготовки кадров эксплуатанта воздушных судов.

ПРАВОВАЯ ОСНОВА

12. Надлежащая правовая основа должна быть заложена в рамках национального законодательства, возлагающего на эксплуатантов воздушных судов посредством нормативных положений ответственность за разработку, ввод в действие и обеспечение выполнения соответствующих программ безопасности эксплуатантов воздушных судов.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

13. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должен содержаться ряд определений, способствующих единообразному пониманию значений конкретных слов и терминов. Примеры терминов, которые требуют разъяснения, включают: соответствующий полномочный орган, НПБГА, эксплуатант аэропорта, эксплуатант воздушных судов, арендатор аэропорта, охраняемая зона ограниченного доступа, багаж, проверка анкетных данных, борТПитание, сопутствующие средства и борТПрипасы и зарегистрированный агент.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

14. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать раздел с описанием международных обязательств, которые могут иметь отношение к эксплуатантам воздушных судов, а также с указанием тех международных организаций, которые осуществляют деятельность в этой области. В программе следует охарактеризовать роль и структуру ИКАО и других международных организаций (например, Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)), правила и нормативные положения которых могут иметь отношение к деятельности данной компании.

15. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов могут быть также изложены цели конвенций по авиационной безопасности, Приложения 17 и, где применимо, других соответствующих стандартов и нормативных положений, например, документа 30 Европейской конференции гражданской авиации. Инструктивный материал по международным обязательствам эксплуатанта воздушных судов в рамках Приложения 17 и конвенций по авиационной безопасности содержится в части С *"Создание государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и управление этой системой"* документа Дос 9734 *"Руководство по организации контроля"*.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

16. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна включать раздел с изложением национальных обязательств и ответственности, которые могут иметь отношение к эксплуатанту воздушных судов. В данном разделе необходимо указать соответствующий полномочный орган по авиационной безопасности государства регистрации. Следует также дать ссылки на НПБГА и другие нормативные документы. Как правило, в НПБГА и национальных правилах определена ответственность эксплуатантов воздушных судов за разработку, ввод в действие и обеспечение выполнения программы безопасности эксплуатанта воздушных судов. Старшее руководство компании, как правило, делегирует такую ответственность своему главному сотруднику по вопросам безопасности, который должен, помимо прочих задач, следить за тем, чтобы программа безопасности эксплуатанта воздушных судов:

- a) отвечала требованиям национального законодательства и НПБГА;
- b) была разработана или модифицирована для устранения недостатков и удовлетворения потребностей эксплуатанта в обеспечении безопасности;
- c) регулярно, по крайней мере раз в год, пересматривалась и обновлялась; и
- d) предусматривала утверждение обновленных положений или поправок соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности.

РОЛЬ И ОБЯЗАННОСТИ

17. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов следует четко определить обязанности и ответственность всех лиц и организаций, занятых в обеспечении безопасности коммерческих воздушных перевозок, с тем чтобы не допустить неправильного понимания роли эксплуатанта воздушных судов; к таким лицам и организациям, в частности, относятся: его собственный отдел авиационной безопасности и главный сотрудник по авиационной безопасности, члены его экипажей и другие служащие, руководство полномочного органа аэропорта, ССББ, правоохранительные органы, национальные вооруженные силы, правительственные учреждения, другие эксплуатанты воздушных судов, включая партнеров по совместному использованию кодов и

альянсам, почтовые полномочные органы, зарегистрированные агенты, известные грузоотправители и отправители, агенты, осуществляющие оформление пассажиров, и компании, поставляющие борТПитание и борТПрипасы.

Главный сотрудник по авиационной безопасности

18. Указанные в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов обязанности и ответственность главного сотрудника по вопросам авиационной безопасности должны соответствовать критериям, изложенным в главе 15.

Отдел авиационной безопасности

19. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать подробное описание отдела авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов, включая, в частности, названия входящих в него подразделений, например, оперативное подразделение, секция поддержки и развития и подразделение расследования и предотвращения преступлений, а также краткое описание их служебных функций и полномочий. В качестве добавления в программу следует включить подробную организационную структуру, в том числе фамилии и телефоны главного сотрудника по авиационной безопасности и руководителей всех подразделений отдела авиационной безопасности.

20. Следует также указать принципы функционирования отдела авиационной безопасности, которые должны включать:

- a) четкий круг полномочий на основе должностных обязанностей главного сотрудника по авиационной безопасности;
- b) четкую иерархию подчиненности, нашедшую отражение в структуре отдела;
- c) соответствующую взаимосвязь между отделом авиационной безопасности и линейным руководством. Для основного места базирования эксплуатанта воздушных судов требуется основная часть ресурсов по обеспечению безопасности, поскольку там размещается большинство его активов, однако это не должно делаться в ущерб необходимой поддержке, которую следует оказывать линейному руководству в других местах его деятельности; и
- d) взаимосвязь отдела авиационной безопасности с другими подразделениями компании.

Описание деятельности

21. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать описание деятельности компании как в общем плане (т. е. национальную принадлежность компании, местонахождение ее штаб-квартиры и региональных отделений, а также масштаб и характер ее деятельности), так и конкретно в данном государстве (т. е. число находящихся в эксплуатации воздушных судов, количество рейсов, количество перевозимых пассажиров и соответствующие договоренности о совместном использовании кодов и альянсах).

Категория секретности материалов

22. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать гриф секретности и заявление относительно защиты конфиденциальной информации. Материалы могут быть отнесены к таким категориям, как "только для служебного пользования" или "для ограниченной рассылки". Следует также

разъяснить порядок защиты связанной с безопасностью конфиденциальной информации, что может включать ограниченное распространение (принцип служебной необходимости) и хранение материалов в надежном месте. Порядок защиты и распространения информации следует разработать как для документов на бумажных носителях, так и для документов в электронной форме.

Рассылка программы безопасности эксплуатанта воздушных судов

23. Поскольку программа безопасности эксплуатанта воздушных судов представляет собой документ для служебного пользования, она должна быть защищена от несанкционированного доступа. Данный документ следует предоставлять частично или полностью только тем, кому действительно необходимо знать его содержание. Все организации и лица, которым выдаются экземпляры или отдельные разделы программы безопасности эксплуатанта воздушных судов, должны отвечать за защиту находящейся в их распоряжении информации. В добавлении к программе следует привести список рассылки документа.

Рассылка документов по авиационной безопасности

24. В НПБГА часто указывают методы рассылки документов и отчетов об авиационной безопасности. Такую информацию также следует включать в программу безопасности эксплуатанта воздушных судов наряду с директивными указаниями о порядке рассылки отчетов, которые могут быть не упомянуты в соответствующей НПБГА, включая отчеты о действиях правоохранительных органов или инцидентах, используемые при проверке анкетных данных сведения о привлечении к уголовной ответственности, результаты внутренних инспекций и директивные или информационные циркуляры по авиационной безопасности, выпускаемые соответствующим полномочным органом.

Информация и связь

25. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должно быть указано, каким образом соответствующий полномочный орган по авиационной безопасности информирует авиационную отрасль о требованиях НПБГА, а также содержаться изложение руководящих принципов, касающихся поддержания связи с государственным полномочным органом по авиационной безопасности, другими государствами, ИКАО и средствами массовой информации по вопросам авиационной безопасности.

БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Общие положения

26. Основная ответственность за безопасность воздушных судов возлагается на эксплуатанта воздушных судов, главная задача которого заключается в том, чтобы предотвратить несанкционированный доступ. Поскольку первой линией обороны при предотвращении такого доступа является охрана границ контролируемой зоны, ответственность за которую, как правило, возлагается на администрацию аэропорта, программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна учитывать положения ПБА для обеспечения скоординированных мер и ответных действий. При необходимости меры, относящиеся к конкретному аэропорту, можно указать в дополнительной программе действий на местах.

27. В большинстве случаев за охрану воздушных судов отвечают несколько организаций, а именно: аэропорт, эксплуатант воздушных судов и правоохранительные органы. В этом разделе программы

безопасности эксплуатанта воздушных судов следует конкретно указать роль и ответственность в этом отношении каждой организации, а также изложить протокол связи между эксплуатантом воздушных судов и аэропортом, который следует использовать при уведомлении о подозрительной деятельности, состоянии не находящихся в эксплуатации воздушных судов и направлении информации о повышенной угрозе. Такой протокол также применяется к передаче информации, касающейся дополнительных мер безопасности в отношении более уязвимых рейсов, и порядку уведомления о пассажирах особых категорий.

Контролирование доступа и охрана помещений пребывания летных экипажей

28. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать описание мер защиты воздушных судов на земле, а также помещений пребывания летных экипажей как на земле, так и в полете. Такие меры должны быть разработаны на основе процедур, содержащихся в данном руководстве.

Патрулирование в целях безопасности

29. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать описание порядка осуществления патрулирования в целях безопасности и порядка связи осуществляющих патрулирование сотрудников службы безопасности с центром управления безопасностью и местными органами управления воздушным движением.

Предполетные меры предосторожности

30. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать описание предполетных мер предосторожности, принимаемых на регулярной основе во время ситуаций повышенной угрозы или по запросу, и перечень служб, выполняющих свои соответствующие задачи.

Уведомление об угрозе

31. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать порядок действий при получении информации о том, что конкретное воздушное судно может стать объектом акта незаконного вмешательства. В ней также следует указать, кто отвечает за реализацию дополнительных мер безопасности, которые считаются необходимыми для противодействия угрозе, и за информирование соответствующего полномочного органа по авиационной безопасности о такой ситуации, если уведомление об угрозе поступает из другого источника,

Рейсы, подвергающиеся повышенной угрозе

32. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов следует изложить порядок действий в отношении конкретных рейсов, подвергающихся повышенному уровню угрозы, включая использование изолированных мест стоянки воздушных судов, меры по охране отдельных воздушных судов, выделение средств сопровождения во время руления и осмотр зон, находящихся под траекториями захода на посадку и взлета. К программе также следует приложить план размещения воздушных судов на стоянке.

Обыск и осмотр воздушных судов

33. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать порядок осмотра и обыска воздушных судов как в штатных условиях работы, так и в периоды повышенной угрозы, и в ней следует указать службы, ответственные за проведение такого обыска, а также необходимость использования соответствующих контрольных перечней, надлежащего освещения и должным образом подготовленного персонала при содействии экипажа воздушного судна или обслуживающего воздушное судно инженерно-технического персонала. Также важно изложить действия, которые необходимо предпринять при обнаружении предполагаемых взрывных устройств, и указать, кто отвечает за принятие решений относительно удаления или эвакуации воздушных судов и приостановления работы аэропорта.

ПРОЕЗДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

34. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать подробную информацию о процессе регистрации, включая специальные меры или средства/помещения для соответствующих групп или пассажиров повышенного риска, и в ней должны указываться правила защиты билетов, посадочных талонов, багажных бирок и других документов. В программе следует также изложить процедуры предотвращения фальсификации электронных билетов и хищения электронной информации.

35. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должно быть указано, где, когда и как проверяются удостоверения личности и проездные документы вылетающих, трансферных и транзитных пассажиров. Там, где это применимо, следует упомянуть полномочия и ответственность агентов, занимающихся оформлением пассажиров, в рамках положений НПБГА.

36. Программа должна содержать описание порядка регистрации перевозимого в грузовом отсеке багажа за пределами аэропорта или аэровокзала, если это применимо.

ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ И РУЧНОЙ КЛАДИ

37. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать подробную информацию об ответственности эксплуатанта или другой организации за проведение досмотра пассажиров и ручной клади. Досмотр производится соответствующей стороной, назначенной данным государством, которая может быть любым из перечисленных ниже органов:

- a) полномочный орган аэропорта;
- b) компания, нанятая государством или аэропортом;
- c) национальный эксплуатант воздушных судов;
- d) национальный правоохранительный орган; или
- e) национальные вооруженные силы.

38. Следует указать правовую основу применения мер безопасности, а также любые местные законы и процедуры, которые применяются в случае, если какое-либо лицо отказывается соблюдать меры безопасности или ему отказано в посадке по любой причине.

39. Следует отметить другие аспекты досмотра багажа и ручной клади, например, ответственность правоохранительных органов, если таковая установлена, за ответные действия в случае возникающей угрозы или за периодическое патрулирование контрольно-пропускных пунктов досмотра пассажиров.

40. Раздел программы безопасности эксплуатанта воздушных судов, касающийся досмотра пассажиров и ручной клади, можно разработать на основе мер безопасности, изложенных в разделе 11.3 главы 11. Как минимум, в программу безопасности эксплуатанта воздушных судов необходимо включить следующее:

- a) цель досмотра с использованием технических средств и досмотра вручную пассажиров и их ручной клади;
- b) порядок и стандарты досмотра с использованием технических средств и ручного досмотра всех вылетающих и трансферных пассажиров и ручной клади, включая сведения о поставщике обслуживания;
- c) список лиц, освобожденных от досмотра с использованием технических средств и ручного досмотра;
- d) порядок оформления вызывающих подозрение пассажиров или ручной клади;
- e) меры контролирования пассажиропотока;
- f) меры в отношении пассажиров особых категорий;
- g) меры досмотра с использованием технических средств и ручного досмотра экипажей воздушных судов и ручной клади;
- h) политика в отношении нарушающих порядок пассажиров, включая порядок действий на земле и в воздухе, использование средств ограничения передвижения в качестве крайней меры, а также требования в отношении уведомлений;
- i) политика в отношении безбилетных пассажиров, включая превентивные меры и действия при обнаружении безбилетного пассажира;
- j) порядок действий в случае, если какое-либо лицо отказывается пройти ручной досмотр;
- k) порядок действий при обнаружении ограниченного к перевозке или запрещенного предмета;
- l) порядок обращения с конфискованными предметами, включая ведение соответствующей учетной документации, если в процессе досмотра участвует эксплуатант воздушных судов;
- m) порядок действий при обнаружении незадекларированных опасных грузов; и
- n) меры в отношении электронной и электрической аппаратуры.

Разделение прошедших и не прошедших досмотр пассажиров

41. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна включать описание порядка разделения прошедших и не прошедших досмотр пассажиров, и в ней следует указать, кто отвечает за обеспечение такого разделения и какие действия необходимо предпринять в случае смешивания прошедших и не прошедших досмотр пассажиров.

Контролирование огнестрельного оружия и других видов оружия

42. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать описание национального законодательства и нормативных положений, касающихся провоза оружия и огнестрельного оружия на борту воздушных судов, с приложением соответствующих правовых документов.

43. В программе следует также указать порядок обращения и перевозки огнестрельного оружия в грузовом отсеке или в качестве груза в соответствии с положениями НПБГА. Такая информация должна включать описание роли эксплуатанта воздушных судов и экипажа и любых специальных мер, которые следует принимать во время регистрации или получения багажа.

44. Необходимо упомянуть национальную политику в отношении разрешаемого провоза огнестрельного оружия в пассажирском салоне как национальных, так и иностранных воздушных судов, а также действующие меры по реализации такой политики. Следует разъяснить задачи занятых в этой деятельности служб и обязанности эксплуатантов воздушных судов. Необходимо отметить право на провоз оружия ССББ и конвоирами осужденных, депортируемых лиц или сопровождающими высокопоставленных лиц, а также соответствующие процедуры, включая требование об уведомлении эксплуатанта воздушных судов и КВС о присутствии на борту вооруженного ССББ или конвоира/сопровождающего.

45. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должен быть изложен порядок действий при обнаружении оружия во время досмотра пассажиров, багажа или груза, а также порядок перевозки оружия в пассажирском салоне или грузовом отсеке.

Дипломатические вализы и правительственные курьеры

46. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должно содержаться разъяснение мер контроля в целях безопасности, которые применяются к дипломатическим вализам и правительственным курьерам, включая, где это применимо, конкретные меры в отношении дипломатической почты в официальных вализах и посольской корреспонденции, которая не содержится в дипломатических вализах. Этот вопрос можно отразить в разделе программы безопасности эксплуатанта воздушных судов, касающемся пассажиров особых категорий.

Пассажиры особых категорий

47. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должны быть изложены процедуры в отношении пассажиров особых категорий, к которым относятся пассажиры с дипломатическим статусом, правительственные курьеры с дипломатическими вализами, ССББ, потенциально проблемные лица, такие как депортируемые лица, пассажиры, чьи религиозные убеждения не допускают проведение ручного досмотра, и пассажиры с ограниченной способностью передвигаться, например, беременные женщины или инвалиды. Следует перечислить задачи соответствующих служб и упомянуть требования в отношении уведомления.

БЕЗОПАСНОСТЬ БАГАЖА, ПЕРЕВОЗИМОГО В ГРУЗОВОМ ОТСЕКЕ

48. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов следует указать организацию, ответственную за проведение досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и уточнить рамки такой ответственности.

49. Соответствующая сторона, уполномоченная осуществлять меры безопасности в отношении багажа, перевозимого в грузовом отсеке, назначается по усмотрению каждого государства. Такая функция может быть делегирована либо полномочному органу аэропорта, либо третьей стороне. Однако ответственность за обеспечение безопасности перевозимого в грузовом отсеке багажа, который доставляется на борт воздушного судна, несет эксплуатант воздушных судов.

50. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должны быть указаны правовые основы принятия мер безопасности в отношении перевозимого в грузовом отсеке багажа и изложен порядок действий в случае, если какое-либо лицо отказывается подвергнуть свой перевозимый в грузовом отсеке багаж мерам контроля в целях безопасности.

51. Следует сделать ссылку на соответствующие положения ПБА, касающиеся досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа, и на меры безопасности, содержащиеся в главе 11. Как минимум, в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должны быть указаны цель мер безопасности в отношении перевозимого в грузовом отсеке багажа и порядок:

- a) проведения оценки риска, создаваемого пассажирами, путем опроса пассажиров при регистрации, включая типовые вопросы и методику собеседования, а также описание, если это применимо, автоматизированного процесса оценки риска, создаваемого пассажирами;
- b) досмотра с использованием технических средств и ручного досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа вылетающих и трансферных пассажиров, включая сведения о месте проведения досмотра с использованием технических средств и соответствующих стандартах, месте проведения ручного досмотра и соответствующих стандартах, оборудовании для досмотра, а также об операторе и поставщике обслуживания;
- c) охраны перевозимого в грузовом отсеке багажа;
- d) досмотра и охраны перевозимого в грузовом отсеке багажа, который был зарегистрирован вне аэровокзала или за пределами аэропорта;
- e) провоза огнестрельного оружия и других видов оружия, включая соответствующие правовые положения и правила, порядок приемки и охрану до начала полета;
- f) обращения с подозрительным багажом; и
- g) обращения с несопровождаемым багажом, который непреднамеренно отделен от его владельца.

УСТАНОВЛЕНИЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ БАГАЖА Пассажирам

52. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать описание порядка установления принадлежности багажа пассажирам применительно к различным категориям пассажиров, таким, как вылетающие пассажиры, трансферные пассажиры, пассажиры, перевозимые одним или несколькими перевозчиками, и совершающие высадку транзитные пассажиры. Следует также указать роль автоматизации. Инструктивный материал о мерах установления принадлежности багажа пассажирам содержится в главе 11.

53. Описание порядка установления принадлежности багажа пассажирам должно включать следующие элементы:

- a) цель мер по установлению принадлежности багажа пассажирам;
- b) порядок установления принадлежности багажа пассажирам, включая описание оборудования при использовании автоматизированной системы, подробную информацию о багажной ведомости, если это применимо, и процедуры выявления не явившихся на борт пассажиров и несопровождаемого багажа; и
- c) порядок досмотра несопровождаемого багажа, включая соответствующие стандарты, места досмотра, описание оборудования и информацию, касающуюся оператора и поставщика обслуживания.

Засланный багаж

54. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна также включать описание действующих процедур по защите засланного, неидентифицированного и не востребовавшегося багажа. Инструктивный материал содержится в главе 11.

БОРТПИТАНИЕ, СОПУТСТВУЮЩИЕ СРЕДСТВА И БОРТПРИПАСЫ

55. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов следует упомянуть юридические требования в отношении применения мер безопасности к борТПитанию, сопутствующим средствам и борТПрипасам, а также организацию, ответственную за обеспечение соблюдения таких требований.

56. Поставка борТПитания и борТПрипасов может осуществляться либо эксплуатантами воздушных судов, либо независимыми подрядными компаниями, которые поставляют борТПитание и борТПрипасы для нескольких эксплуатантов воздушных судов. В любом случае эксплуатант воздушных судов, как правило, несет ответственность за безопасность борТПитания и борТПрипасов или за контроль над ними, и поэтому данный вопрос должен быть надлежащим образом отражен в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов. Инструктивный материал по соответствующим мерам безопасности содержится в главе 14.

57. Подрядчики, поставляющие борТПитание и борТПрипасы, должны иметь в письменной форме программу безопасности, которая отвечает требованиям программы безопасности эксплуатанта воздушных судов и предоставляется для проверки сотрудникам службы безопасности эксплуатанта воздушных судов. Сотрудники и посетители объектов поставляющей борТПитание и борТПрипасы компании должны соблюдать требования такой программы.

58. Ответственность за обеспечение безопасности определенных видов деятельности по поставке борТПитания и борТПрипасов может возлагаться на аэропорт. Например, если объекты поставляющей борТПитание и борТПрипасы компании находятся в пределах или на границе зоны ограниченного доступа, в ПБА могут быть предусмотрены определенные меры безопасности, которые вводятся по отношению к поставляющей борТПитание и борТПрипасы компании. Такие сведения, если это будет сочтено необходимым, могут быть включены в программу действий на местах эксплуатанта воздушных судов.

59. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать любые особые требования в отношении объектов борТПитания и борТПрипасов, которые расположены за пределами аэропорта, например, требования в отношении обеспечения надлежащей охраны и, при необходимости, порядок осмотра транспортных средств.

60. Раздел, касающийся безопасности борТПитания и борТПрипасов, должен включать следующие основные элементы:

- a) цель мер безопасности в отношении борТПитания, сопутствующих средств и борТПрипасов;
- b) описание мер безопасности в подразделении эксплуатанта воздушных судов, занимающемся поставкой борТПитания и борТПрипасов;
- c) описание мер безопасности, которые применяются в отношении отправки и наземной транспортировки борТПитания, сопутствующих средств и борТПрипасов, включая действующий стандарт контролирования доступа к приготовленной пище, корпоративным принадлежностям/припасам и транспортным средствам доставки; и
- d) порядок приемки борТПитания и борТПрипасов кабинным экипажем на борту воздушного судна.

61. Другие вопросы обеспечения безопасности борТПитания и борТПрипасов, которые могут быть освещены в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов, включают:

- a) известные и неизвестные борТПрипасы;
- b) физические меры безопасности;
- c) таможенные склады;
- d) товары, запечатанные в защищенных от несанкционированного вскрытия пакетах;
- e) тележки и контейнеры с борТПитанием и борТПрипасами;
- f) доставка нескольких партий товаров;
- g) связанные с борТПитанием и борТПрипасами операции в контролируемой зоне; и
- h) получение и проверка партий товаров, доставляемых в охраняемые зоны ограниченного доступа.

Корпоративные припасы/принадлежности

62. К числу предметов, перевозимых на воздушных судах для их регулярной доставки в представительства эксплуатанта на маршруте, относятся канцелярские принадлежности, рекламная литература, предметы административно-хозяйственного назначения, форменная одежда персонала эксплуатанта воздушных судов, инженерно-технические припасы, запасные части к воздушным судам, а также почта компании; такие предметы, как правило, рассматриваются как корпоративные принадлежности, однако могут включать припасы, предназначенные для других эксплуатантов воздушных судов.

63. Сотрудникам, занимающимся оформлением и погрузкой припасов и принадлежностей эксплуатанта воздушных судов, должны быть поручены конкретные обязанности по обеспечению их безопасности, и описание таких обязанностей следует включить в программу безопасности эксплуатанта воздушных судов.

ОПЕРАЦИИ ПО УБОРКЕ И ЧИСТКЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

64. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов следует разъяснить цель мер безопасности, касающихся операций по уборке и чистке салонов воздушных судов, и дать описание таких мер. Инструктивный материал содержится в главе 14.

ГРУЗ И ПОЧТА

65. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов следует указать, кто отвечает за безопасность груза и почты, включая операции по их досмотру. Необходимо конкретно упомянуть юридическую основу принятия таких мер безопасности. Меры безопасности могут различаться по характеру в зависимости от того, специализируется ли эксплуатант на пассажирских, чистогрузовых перевозках или на срочных курьерских отправлениях.

66. Операции за пределами основного места базирования могут осуществляться агентами или подрядчиками. Несмотря на такие договоренности, эксплуатант воздушных судов продолжает нести ответственность за безопасность своих грузовых операций во всех случаях, когда такая ответственность возлагается на него принимающим государством. Инструктивный материал о мерах безопасности в отношении груза и почты содержится в главе 13.

67. Раздел программы безопасности эксплуатанта воздушных судов, касающийся безопасности груза и почты, должен содержать изложение цели мер безопасности в отношении груза и почты, включая курьерские и срочные отправления, и включать следующие элементы:

- a) описание мер безопасности в отношении груза, включая следующее: порядок приемки грузовой партии, порядок перевозки материалов компании, программа и критерии для зарегистрированных агентов, программа и критерии для известных грузоотправителей, неизвестные отправители, стандарты и место проведения досмотра с использованием технических средств и физической проверки, информация об операторе или поставщике обслуживания, а также перечень освобождений от досмотра с использованием технических средств или физической проверки в целях безопасности;
- b) описание мер безопасности в отношении курьерских и срочных отправок, включая следующее: порядок приемки отправок, программа и критерии для зарегистрированных агентов, стандарты проведения досмотра с использованием технических средств и ручного досмотра, а также информация об операторе или поставщике обслуживания; и
- c) описание мер безопасности в отношении почты, включая следующее: порядок приемки почты, порядок перевозки почты компании, программа и критерии для зарегистрированных почтовых ведомств/административных учреждений, программа и критерии для известных отправителей, стандарты досмотра с использованием технических средств, информация об операторе, а также порядок действий в периоды повышенной угрозы.

68. При подготовке раздела, касающегося безопасности груза и почты, необходимо учитывать следующие аспекты: типы груза и почты, подлежащие досмотру, порядок проведения регулярных испытаний и технического обслуживания, включая действия при отказе или выходе из строя оборудования, обращение с подозрительными предметами и их досмотр, досмотр крупногабаритных предметов, а также характер комбинированных партий груза.

Программа зарегистрированных агентов

69. Согласно Приложению 17 государства обязаны принимать меры для того, чтобы зарегистрированные агенты обеспечивали безопасность своей деятельности. Такие меры могут быть предусмотрены в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов и в программе безопасности зарегистрированного агента.

70. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должно быть указано, существует ли программа зарегистрированных агентов в отношении груза, а также кто отвечает за сертификацию зарегистрированных агентов. Если программа зарегистрированных агентов отсутствует, в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должен быть указан порядок обработки груза и применения мер безопасности.

71. В контексте программы безопасности зарегистрированного агента определение термина "груз" включает несопровождаемый багаж, почту и курьерские и/или срочные отправления.

Известные грузоотправители и/или отправители

72. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать описание действующих процедур в отношении груза и почты, которые не проходят досмотр, например, требование о том, чтобы эксплуатант проверял сертификацию по безопасности известного грузоотправителя. Известные грузоотправители и отправители могут также быть включены в программу зарегистрированных агентов.

Неизвестные грузоотправители

73. Грузоотправители, не известные зарегистрированному агенту и/или эксплуатанту воздушных судов, должны подвергаться более тщательной проверке, включая обязательное предъявление документов, удостоверяющих их принадлежность, и согласие на досмотр партии груза в соответствии с установленным порядком, и все эти требования следует изложить в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов. Более того, эксплуатанты воздушных судов должны установить порядок применения мер контроля в целях безопасности в отношении неизвестного груза, с тем чтобы к моменту погрузки на борт воздушного судна все грузовые партии стали известным грузом.

Перевалочные грузы

74. Если за безопасность перевалочных грузов, т. е. грузов, которые передаются с одного рейса на другой, отвечает эксплуатант воздушных судов, в его программу безопасности должны быть включены соответствующие меры безопасности, такие, как организация досмотра и защита от несанкционированного вскрытия во время хранения. В тех случаях, когда за принятие таких мер отвечает другая сторона, их можно кратко изложить в программе.

Ценный груз

75. Следует перечислить меры безопасности в отношении оформления и защиты ценного груза при хранении в здании грузового аэровокзала, в ходе загрузки и разгрузки воздушных судов, а также во время наземной транспортировки.

Несопровождаемый багаж и/или личные вещи

76. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна включать меры безопасности в отношении несопровождаемого багажа, отправляемого в качестве груза, и описание стандартов досмотра с использованием технических средств и ручного досмотра, которые, как правило, аналогичны стандартам для неизвестного грузоотправителя, а также должна содержать информацию об оборудовании для досмотра и об операторе или поставщике обслуживания.

Дипломатическая почта

77. Следует изложить меры безопасности в отношении перевозки дипломатической почты. Инструктивный материал содержится в главе 13.

Охрана груза и почты

78. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должны быть указаны действующие меры по охране груза и почты. Если за безопасность грузовых складов отвечает эксплуатант воздушных судов, необходимо включить информацию относительно мер защиты таких складов, включая сведения о выставлении охраны, патрулировании и использовании систем ЗТС. Если установлены камеры наблюдения, в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов следует указать, являются ли они автономными или частью аэропортовой системы ЗТС. В информации о мерах по обеспечению безопасности зданий следует, помимо прочего, указать, определена ли зона ограниченного доступа и проводится ли досмотр персонала, а также описать порядок транспортировки груза и почты к воздушным судам.

ЗОНЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

79. В тех случаях, когда ответственность за применение мер безопасности в зонах технического обслуживания воздушных судов возложена на эксплуатанта воздушных судов (например, если такие зоны сданы ему в аренду), такие меры следует описать в программе. Как минимум, надо дать описание границ зон технического обслуживания и порядок контролирования доступа.

СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОДОВ

80. Для введения и последующего контролирования мер авиационной безопасности в отношении рейсов, выполняемых в соответствии с соглашениями о совместном использовании кодов, необходимо четко разграничить ответственность. В государствах регистрации партнеров по совместному использованию кодов могут действовать разные режимы, которые, тем не менее, в целом соответствуют Приложению 17, и такие различия необходимо урегулировать.

81. Государство регистрации определяет меры безопасности, которые должен осуществлять эксплуатант воздушных судов, находящийся под его исключительным контролем. Соответствующим эксплуатантам будет необходимо решить вопросы, связанные с требованием партнера по совместному использованию кодов относительно введения любых дополнительных мер безопасности или методов их применения, и приложить документ с изложением таких мер к программе безопасности эксплуатанта воздушных судов.

82. Партнеры по совместному использованию кодов должны иметь прямой канал связи по таким вопросам, как оценка риска и угрозы. Конкретные сведения о методах связи, контактах и т. д. должны содержаться в соответствующем добавлении; например, участвующий в программе совместного использования кодов эксплуатант должен уведомлять своего партнера всякий раз, когда имеет место нарушение системы безопасности, или сообщать о повышенной угрозе его деятельности, которая требует введения дополнительных мер безопасности. О конкретной угрозе и предлагаемых дополнительных мерах безопасности для противодействия ей следует также информировать государство регистрации каждого партнера по совместному использованию кодов.

ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

Курсы повышения информированности по вопросам авиационной безопасности

83. Весь персонал должен пройти курс повышения информированности по вопросам авиационной безопасности. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов необходимо отразить следующие аспекты подготовки персонала: виды подготовки, назначение лиц, ответственных за проведение подготовки, применяемая методика, например, видеозаписи, теоретические аудиторные занятия, конкретные темы, требования в отношении ведения учетной документации по обучению и положения о переподготовке.

Подготовка в области авиационной безопасности

84. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна содержать требования в отношении того, чтобы все непосредственно работающие с клиентами сотрудники, в частности, агенты, проводящие регистрацию пассажиров, сотрудники, осуществляющие досмотр, и члены кабинного экипажа, прошли специализированную подготовку. Следует дать информацию о такой подготовке, включая темы и количество часов. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов также должно быть указано, для каких должностей требуются сертификация, лицензирование или специальное разрешение по согласованию с соответствующим полномочным органом или другим компетентным ведомством.

Набор персонала и проверка анкетных данных

85. Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна включать информацию о методах набора персонала, в том числе о проверке анкетных данных. Инструктивный материал содержится в главе 8. В этом разделе следует, например, указать, противоречит ли проверка данных о привлечении к уголовной ответственности каким-либо законодательным актам, а также какие сведения должен представлять кандидат при подаче заявления о приеме на работу.

86. Следует также описать процесс обработки заявлений о приеме на работу, в том числе, помимо прочего, указать подразделение, ответственное за обработку заявлений, а также за проверку анкетных данных, если это применимо, и изложить политику в отношении проверки информации путем контактов с бывшими работодателями или запроса характеристик.

87. Кроме того, следует изложить порядок действий после завершения проверки анкетных данных, в том числе требования в отношении хранения заявлений и, если это предусмотрено, в течение какого периода.

Программа подготовки в области авиационной безопасности

88. Если соответствующий полномочный орган требует от эксплуатанта воздушных судов разработать, ввести и обеспечить выполнение программы подготовки в области авиационной безопасности, экземпляр такой программы подготовки следует приложить к программе безопасности эксплуатанта воздушных судов. В этом случае вышеуказанную информацию можно представить в сокращенном объеме, делая, по необходимости, ссылки на программу подготовки.

ПЛАН НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

89. Целесообразно выпустить план эксплуатанта воздушных судов на случай непредвиденных обстоятельств в качестве самостоятельного документа, содержащего перекрестные ссылки на программу безопасности эксплуатанта воздушных судов для целей проверок, или приложить его в качестве добавления к программе безопасности эксплуатанта воздушных судов. Инструктивный материал по этому вопросу содержится в главе 17.

УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ИНЦИДЕНТАХ

90. В программе безопасности эксплуатанта воздушных судов должно содержаться описание порядка представления эксплуатантом воздушных судов уведомлений о связанных с авиационной безопасностью инцидентах.

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

91. В соответствии с требованиями НПБГА или других нормативных документов эксплуатанту воздушных судов, возможно, необходимо будет разработать, ввести и обеспечивать выполнение программы контроля качества своей деятельности в области авиационной безопасности. В этом случае в программу безопасности эксплуатанта воздушных судов следует включить краткое изложение мер по контролю качества и приложить к ней саму программу контроля качества. Если государство не требует представления программы контроля качества, соответствующие меры должны быть всесторонне отражены в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов. В качестве альтернативы эксплуатант воздушных судов может представить отдельную программу контроля качества с перекрестными ссылками на программу безопасности эксплуатанта воздушных судов.

ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ МЕСТНЫХ АЭРОПОРТОВ

92. Обязанности местных аэропортов по обеспечению безопасности производства полетов воздушных судов, которые не указаны в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов, должны быть отражены в программе мероприятий эксплуатанта воздушных судов для данного аэропорта.

ЗАЩИТА РУКОВОДЯЩИХ СОТРУДНИКОВ И ДРУГОГО ПЕРСОНАЛА

93. Несмотря на то, что указанные ниже меры не всегда непосредственно связаны с предотвращением актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, программа безопасности эксплуатанта воздушных судов должна включать меры безопасности в отношении руководящих сотрудников или членов экипажей и их семей, которые могут стать объектами нападения преступных элементов во время деловых поездок или остановок в пути. Как правило, такие меры основываются на оценке риска и анализе угрозы.

ОХРАНА ЗДАНИЙ

94. Административным зданиям, в которых размещаются руководящие сотрудники и старшее руководство эксплуатанта воздушных судов, требуется обеспечивать такую охрану, которая соответствует уровням риска и угрозы, связанным с местоположением данного здания. Меры безопасности по защите таких зданий должны быть изложены в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов независимо от того, находятся эти здания в аэропорту или нет.

Добавление 25

ТИПОВАЯ ПРОГРАММА БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1. Типовая программа безопасности для деловой авиации представляет собой краткое изложение кодекса отраслевой практики, известного как Международный стандарт для полетов деловой авиации, который охватывает большой диапазон эксплуатационных процессов и требует от эксплуатантов, помимо прочего, реализации программы безопасности, соизмеримой с уровнем угрозы, которой подвергаются их персонал, воздушные суда и объекты.

ОЦЕНКА УГРОЗЫ И УЯЗВИМОСТИ

2. Первый этап разработки эффективной программы безопасности состоит в оценке угрозы, которой подвергается компания, а также уязвимых мест в деятельности эксплуатанта. Угрозы могут иметь отношение к характеру коммерческой деятельности компании, месту ее деятельности или ее национальной принадлежности, а также к государству регистрации воздушного судна, профилю пассажира или ценности перевозимых товаров. Информация о различных видах угроз, стоящих перед эксплуатантом, поступает из различных источников; при проведении и обеспечении актуальной оценки угрозы для различных зон деятельности руководство летной службы должно по мере необходимости полагаться на информацию из следующих источников:

- a) национальные и местные сотрудники службы безопасности;
- b) национальные и местные сотрудники правоохранительных органов;
- c) сотрудник компании по безопасности, если применимо;
- d) национальные и международные профессиональные ассоциации;
- e) службы оценки авиационной безопасности и разведывательные службы;
- f) сообщения местных и иностранных средств массовой информации; и
- g) сотрудники компании, работающие в иностранных государствах, если применимо.

3. При определении и оценке уязвимых мест в деятельности летной службы могут оказать помощь профессиональные сотрудники службы безопасности.

ПРЕВЕНТИВНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

4. Превентивные меры безопасности призваны не допустить:

- a) несанкционированного доступа к воздушным судам и объектам компании;

- b) проноса несанкционированного оружия или взрывчатых веществ на борт воздушных судов или объекты компании; и
 - c) использования воздушных судов компании для совершения незаконных актов, например незаконной перевозки наркотиков.
5. Реализуемые эксплуатантом меры безопасности должны быть соразмерны угрозе. Действующие процедуры и проводимая подготовка персонала должны обуславливать усиление мер при увеличении уровня угрозы и ослабление мер при снижении угрозы.
6. Превентивные меры безопасности в соответствующих случаях включают:
- a) соображения глобального масштаба:
 - i) по возможности, не выполнять полеты в географических районах, в которых установлено наличие риска для авиационной безопасности;
 - ii) ввести программу безопасности, которая специально разработана для данного места и вида деятельности;
 - iii) обеспечить проведение подготовки всего персонала летной службы по выполнению программы безопасности;
 - iv) сделать авиационную безопасность неотъемлемой частью всех аспектов деятельности летной службы;
 - v) ввести функцию координатора в области авиационной безопасности, аналогичную роли сотрудника по безопасности полетов;
 - vi) обеспечить выполнение информационной программы в области авиационной безопасности; и
 - vii) разработать, обеспечить ресурсами, выполнять, отрабатывать, оценивать и обновлять план ответных действий на случай чрезвычайной обстановки;
 - b) в отношении людских ресурсов и процессов:
 - i) требовать проверки кандидатов перед приемом на работу в летную службу;
 - ii) требовать, чтобы члены экипажей всегда имели при себе удостоверения личности с фотографией;
 - iii) ограничить публикацию информации о маршрутах полетов;
 - iv) установить порядок оповещения об угрозе авиационной безопасности, например, ввести кодовое слово для использования лицами, которым угрожает опасность;
 - v) требовать составления точной и доступной в любое время пассажирской ведомости для каждого участка полета;

- vi) следить за тем, чтобы подниматься на борт воздушного судна компании разрешалось только персоналу компании и имеющим специальное разрешение приглашенным лицам, фамилии которых сообщаются заблаговременно;
 - vii) обеспечить надежный контроль за багажом со стороны пассажиров или сотрудников летной службы; и
 - viii) точно идентифицировать весь багаж и установить принадлежность багажа конкретным пассажирам, например, с использованием багажных бирок с цветовым кодом;
- с) в отношении воздушного судна:
- i) перед каждым вылетом проверять туалеты, багажные отсеки и все углубления/ниши на предмет наличия посторонних лиц или каких-либо предметов;
 - ii) обеспечить постоянное присутствие сотрудника летной службы во время обслуживания воздушного судна на объектах компании, например, во время заправки топливом, доставки бортприпасов и т. д.;
 - iii) обеспечить постоянное присутствие члена экипажа воздушного судна при обслуживании воздушного судна на объектах, не являющихся авиационными объектами компании;
 - iv) задействовать систему безопасности воздушного судна, включая запоры и сигнализацию, во всех случаях, когда воздушное судно остается без присмотра на объектах, не принадлежащих компании;
 - v) заклеивать двери, панели и т. д. размещенного на стоянку воздушного судна лентой, предупреждающей несанкционированное вскрытие;
 - vi) выставлять охрану у воздушного судна в том случае, если пункт прибытия вызывает опасения с точки зрения безопасности; и
 - vii) рассмотреть возможность удаления с воздушных судов и объектов фирменных знаков компании; и
- d) в отношении объектов:
- i) обеспечить защиту периметра объектов компании, по мере необходимости, с помощью надежных ограждений, освещения, ворот, установления зон ограниченного доступа и патрулирования сотрудниками безопасности;
 - ii) следить за тем, чтобы внешние ворота и двери, когда они не используются, были всегда закрыты и запоры;
 - iii) требовать надежного контролирования доступа через все внешние ворота и двери;
 - iv) закрывать двери ангара, если ангар оставлен без присмотра;
 - v) охранять все главные складские зоны, например, для продуктов питания и спиртных напитков, запасных частей и инструментов и т. д.;

- vi) требовать введения системы контроля выдачи ключей и пропусков;
- vii) проверять личность и дающие право на вход документы у каждого пассажира, поставщика услуг и посетителя, прежде чем разрешить им доступ на объекты и воздушные суда;
- viii) сопровождать всех посетителей за пределами охраняемых зон, например, в салоны для посетителей и т. д.;
- ix) требовать предъявления удостоверения личности с фотографией у любого незнакомого или несопровождаемого посетителя или поставщика услуг;
- x) вывесить на видных местах по всему объекту номера телефонов для экстренной связи;
- xi) обеспечить свободный доступ к телефонам или "кнопкам сигнала тревоги" в различных помещениях объекта, например, в столовых и ангарах; и
- xii) проверять состояние безопасности на объектах пункта назначения.

ОТВЕТНЫЕ МЕРЫ

7. В случае захвата воздушного судна летный экипаж должен попытаться оценить намерения угонщика, следуя при этом порядку действий в аварийной ситуации, который изложен в руководстве по летной эксплуатации компании, включая подачу радиосигнала бедствия и установку кода приемоответчика, который уведомляет диспетчеров УВД об угоне. Летный экипаж также должен выполнять правила, опубликованные в документе Doc 7030 *"Дополнительные региональные правила"*, независимо от того, продолжает ли воздушное судно полет по заданному маршруту и крейсерскому эшелону или вынуждено отклониться от них.

8. В случае угрозы взрыва эксплуатант в первую очередь должен установить, не является ли данная угроза ложной тревогой. Если угроза представляется достоверной, следует уведомить сотрудников правоохранительных органов. Если воздушное судно находится в воздухе, следует уведомить о ситуации службы воздушного движения, а воздушное судно должно совершить посадку, с тем чтобы на земле можно было произвести его обыск. Если воздушное судно уже находится на земле, прежде чем приступить к обыску, воздушное судно следует переместить на специальное изолированное место стоянки.

9. В случае других незаконных актов эксплуатант должен связаться с компетентными правоохранительными органами.

ОБРАЗЕЦ КОНТРОЛЬНОГО ПЕРЕЧНЯ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

10. В дополнении 1 к настоящему добавлению содержится образец контрольного перечня мер безопасности, которые могут быть приняты эксплуатантами воздушных судов.

— — — — —

Дополнение к добавлению 25

ОБРАЗЕЦ КОНТРОЛЬНОГО ПЕРЕЧНЯ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

1. В настоящем приложении приводятся в качестве примера предлагаемые действия в случае акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, включая угрозу взрыва. При разработке собственных контрольных перечней эксплуатантам следует обращаться к своим руководствам по летной эксплуатации воздушных судов.

2. Каждый пункт назначения следует оценить и классифицировать как представляющий низкий, средний или высокий уровень риска для безопасности пассажиров. В приведенных ниже рекомендациях содержатся последовательные меры, которые следует принимать по каждой из этих категорий.

Уровень угрозы	Действия
Низкий	<p>Дверь и панели обслуживания: заперты</p> <p>Аварийные выходы: заперты</p> <p>Периметр возд. судна: маркирован и/или освещен</p> <p>Связь: установлены линии связи между экипажем и пассажирами</p>
Средний	<p>Место стоянки: избегать близости общественных дорог с правом преимущественного проезда не удаленное хорошо освещенное заклеить двери и панели обслуживания защищающей от несанкционированного вскрытия лентой</p> <p>Заглушки двигателей: установлены</p> <p>Физическая охрана: установить, если возможно</p> <p>Связь: установлены линии связи между экипажем и пассажирами</p> <p>Предполетная подготовка: тщательный осмотр углублений и ниш воздушного судна</p>
Высокий	<p>Риск: просить представителя на месте дать оценку коммерческого риска в случае отмены полета по сравнению с риском для безопасности в случае выполнения полета</p> <p>Место стоянки: воздушное судно в ангаре заклеить двери и панели обслуживания защищающей от несанкционированного вскрытия лентой</p> <p>Вооруженная охрана: обязательна представителю на месте разрешено использовать в соответствии с местными рекомендациями относительно применения силы</p> <p>Связь: установлены линии связи между экипажем и пассажирами</p>

3. Летная служба также должна предоставлять экипажам результаты оценки состояния безопасности в государствах, проведенной местными специалистами, в тех случаях, когда таковые имеются. Для выполнения такой рекомендации члены экипажа должны связаться со своим отделом производства полетов.

НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО

БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖА ИМЕЕТ ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ, И ЦЕЛЬ СОСТОИТ В ТОМ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ИХ БЕЗОПАСНОЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ

По возможности предпринять следующие действия:

Приемоответчик: A7500

Орган УВД: ПРОИНФОРМИРОВАТЬ

Световое табло "Застегнуть привязные ремни": ВКЛЮЧИТЬ

Бортпроводники: ПРОИНСТРУКТИРОВАТЬ (если возможно)

Общие рекомендации:

В воздухе:

- оценить ситуацию и попытаться определить намерение угонщика и соответственно скорректировать рекомендуемые ответные действия;
- выполнить первоначальные требования без ущерба для безопасности полета;
- терпеливо вести переговоры, не вызывая антагонизма;
- избегать действий или движений, которые могут показаться враждебными;
- прежде чем передвинуть любой рычаг управления или тумблер и т. д., объяснить, зачем это делается;
- поддерживать спокойствие среди пассажиров;
- рассмотреть возможность передачи информации диспетчерским органам;
- если вынуждены отклониться от заданного маршрута и крейсерского эшелона, выполнять правила, указанные в Doc 7030, или, если применимых региональных правил не установлено, перейти на эшелон, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых для полета по ППП, то есть:
 - 150 м в районе, в котором применяется минимум вертикального эшелонирования 300 м; или
 - 300 м в районе, в котором применяется минимум вертикального эшелонирования 600 м; и
- совершить посадку на подходящем аэродроме.

На земле:

- КОНТРОЛЬ ЗА СИТУАЦИЕЙ ДОЛЖНЫ ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ПОЛНОМОЧНЫЕ ОРГАНЫ;
- выполнять указания полномочных органов. Не предпринимать самостоятельных действий;
- заставить угонщика самого думать, что ему или ей делать;
- обеспечить постоянное наличие продуктов питания, воды, санитарно-гигиенических средств, работу вспомогательной силовой установки и энергоснабжение от аккумуляторов. Как можно скорее перейти на энергоснабжение от наземной силовой установки. Если возможно, добиться использования портативной установки кондиционирования воздуха;
- соблюдать требования гигиены. Не допускать скопления мусора и различного оборудования около двери, на кухне и в проходе; и
- заботиться о здоровье и удобстве пассажиров.

УГРОЗА ВЗРЫВА НА ЗЕМЛЕ

Органы управления воздушным движением
и производства полетов и/или агент, осуществляющий
оформление пассажиров

СИГНАЛ ТРЕВОГИ

- подтвердить место стоянки.

Бортпроводник, если имеется на борту

ПРОИНСТРУКТИРОВАТЬ

- НЕ говорить пассажирам;
- быть готовым покинуть воздушное судно по команде командира воздушного судна через систему оповещения пассажиров;
- установить порядок высадки пассажиров. Использовать входную дверь, если это практически возможно;
- не трогать подозрительные предметы; и
- если воздушное судно выполняет руление, остановиться и немедленно покинуть воздушное судно.

Пассажиры

**ЭВАКУИРОВАТЬСЯ И СОБРАТЬСЯ ВДАЛИ ОТ ВОЗДУШНОГО СУДНА, 500 м
С НАВЕТРЕННОЙ СТОРОНЫ**

Командир воздушного судна

**ПРОСЛЕДИТЬ, ЧТОБЫ ВОЗДУШНОЕ СУДНО БЫЛО ПОЛНОСТЬЮ
ЭВАКУИРОВАНО****УГРОЗА ВЗРЫВА В ПОЛЕТЕ**

Если предполагается наличие взрывного устройства или если обнаружен подозрительный предмет, воздушное судно должно продолжать полет, по возможности, в нормальном режиме, но с соблюдением следующих требований.

Аварийная ситуация **ОБЪЯВИТЬ**

- планировать посадку на ближайшем подходящем аэродроме;
- рассмотреть возможность посадки на высокогорном аэродроме, если имеется.

Приемоответчик

УСТАНОВИТЬ на A7700, если код не назначен

Бортпроводник, если имеется на борту **ПРОИНСТРУКТИРОВАТЬ**

- сообщить, что имеется угроза взрыва, и уведомить старшего по рангу пассажира;
- организовать обыск салона; и
- если взрывное устройство обнаружено, планировать совершить посадку как можно скорее. После посадки как можно скорее покинуть воздушное судно самым быстрым способом.

Пилоты

ОБЫСКАТЬ КАБИНУ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

Регулятор давления

ПОДДЕРЖИВАТЬ ТЕКУЩУЮ УСЛОВНУЮ ВЫСОТУ В КАБИНЕ/САЛОНЕ

- Снижение НАЧАТЬ
- уменьшить перепад давления в кабине/салоне до нуля путем снижения воздушного судна до условной высоты в кабине/салоне. Не повышать условную высоту в кабине/салоне;
 - незамедлительно снизиться до высоты ниже FL100 или MSA, если она выше; и
 - свести к минимуму маневрирование и избегать турбулентности.

Скорость УМЕНЬШИТЬ, КОГДА ЭТО ПРАКТИЧЕСКИ ВОЗМОЖНО

- Кабина/салон РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ. ВОЗДУШНЫЕ КЛАПАНЫ ЗАКРЫТЫ
- при условной высоте в кабине/салоне:
 - ручное регулирование условной высоты в кабине/салоне МАКСИМАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ
 - клапан сброса давления ОТКРЫТ
 - оставить выпускной клапан открытым до окончания полета.

Посадочная конфигурация УСТАНОВИТЬ ЗАРАНЕЕ

После посадки:

- ВСУ ЗАПУСТИТЬ;
- двигатели ВЫКЛЮЧИТЬ;
- освещение/огни ВСЕ ВКЛЮЧЕНЫ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ОГНЕЙ; и
- оповещение пассажиров бортпроводником или пилотом: "НЕОБХОДИМО СРОЧНО ПОКИНУТЬ ВОЗДУШНОЕ СУДНО. ПРОСЬБА ВЫПОЛНЯТЬ УКАЗАНИЯ."

Пассажиры СОБРАТЬСЯ ВДАЛИ ОТ ВОЗДУШНОГО СУДНА (500 м С НАВЕТРЕННОЙ СТОРОНЫ)

ЕСЛИ ОБНАРУЖЕН ПОДОЗРИТЕЛЬНЫЙ ПРЕДМЕТ ИЛИ ВЗРЫВНОЕ УСТРОЙСТВО:

- НЕ ПЕРЕМЕЩАТЬ, НЕ ВСКРЫВАТЬ И НЕ ТРОГАТЬ;
- пересадить пассажиров как можно дальше от предмета и рекомендовать им держать голову ниже верхней части переднего кресла;
- по каналу связи с органами УВД получить рекомендации специалиста;
- убрать находящиеся в непосредственной близости от предмета баллоны с кислородом и аптечки первой помощи. Приготовить огнетушители;
- во избежание перемещения предмета обложить его подушками, одеялами, предметами одежды и другими абсорбирующими материалами. Держать предмет сухим, но увлажнять материал, которым он обложен; и
- рассмотреть возможность перемещения предмета только в том случае, если его местоположение непосредственно угрожает воздушному судну и такие действия рекомендовал специалист; в этом случае с предметом надо обращаться ОСТОРОЖНО, не меняя его пространственного положения. Предмет следует закрепить с помощью самоклеющейся ленты и обложить подушками для кресел, одеялами и т. д.

Добавление 26

ОФОРМЛЕНИЕ ПРОВОЗА ОРУЖИЯ

Типовая декларация (А)

Образец формы, которая заполняется:

- находящимися при исполнении служебных обязанностей сотрудниками государственных правоохранительных органов, конвоирующими депортируемых лиц или лиц, находящихся под стражей на законном основании;
- находящимися при исполнении служебных обязанностей сотрудниками иностранных правоохранительных органов, конвоирующими депортируемых лиц или лиц, находящихся под стражей на законном основании, и
- сотрудниками иностранных правоохранительных органов, сопровождающими правительственных должностных лиц.

Оружие, провозимое в пассажирском салоне воздушного судна, должно быть передано командиру воздушного судна, а боеприпасы следует перевозить отдельно в грузовом отсеке воздушного судна.

Сотрудник правоохранительных органов

Фамилия: _____

Гражданство или административный орган: _____

Перевозимое оружие: _____

Характер служебного поручения: _____

Заявляю, что мне известен риск, связанный с применением оружия на борту воздушного судна, и я признаю и буду соблюдать следующие меры:

- декларировать мое служебное оружие эксплуатанту воздушных судов;
- полностью разрядить оружие в присутствии представителя эксплуатанта воздушных судов;
- поместить боеприпасы в соответствующий контейнер;
- поместить контейнер с боеприпасами в защитный пакет и передать его представителю эксплуатанта воздушных судов для перевозки в грузовом отсеке;
- поместить оружие в защитный пакет для передачи командиру воздушного судна и хранения под его или ее ответственность; и
- быть представленным командиру воздушного судна представителем эксплуатанта воздушных судов.

Номер рейса и дата: _____

Аэропорт вылета: _____

Аэропорт назначения: _____

Трансферный или стыковочный аэропорт: _____

Название, печать правоохранительного органа и подпись руководства	Подпись сотрудника правоохранительного органа
--	--

Типовая декларация (В)

Образец формы, заполняемой находящимися при исполнении служебных обязанностей сотрудниками государственных правоохранительных органов и сотрудниками, сопровождающими правительственных должностных лиц

Оружие и боеприпасы, провозимые в пассажирском салоне воздушного судна

Сотрудник правоохранительных органов

Фамилия: _____

Гражданство или административный орган: _____

Перевозимое оружие: _____

Характер служебного поручения: _____

Заявляю, что мне известен риск, связанный с применением оружия на борту воздушного судна, и я признаю и буду соблюдать следующие меры:

- декларировать мое служебное оружие эксплуатанту воздушных судов;
- полностью разрядить оружие в присутствии представителя эксплуатанта воздушных судов;
- поместить боеприпасы в соответствующий контейнер;
- всегда держать боеприпасы в укрытом месте;
- поместить оружие в защитный пакет для передачи командиру воздушного судна и хранения под его или ее ответственность; и
- быть представленным командиру воздушного судна представителем эксплуатанта воздушных судов.

Номер рейса и дата: _____

Аэропорт вылета: _____

Аэропорт назначения: _____

Трансферный или стыковочный аэропорт: _____

Название, печать правоохранительного органа и подпись руководства	Подпись сотрудника правоохранительного органа
--	--

Типовая декларация (С)

Образец формы, заполняемой отдельными лицами, перевозящими огнестрельное оружие и боеприпасы, например, охотниками, спортсменами и личными телохранителями
Оружие и боеприпасы, перевозимые отдельно в грузовом отсеке воздушного судна

Пассажир

Фамилия: _____

Вид перевозимого оружия: _____

Я признаю и буду соблюдать следующие меры:

- декларировать мое оружие эксплуатанту воздушных судов;
- полностью разрядить оружие;
- поместить боеприпасы в соответствующий контейнер; и
- зарегистрировать мое оружие в качестве багажа, перевозимого в грузовом отсеке.

Номер рейса и дата: _____

Аэропорт вылета: _____

Аэропорт назначения: _____

Трансферный или стыковочный аэропорт: _____

Подпись пассажира

Добавление 27

РАКЕТЫ КЛАССА "ЗЕМЛЯ – ВОЗДУХ"

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Участвующие в гражданских авиатранспортных перевозках воздушные суда обстреливаются ракетами класса "земля – воздух" или переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК) не часто, однако, такие случаи известны. Эффективную защиту против таких нападений организовать трудно, но возможно, при этом многое зависит от тесного сотрудничества и координации между наземными силами, эксплуатантами, летным экипажем и службами воздушного движения.

2. Эффективная защита, прежде всего, зависит от оценки вида оружия, его возможностей и ограничений. В большинстве случаев используются ракеты с инфракрасной системой наведения, и для успешного запуска ракеты данного типа необходимо выполнение ряда функций, включающих:

- a) опознавание цели;
- b) наведение ракеты и нередко одновременное подключение электропитания от аккумулятора;
- c) выдерживание ракеты определенное время в наведенном состоянии, с тем чтобы система наведения смогла захватить цель; и
- d) пуск ракеты.

3. В целом такие ракеты просты в эксплуатации, и от оператора требуется лишь видеть цель и привести в действие систему электропитания и пусковой механизм. Однако, для оптимального использования такой ракетной системы оператору необходима определенная учебная подготовка, и нередки случаи, когда неподготовленный или плохо подготовленный оператор ошибается при оценке расстояния до цели и производит пуск ракеты в цель, находящуюся за пределами зоны поражения. Кроме того, при их использовании обычно имеется ряд ограничений, включая:

- a) время, необходимое оператору для подготовки, наведения, подключения электропитания и пуска оружия;
- b) срок годности аккумулятора, который часто является сравнительно коротким;
- c) тот факт, что ракета может не иметь системы учета смещения траектории под воздействием силы тяжести, и поэтому пуск следует производить под углом, превышающим 20° к горизонтали;
- d) достаточные уровни излучаемой тепловой энергии, которые часто необходимы для срабатывания системы наведения;
- e) высокий уровень отражения солнечного света, который часто необходим для приведения в действие системы наведения в том случае, если цель не имеет подходящего источника тепла;
- f) для проведения успешного пуска необходимы благоприятные погодные условия;

- g) ограниченная наклонная дальность стрельбы, составляющая примерно 4500 м (15 000 фут);
- h) механизм саморазрушения оружия, который зачастую приводится в действие в пределах 12–16 с после пуска;
- i) наличие разрешающего сигнального показания дистанции от ракеты до цели как для захвата, так и для поражения цели; и
- j) видимость цели.

МЕРЫ И ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ

Оборудование воздушных судов

4. Эксплуатанты, обеспечивающие регулярные полеты в зонах повышенной опасности, должны проконсультироваться с компетентным полномочным органом относительно использования:

- a) маскировки выхлопной струи воздушного судна с помощью обоймы соплового аппарата;
- b) неотражающего покрытия на внешних поверхностях воздушных судов; и
- c) оборудования электронного противодействия (защиты).

Порядок действий в воздухе

5. Воздушное судно, находящееся над опасной зоной, откуда, по имеющимся сведениям, может быть осуществлен обстрел ракетами класса "земля-воздух", должно:

- a) максимально возможное время находиться на высоте не менее 7500 м (25 000 фут) над уровнем земли;
- b) при взлете и посадке совершать спиралеобразные набор высоты или снижение над заданными безопасными зонами;
- c) при взлете и посадке использовать минимальную безопасную тягу;
- d) в ночное время производить полет с выключенными огнями для маскировки воздушного судна от оператора ракеты; и
- e) использовать оборудование электронной защиты.

Порядок действий службы воздушного движения

6. Персонал служб воздушного движения должен обеспечиваться текущей оперативной информацией о принимаемых мерах безопасности, с тем чтобы:

- a) иметь возможность заблаговременно планировать безопасные зоны снижения и набора высоты; и
- b) летный экипаж мог получить указания относительно использования наиболее безопасных зон и схем захода на посадку и взлета.

Порядок действий на земле

7. Ракеты являются транспортабельными и могут использоваться с любого открытого места, включая плоские крыши зданий. Поэтому ракетные обстрелы, как правило, совершаются из зон, находящихся под траекториями захода на посадку, а еще чаще, под траекториями взлета, которые часто проходят над открытой местностью. В связи с этим планы на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать следующее:

- a) периодическое проведение тщательного осмотра возможных мест пуска ракет и проведение аналогичных осмотров непосредственно перед посадкой или взлетом;
 - b) наблюдение за возможными местами пуска ракет посредством патрулирования этих зон сотрудниками службы безопасности через нерегулярные промежутки времени;
 - c) привлечение местных жителей, которые могут оказать помощь путем незамедлительного сообщения о любой необычной или подозрительной деятельности;
 - d) заблаговременное определение рейсов повышенного риска, при выполнении которых требуются специальные схемы взлета и посадки; и
 - e) проверку зон, из которых может вестись ракетный обстрел, в целях ликвидации мест укрытия для пуска ракет.
-

Добавление 28

ТИПОВОЙ МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ (МОВ) В ОТНОШЕНИИ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ МЕР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУ (...) И (...)

ПРЕАМБУЛА

Принимая во внимание важность положений ...

Стороны согласились о нижеследующем:

ЦЕЛИ

Установить согласованную основу гарантий, обеспечиваемых взаимно признаваемыми стандартами мер и процедур контроля в целях безопасности, согласно которым соответствующий полномочный орган может в одном или более выбранных аэропортах, относящихся к сфере его ответственности, освобождать от дополнительного досмотра транзитных [пассажиров и ручную кладь и/или багаж, перевозимый в грузовом отсеке, и/или груз], которые прибыли из одного или более выбранных аэропортов, находящихся в сфере ответственности другого соответствующего полномочного органа.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящей Договоренности и дополнениях к ней ссылка на:

"багаж, перевозимый в грузовом отсеке" означает любой предмет, переносимый пассажиром, который предназначен для перевозки в грузовом отсеке воздушного судна;

"выбранный аэропорт" означает любой аэропорт или аэровокзал, который относится к сфере компетенции соответствующего полномочного органа и который назначен этим соответствующим полномочным органом для применения мер контроля в целях безопасности в отношении пассажиров и их ручной клади на выбранных рейсах в соответствии с настоящей Договоренностью и указан в списке в дополнении А;

"выбранный рейс" означает любой прямой рейс, который определен соответствующим полномочным органом для применения мер контроля в целях безопасности, изложенных в настоящей Договоренности, и указан в списке в дополнении А;

"досмотр" означает применение технических или иных средств, предназначенных для обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, которые могут использоваться для совершения актов незаконного вмешательства;

"Приложение 17" означает международные Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, содержащиеся в Приложении 17 "Безопасность" к Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года (Приложение 17), в применимой редакции;

"ручную кладь" означает любой предмет, переносимый пассажиром, который предназначен для проноса в салон воздушного судна;

"соответствующий полномочный орган" означает орган, назначенный каждым государством в соответствии со Стандартом 3.1.3 Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, и любой другой национальный полномочный орган, которому переданы или совместно с которым осуществляются изложенные в настоящем документе обязательства;

"Стороны" или "Сторону" означает Стороны, подписавшие настоящую Договоренность;

"Дос 30" означает положения, спецификации и инструктивный материал Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) в области авиационной безопасности, содержащиеся в документе ЕКГА № 30, в применимой редакции.

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящая Договоренность устанавливает порядок и условия, при которых Стороны соглашаются признавать применяемые каждой из них меры контроля в целях безопасности в отношении:

[пассажиров и ручной клади и/или]

[багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и/или]

[груза]

Стороны согласились, что признание мер контроля в целях безопасности ведет к установлению режима контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута для [пассажиров и ручной клади и/или багажа, перевозимого в грузовом отсеке] в выбранных аэропортах на их территории, которые перечислены в дополнении А.

КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ И НЕРАЗГЛАШЕНИЕ

Стороны обязуются обеспечивать конфиденциальность и секретность документов, информации и иных данных, полученных от другой стороны или предоставленных другой стороной в течение периода действия настоящей Договоренности и дополнений к ней, а также после прекращения действия настоящей Договоренности.

Стороны договорились одновременно с подписанием настоящей Договоренности подписать соглашение о неразглашении (NDA), приложенное к настоящему документу в качестве дополнения В, которое по отдельности регулирует осуществление каждой из Сторон обмена конфиденциальной информацией.

ОСНОВА ДЛЯ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

Общие положения

В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Стороны вновь подтверждают, что их взаимные обязательства по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства являются неотъемлемой составной частью настоящей Договоренности.

Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, принятыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в частности, с Приложением 17, в той мере, в какой указанные положения применимы к Сторонам. Стороны требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов, занесенных в их регистры, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находятся на их территории, и эксплуатанты аэропортов, расположенных на их территории, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности. С учетом этого каждая Сторона по запросу предоставляет другой Стороне уведомление о любых различиях между ее правилами и практикой обеспечения стандартов авиационной безопасности, которые затрагивают деятельность эксплуатантов другой Стороны.

Не ограничивая общего характера своих прав и обязательств по международному праву, Стороны, в частности, действуют в соответствии с положениями *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Дос 8364), подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Дос 8920), подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Дос 8966), подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, *Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года* (Дос 9518), подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Дос 9571), совершенной в Монреале 1 марта 1991 года, *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Дос 9960), совершенной в Пекине 10 сентября 2010 года, *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Дос 9959), совершенного в Пекине 10 сентября 2010 года, и любых других многосторонних договоров, регламентирующих вопросы авиационной безопасности и имеющих для Сторон обязательную силу.

ПРОЦЕСС ВАЛИДАЦИИ

Стороны признают, что они обмениваются всеми соответствующими национальными программами и ПБА, правилами и письменными процедурами в целях обеспечения взаимопонимания в отношении действующих мер безопасности, в частности, в области досмотра [пассажиров и ручной клади и/или багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и/или груза]. Они могут включать перечисленное ниже, однако этот список не является исчерпывающим:

- a) НПБА и ПБА;
- b) нормативные документы, изложение практики и процедур, обеспечивающих меры контроля в целях безопасности в аэропорту;
- c) оборудование для досмотра, используемое в выбранном аэропорту, эксплуатационное применение оборудования для досмотра, процедуры калибровки и технического обслуживания оборудования, где это применимо;
- d) процедуры отбора, проверки анкетных данных, подготовки и аттестации персонала служб безопасности;
- e) меры контроля эффективности работы в выбранном аэропорту; и
- f) средства, меры и процедуры обеспечения безопасности пассажиров после досмотра.

Стороны признают, что они обмениваются информацией о мерах контроля качества, вытекающих из действующей программы НПКК, где это применимо. Она может включать следующее, однако данный список не является исчерпывающим:

- a) количество обзоров, инспекций и испытаний, лежащих в основе контроля качества;
- b) органы, проводящие обзоры, инспекции и испытания; и
- c) информация о том, как проводятся обзоры, инспекции и испытания.

Стороны признают, что они проводят верификацию действующих процедур каждой из Сторон на основе совместных оценок в местах принятия мер контроля в целях безопасности, применяемых в отношении [пассажиров и ручной клади и/или багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и/или груза].

Краткое изложение действующих мер безопасности согласно положениям об обмене информацией, содержащимся в статьях XX и XX, приводится в дополнении С к настоящей Договоренности.

ПОСТОЯННЫЙ КОНТРОЛЬ

Стороны согласились после вступления в силу настоящей Договоренности уведомлять друг друга с согласованной периодичностью о любых существенных изменениях в программах, правилах, письменных процедурах, упомянутых в статье XX.

Стороны согласились после вступления в силу настоящей Договоренности уведомлять друг друга с согласованной периодичностью о любых существенных изменениях мер контроля качества, упомянутых в статье XX.

Стороны согласились после вступления в силу настоящей Договоренности проводить взаимную верификацию действующих процедур с согласованной периодичностью на основе совместных оценок в местах принятия мер контроля в целях безопасности, применяемых в отношении [пассажиров и ручной клади и/или багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и/или груза]. Стороны также согласились положительно рассматривать просьбы об участии в качестве наблюдателей в инспекторских проверках безопасности, проводимых другой Стороной.

КОНСУЛЬТАЦИИ

Если одна из Сторон имеет основания считать, что другая Сторона отступает от положений настоящего раздела, эта Сторона может запросить проведение консультаций. Такие консультации начинаются в течение [] дней со дня получения такой просьбы. Невозможность достижения удовлетворительного решения в течение [] дней после начала консультаций является основанием для предпринятия Стороной, которая обратилась с просьбой о проведении консультаций, действий по отмене, отзыву, приостановлению действия разрешений, выданных авиакомпаниям другой Стороны, или наложении на них соответствующих условий. Если это оправдано чрезвычайной ситуацией или для недопущения дальнейшего несоблюдения положений настоящей статьи Сторона, которая считает, что другая Сторона отступает от положений настоящей статьи, может предпринять надлежащие промежуточные действия в любое время.

ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ И ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Временное приостановление действия

Любая Сторона имеет право временно приостановить применение настоящей Договоренности при наличии обоснованных предположений о несоблюдении или неисполнении другой Стороной или в любом другом случае, включая, но не ограничиваясь перечисленным, соображения национальной безопасности, национальных интересов, общественного порядка или здравоохранения, или вследствие безрезультатного завершения консультаций, предусмотренных статьей XX. В таком случае Сторона, желающая временно приостановить действие Договоренности, должна передать предварительное письменное уведомление другой Стороне через соответствующий полномочный орган.

Прекращение действия в одностороннем порядке

Любая Сторона может в любое время передать другой Стороне через соответствующий полномочный орган письменное уведомление о своем решении прекратить действие настоящей Договоренности. Действие Договоренности прекращается через один (1) год с даты получения уведомления другой Стороной, если уведомление о прекращении действия не будет отозвано по взаимному согласию до истечения этого периода.

ПОПРАВКИ

Любая Сторона может представить в письменном виде просьбы о внесении любых поправок ко всем или к любой части настоящей Договоренности или к любому из дополнений к ней. Такая поправка согласовывается Сторонами в письменном виде и становится неотъемлемой составной частью настоящей Договоренности. Такая поправка вступает в силу с даты, согласованной Сторонами в письменном виде.

ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ

Настоящая Договоренность вступает в силу с последней даты подписания обеими Сторонами ("даты вступления в силу") и остается в силе до прекращения ее действия в соответствии со статьей XX.

Дополнение к добавлению 28

Дополнения к типовому Меморандуму о взаимопонимании (МОВ)

Дополнение А. Перечень аэропортов

(включает все аэропорты, назначенные Сторонами, плюс выбранные рейсы, если применимо)

Дополнение В. Соглашение о неразглашении

Стороны соглашаются не раскрывать, не распространять и не предоставлять иным образом третьим сторонам без предварительного письменного согласия Сторон любые документы, их содержание или любые относящиеся к ним данные, полученные в результате обмена информацией между Сторонами.

Дополнение С. Меры безопасности

(сводный список мер безопасности, введенных Сторонами)

- безопасность аэропорта
 - требования к планированию аэропорта
 - неконтролируемая зона, контролируемая зона, охраняемые зоны ограниченного доступа и критические участки охраняемых зон ограниченного доступа
 - разграничение зон аэропортов
 - контролирование доступа
 - досмотр лиц, не являющихся пассажирами, и переносимых ими предметов
 - осмотр транспортных средств
 - наблюдение, патрулирование и другие меры физического контроля
 - безопасность воздушных судов
 - пассажиры и ручная кладь
 - досмотр пассажиров и ручной клади
 - защита пассажиров и ручной клади
 - потенциально проблемные пассажиры
 - багаж, перевозимый в грузовом отсеке
 - досмотр багажа, перевозимого в грузовом отсеке
 - охрана багажа, перевозимого в грузовом отсеке
 - установление принадлежности багажа пассажирам
 - груз и почта
 - меры контроля в целях безопасности для груза и почты
 - охрана груза и почты
 - почта и материалы эксплуатанта воздушных судов
 - припасы, используемые в полете
 - припасы аэропорта
 - меры безопасности в полете
 - отбор и подготовка персонала
 - средства обеспечения безопасности
-

Добавление 29

ТИПОВОЙ МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ (МОВ) ОТНОСИТЕЛЬНО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАЗМЕЩЕНИИ ВООРУЖЕННЫХ СОТРУДНИКОВ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА БОРТУ МЕЖДУ (...) И (...)

(...) и (...) (в дальнейшем именуемые "Сторонами"),

желая сотрудничать в достижении наивысших стандартов авиационной безопасности,

выражая намерение размещать вооруженных сотрудников службы безопасности (в дальнейшем именуемых "ССББ") на борту воздушных судов, зарегистрированных и эксплуатируемых в их государствах (в дальнейшем именуемых "своими воздушными судами"), на основе применимых международных норм и документов, включая *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Дос 8364), подписанную в Токио 14 сентября 1963 года,

договорились о нижеследующем:

1. Целью настоящего Меморандума о взаимопонимании (в дальнейшем именуемого "МОВ") является повышение уровня безопасности гражданской авиации.
2. Сотрудники полиции или другие прошедшие надлежащую подготовку государственные служащие используются в качестве ССББ, которые с согласия командира воздушного судна обеспечивают и/или восстанавливают безопасность или порядок на борту воздушных судов, выполняющих полеты между (...) и (...).
3. Несмотря на решение одной Стороны начать размещение ССББ на борту своих воздушных судов и ввести необходимые меры согласно настоящему МОВ, принятие решения о начале размещения своих ССББ на борту своих воздушных судов по-прежнему остается на усмотрение другой Стороны.
4. По запросу каждая Сторона предоставляет другой Стороне в соответствии с национальными законами и правилами общее разрешение на ношение огнестрельного оружия, боеприпасов и другого необходимого оборудования ССББ, размещенными на рейсах между (...) и (...). Такое разрешение предусматривает ношение огнестрельного оружия на борту воздушных судов и в охраняемых зонах ограниченного доступа в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, на территории (...) и (...).
5. Разрешение на ношение огнестрельного оружия предоставляется при следующих условиях:
 - a) ССББ, имеющие при себе огнестрельное оружие, боеприпасы и другое оборудование, высаживаются с борта воздушного судна или находятся в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов другой Стороны, обслуживающих международную гражданскую авиацию, только в сопровождении представителя компетентного национального полномочного органа этой другой Стороны;
 - b) после высадки с борта воздушного судна ССББ в сопровождении такого представителя следуют в зону аэропорта прибытия, назначенную компетентным национальным полномочным органом, в которой ССББ сдают на хранение имеющиеся у них огнестрельное оружие, боеприпасы и другое оборудование; и

- с) ССББ по запросу предъявляют заверенные копии имеющихся у них разрешений на ношение огнестрельного оружия.
6. Любая из Сторон, планирующая использовать ССББ, направляет письменное уведомление в национальное координационное бюро другой Стороны по крайней мере за десять (10) дней до выполнения соответствующего рейса. При наличии непосредственной опасности уведомление направляется незамедлительно. В таком письменном уведомлении, имеющем статус строго конфиденциального документа, содержится информация, указанная в дополнении А к настоящему МОВ.
7. В случае инцидента на борту воздушного судна, требующего от ССББ предприятия надлежащих действий для устранения какой-либо угрозы или поддержания безопасности, ССББ информируют соответствующие полномочные органы обеих Сторон. Если необходимо временное задержание, то лицо или лица, ставшие причиной инцидента, передаются командиром воздушного судна компетентным полномочным органам после выполнения посадки на территории другой Стороны или другого государства, т.к. ССББ не имеют каких-либо полномочий на этот счет.
8. Каждая Сторона назначает национальное координационное бюро, указанное в дополнении В к настоящему МОВ, которое выполняет обязанности, оговоренные в настоящем МОВ. Координационные бюро подготавливают и согласовывают оперативные процедуры для использования при размещении ССББ, содержание которых не раскрывается какой-либо третьей стороне без взаимного согласия обеих Сторон.
9. Стороны могут время от времени проводить рассмотрение настоящего МОВ с целью обмена информацией и опытом. Во время такого рассмотрения могут обсуждаться новые проблемы, согласовываться необходимые изменения или урегулироваться разногласия, связанные с толкованием настоящего МОВ.
10. Настоящий МОВ составлен и подписан в двух экземплярах, соответственно, на английском и _____ языках. Любой спор в отношении толкования настоящего МОВ разрешается путем достижения соглашения в ходе взаимной дискуссии, а в случае разногласий в отношении толкования текста настоящего МОВ на английском и _____ языках преимущественную силу имеет текст на английском языке.
11. Настоящий МОВ вступает в силу в день последнего подписания и действует до тех пор, пока одна из Сторон не информирует другую Сторону в письменном виде достаточно заблаговременно, т. е. по крайней мере за тридцать (30) дней, о своем желании прекратить такое сотрудничество.

Подписано от имени [НАЗВАНИЕ СТОРОНЫ]

Фамилия: _____

Должность: _____

Дата подписания: _____

Подписано от имени [НАЗВАНИЕ СТОРОНЫ]

Фамилия: _____

Должность: _____

Дата подписания: _____

Дополнение А к добавлению 29

ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРУЮ НЕОБХОДИМО ВКЛЮЧАТЬ В ПИСЬМЕННОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ О РАЗМЕЩЕНИИ СОТРУДНИКА СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА БОРТУ (ССББ) В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 6 МЕМОРАНДУМА О ВЗАИМОПОНИМАНИИ (МОВ)

- a) Дата и время командировки, включая запланированную продолжительность пребывания;
- b) Информация о рейсе, включая номер рейса и время;
- c) Количество сотрудников службы безопасности на борту (ССББ) по каждой командировке;
- d) Имена и фамилии всех участников с указанием руководителя группы;
- e) Номера паспортов;
- f) Вид, марка и серийные номера оружия;
- g) Вид и количество боеприпасов; и
- h) Информация о другом, связанном с выполнением задания, снаряжении, перевозимом на борту воздушного судна, например, средствах радиосвязи или наручниках.

— — — — —

Дополнение В к добавлению 29

СПИСОК НАЦИОНАЛЬНЫХ КООРДИНАЦИОННЫХ БЮРО, НАЗНАЧЕННЫХ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 8 МЕМОРАНДУМА О ВЗАИМОПОНИМАНИИ (МОВ)

НАЗВАНИЕ СТОРОНЫ

Национальное координационное бюро по вопросам размещения сотрудников службы безопасности на борту:

Наименование полномочного органа:

Адрес:

Почтовый индекс:

Тел.:

Факс:

E-mail:

НАЗВАНИЕ СТОРОНЫ

Национальное координационное бюро по вопросам размещения сотрудников службы безопасности на борту:

Наименование полномочного органа:

Адрес:

Почтовый индекс:

Тел.:

Факс:

E-mail:

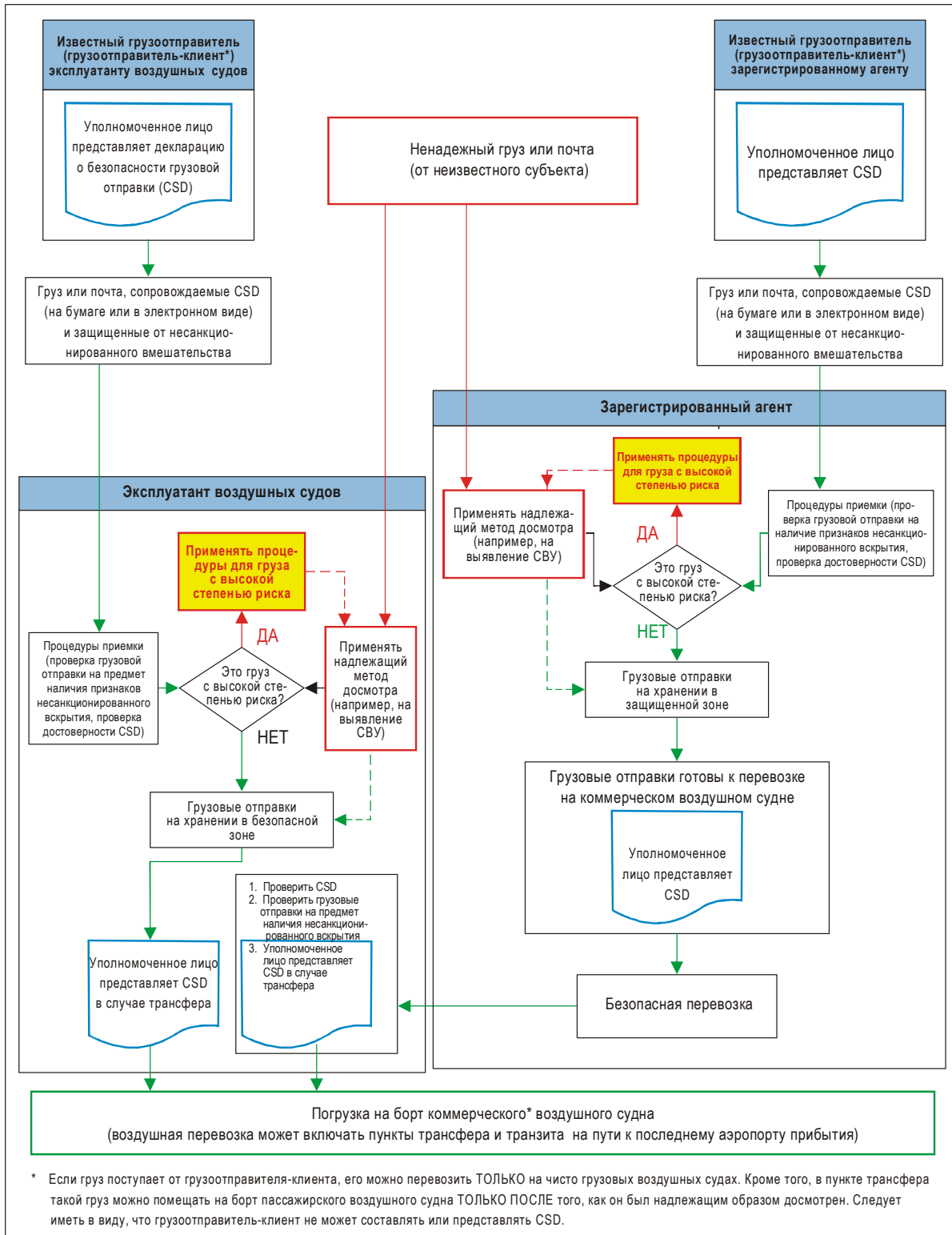
Добавление 30

ЗАЩИЩЕННАЯ ЦЕПЬ ДОСТАВКИ АВИАГРУЗА

Для оказания помощи персоналу, занимающемуся приемкой, обработкой и досмотром багажа, в осуществлении своих должностных обязанностей в соответствии с установленными принципами защиты цепи доставки авиагруза государствам следует учесть содержащийся в настоящем добавлении инструктивный материал:

- a) Схема процесса обеспечения защиты цепи доставки авиагруза.
- b) Форма приемки авиагруза – безопасность.

— — — — —





Механизм принятия решения о приемке авиагруза БЕЗОПАСНОСТЬ

Местонахождение/пункт	Авианакладная (MAWB или HWB)	Рейс №	Пункт назначения	Дата (дд/мм/гг)
-----------------------	------------------------------	--------	------------------	-----------------

Название организации, представившей груз	Идентификационный номер (если имеется)
--	--

Этап 1. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

Груз получен от (отметить галочкой):		Эксплуатант воздушных судов (ТРАНСФЕР)	Неизвестно	Грузоотправитель-клиент
<input type="checkbox"/> Зарегистрированный агент	<input type="checkbox"/> Известный грузоотправитель			
		Применялись ли надлежащие меры контроля в целях безопасности до прибытия?		
		<input type="checkbox"/> Да	<input checked="" type="checkbox"/> Нет или нет данных	

Этап 2. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Статус безопасности: (отметить галочкой, как указано в Декларации о безопасности грузовой отправки)				ТРЕБУЕТСЯ ДОСМОТР	Подлежит перевозке на:	
<input type="checkbox"/> На коммерческом ВС - SPX -	<input type="checkbox"/> Только на грузовом ВС - SCO -	<input checked="" type="checkbox"/> Груз с высокой степенью риска* - SHR -	<input type="checkbox"/> Нет данных		<input checked="" type="checkbox"/> Пассажирские ВС	<input type="checkbox"/> Только грузовые ВС

* Если [да], отметить галочкой визузу квадрат высокой степени риска

Этап 3. ДОСМОТР ДЛЯ ГРУЗА С ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ РИСКА ИЛИ АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ МЕТОД ДОСМОТРА

Имеются ли на грузовой отправке признаки вскрытия?	Является ли обнаружение СВУ с помощью используемых методов досмотра маловероятным?	Получена ли какая-либо разведывательная информация, указывающая, что с данной грузовой отправкой следует обращаться как с грузом с высокой степенью риска?
<input type="checkbox"/> Нет	<input checked="" type="checkbox"/> Да	<input checked="" type="checkbox"/> Да
Отметить галочкой квадрат высокой степени риска, если: - [да] внутри квадрата из точек; или - оба квадрата [да] внутри квадрата из сплошной линии		Если [да], применить пп. 1. или 2. ниже: 1. Отметить квадрат высокой степени риска, если: [да] + [требуется досмотр]; или [да] + [признаки вскрытия] 2. Отметить квадрат альтернативного досмотра, если п. 1 выше неприменим
Применить альтернативный метод досмотра, который эффективно обнаружит СВУ.		
Имеются ли на грузовой отправке признаки аномалий, вызывающие подозрения?		
<input type="checkbox"/> Нет		<input checked="" type="checkbox"/> Да

Фамилия и инициалы лица, принимающего или отклоняющего партию груза для перевозки по воздуху:	Принята ли представленная партия груза для перевозки по воздуху?
	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет

Дополнительная информация

Добавление 31

ОБЩИЕ РАМКИ РЕЖИМА ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО АГЕНТА

При введении режима зарегистрированного агента государствам следует рассмотреть вопрос о включении инструктивного материала, содержащегося в следующих дополнениях к настоящему добавлению, в свои национальные программы безопасности гражданской авиации:

- a) Типовой процесс утверждения зарегистрированного агента.
- b) Требования к безопасности для зарегистрированных агентов.
- c) Образец программы безопасности зарегистрированного агента.

Дополнение А к добавлению 31

ТИПОВОЙ ПРОЦЕСС УТВЕРЖДЕНИЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО АГЕНТА

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Настоящий инструктивный материал предназначен для оказания государствам помощи в создании программы зарегистрированных агентов. В нем содержится описание процесса и требований, предъявляемых на утверждение в качестве зарегистрированного агента. Блок-схема на рис. А31-1 иллюстрирует процесс подачи и рассмотрения заявки на получение статуса зарегистрированного агента.

1.2 Процесс утверждения, включая инспекции на местах (называемые также проверками на местах), должен осуществляться соответствующим полномочным органом государства или структурой, уполномоченной действовать от его имени, согласно требованиям соответствующего полномочного органа.

2. КРИТЕРИИ

2.1 Государствам следует установить четкие критерии предоставления статуса зарегистрированного агента, которые должны включать наряду с прочим способность организации:

- a) предоставить защищенные объекты для приемки, осуществления мер контроля в целях безопасности (которые могут включать досмотр с использованием технических средств), хранения прошедших контроль в целях безопасности авиагрузовых отправок и, где это применимо, защищенной наземной транспортировки;
- b) производить в соответствии с национальными требованиями надлежащий набор, отбор и подготовку в необходимом количестве руководящего и оперативного персонала на внутренней или контрактной основе для осуществления своей деятельности; и
- c) на постоянной основе демонстрировать соблюдение установленных соответствующим полномочным органом требований к безопасности для зарегистрированных агентов.

2.2 Процесс утверждения зарегистрированного агента должен быть привязан к конкретным объектам.

3. ПРИМЕНЕНИЕ

3.1 Любая организация, претендующая на получение статуса зарегистрированного агента, должна заполнить заявку по утвержденной соответствующим полномочным органом форме, которая должна быть подписана ответственным старшим руководителем такой организации.

3.2 Заявка должна содержать, как минимум, следующие сведения:

- a) название и регистрационный номер организации;

- b) налоговый регистрационный номер, где это применимо;
- c) официальный служебный адрес;
- d) контактные данные, включая номера телефонов и факсов и/или адреса электронной почты;
- e) данные о структуре собственности организации;
- f) описание организации, включая ее основной бизнес или виды деятельности;
- g) фамилию, должность и контактные данные лица, отвечающего за безопасность;
- h) заявление о том, что представленная информация является точной и что представление ложных данных влечет за собой исключение из числа претендентов;
- i) подпись ответственного старшего руководителя; и
- j) дату подачи заявки.

3.3 К заявке на получение статуса зарегистрированного агента должна прилагаться в письменном виде программа безопасности зарегистрированного агента с изложением политики, процедур и мер, осуществляемых данной организацией, включая требования к набору, отбору и подготовке персонала.

3.4 Государства могут требовать от организации, подающей заявку на получение статуса зарегистрированного агента, предоставления дополнительной информации, например, документа о регистрации, выданного соответствующим полномочным органом государства, в котором такая организация зарегистрирована и/или осуществляет деятельность, или других рекомендаций в поддержку заявки.

3.5 Государствам следует вести точную регистрацию всех действий, предпринятых в отношении заявки, включая решение о принятии или отклонении заявки. Если заявка принята, такие записи необходимо сохранять в досье в течение срока действия предоставленного организации статуса и, по крайней мере, еще одного года после истечения этого срока.

3.6 Отклоненные заявки необходимо хранить в досье, как правило, в течение по крайней мере одного года.

4. РАССМОТРЕНИЕ ЗАЯВКИ

4.1 Государствам следует тщательно рассматривать все заявки и сопроводительные документы, проверяя их обоснованность и точность путем контактов с указанными в заявке рекомендующими организациями на личной основе, по телефону или по электронной почте, либо путем проверки через соответствующий полномочный орган, выдавший любое приложенное к заявке свидетельство или письмо их действительности и/или подлинности.

4.2 Программы безопасности следует рассматривать на предмет соответствия национальным требованиям и с целью убедиться в том, что предусмотренные в программе процедуры изложены достаточно подробно и содержат полную информацию и рекомендации для персонала.

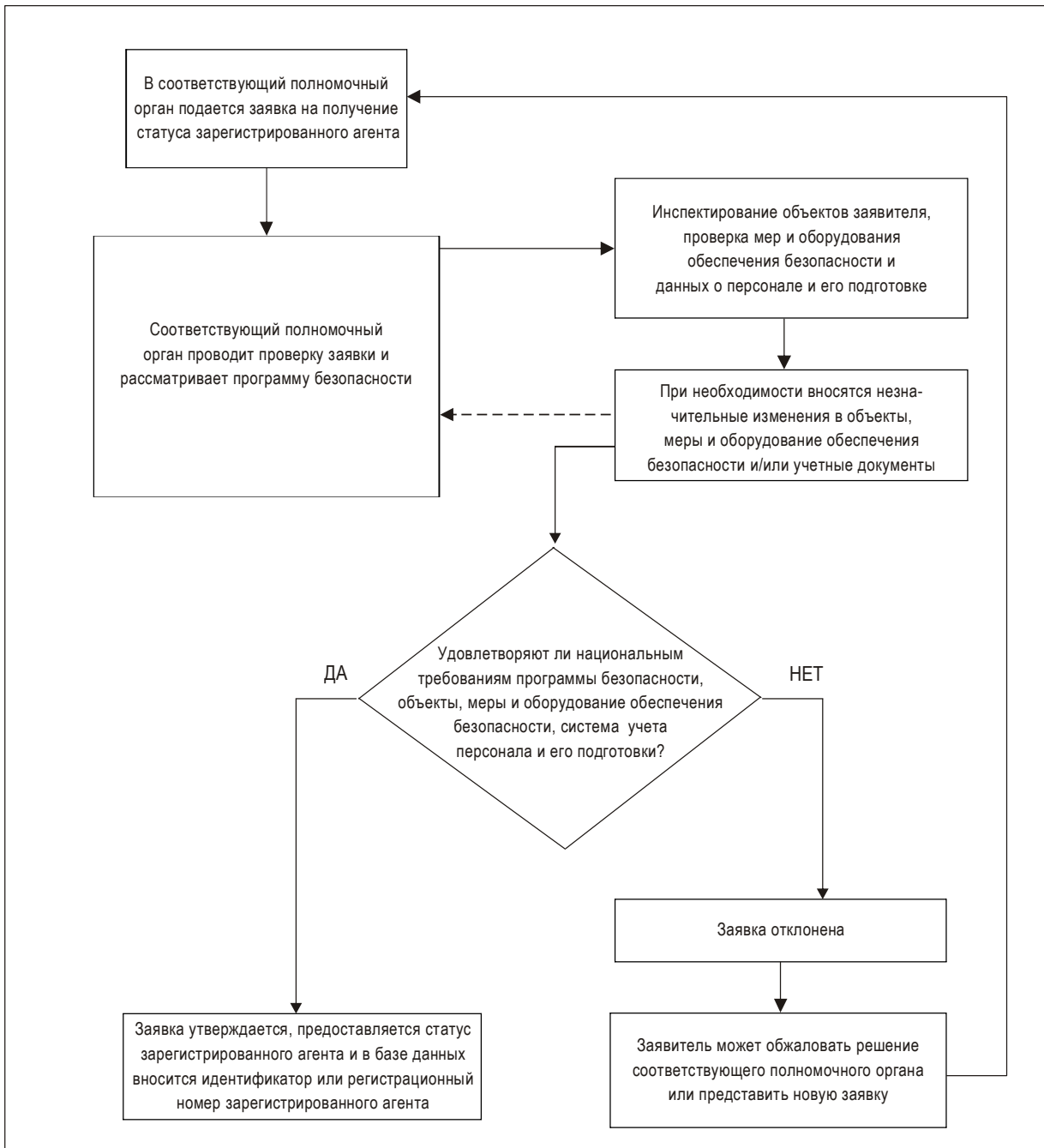


Рис. А31-1. Типовой процесс утверждения статуса зарегистрированного агента

4.3 Если зарегистрированный агент уполномочен назначать или утверждать известных грузоотправителей, государство должно убеждаться в способности зарегистрированного агента осуществлять эти обязанности. Государствам следует рассматривать и утверждать установленные зарегистрированными агентами процессы назначения известных грузоотправителей в соответствии с программой безопасности зарегистрированного агента.

5. ИНСПЕКТИРОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ

5.1 Прежде чем присвоить заявителю статус зарегистрированного агента, соответствующий полномочный орган должен провести инспекцию объектов или служебных помещений для проверки действительности информации, представленной в заявке, а также политики, процедур и мер, изложенных в программе безопасности кандидата на статус зарегистрированного агента.

5.2 Инспекторы, которым поручено провести инспекцию или проверку, должны удостовериться в соответствии перечисленных ниже позиций национальным требованиям и положениям представленной заявителем программы безопасности зарегистрированного агента:

- a) меры обеспечения физической безопасности и контроля доступа;
- b) процедуры набора персонала и проверки анкетных данных;
- c) процедуры, программы и учетные данные, относящиеся к подготовке персонала по безопасности;
- d) наличие каких-либо других организаций, совместно с которыми используются объекты;
- e) хранение прошедшего проверку на безопасность авиагруза и почты;
- f) меры контроля и досмотра в целях безопасности; и
- g) доставка защищенного груза зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов.

5.3 Если по завершении инспекции соответствующий полномочный орган или организация, действующая от его имени, убедится в том, что объекты или служебные помещения заявителя, его оборудование и процедуры обеспечения безопасности и учетная документация по набору и подготовке персонала отвечают национальным требованиям и соответствуют программе безопасности зарегистрированного агента, он должен рекомендовать утверждение заявки.

5.4 Если инспектор обнаружит, что в некоторых областях требуются незначительные корректировки, заявителя следует уведомить об этом в письменной форме с указанием тех областей, в которых заявителю не удалось обеспечить соответствие требованиям. Если такие области несоблюдения незначительны и не ставят под угрозу безопасность грузовых операций и гражданской авиации, процесс утверждения может продолжаться параллельно с корректирующими действиями заявителя.

6. ПРИНЯТАЯ ЗАЯВКА

Если соответствующий полномочный орган удовлетворен информацией, содержащейся в представленных заявителем заявке и программе безопасности, соответствующий полномочный орган должен

направить заявителю письменное уведомление, которое может содержать дату и время проведения соответствующим полномочным органом инспекции объектов или служебных помещений заявителя.

7. ОТКЛОНЕННАЯ ЗАЯВКА

7.1 Соответствующий полномочный орган должен отказать в принятии и утверждении заявки, если заявитель не смог представить достаточно полную информацию или представил неточные данные в отношении своей деятельности и/или персонала, либо если заявителю ранее уже было отказано по соображениям безопасности или по иным причинам.

7.2 Соответствующему полномочному органу следует определить порядок действий в отношении заявок, которые были отклонены или не были приняты. По каждому случаю отклонения заявки следует консультироваться с юристами.

7.3 Если соответствующий полномочный орган отклоняет или не принимает заявку, заявителя следует как можно быстрее уведомлять в письменной форме о принятом соответствующим полномочным органом решении и, если это уместно, о причинах принятия такого решения. Следует ожидать, что заявитель будет обжаловать решение, принятое соответствующим полномочным органом.

8. РЕЕСТР И ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ АГЕНТОВ

8.1 Государству следует вести соответствующую базу данных или реестр всех утвержденных зарегистрированных агентов. В таком реестре следует указывать, как минимум, название зарегистрированного агента, присвоенный соответствующим полномочным органом регистрационный номер, служебный адрес, номера телефонов для контакта и срок действия присвоенного зарегистрированному агенту статуса. Реестр должен постоянно обновляться и быть доступным для утвержденных зарегистрированных агентов и эксплуатантов воздушных судов, возможно, через защищенные каналы электронной связи.

8.2 Каждому утвержденному зарегистрированному агенту должен присваиваться индивидуальный регистрационный номер, причем номер, присвоенный одному зарегистрированному агенту, не должен присваиваться другому агенту. Если зарегистрированный агент подает заявку на возобновление статуса до истечения срока его действия и такая заявка принята, то срок действия этого статуса может быть продлен и регистрационный номер может быть сохранен. Если зарегистрированный агент подает повторную заявку по истечении срока действия его статуса и такая заявка принята, ему должен быть присвоен новый регистрационный номер.

8.3 Соответствующему полномочному органу следует ввести правило или процедуры, требующие от зарегистрированных агентов указывать свои индивидуальные регистрационные номера на определенных грузовых документах, таких как декларация о безопасности грузовой отправки, которые требуют включения такой информации. Следует также установить, что невнесение зарегистрированным агентом своего индивидуального регистрационного номера в такую документацию является административным правонарушением, влекущим за собой штраф и/или штрафные санкции.

9. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ ИЗМЕНЕНИИ

Каждый зарегистрированный агент должен в течение установленного периода уведомлять соответствующий полномочный орган о любых существенных изменениях своего статуса или информации, представленной в его заявке. Несоблюдение такого требования об уведомлении должно рассматриваться как правонарушение, влекущее за собой штраф и/или штрафные санкции, которые могут включать приостановление действия статуса и исключение из реестра.

10. ИНСПЕКЦИИ И ИСПЫТАНИЯ

10.1 Соответствующему полномочному органу следует ввести программу мониторинга для зарегистрированных агентов, позволяющую убедиться в том, что они на постоянной основе соблюдают национальные требования и требования своих утвержденных программ безопасности зарегистрированного агента. Такая программа должна предусматривать регулярное проведение проверок и испытаний мер обеспечения безопасности на объектах зарегистрированных агентов, включая учебные мероприятия, и может быть составной частью национальной программы контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации государства.

10.2 На каждого зарегистрированного агента следует вести подробное досье, содержащее сведения о всех проверках и испытаниях, проведенных соответствующим полномочным органом, в том числе о результатах, принятых решениях или предпринятых действиях. Такие записи должны храниться соответствующим полномочным органом в течение периода действия статуса зарегистрированного агента и, по крайней мере, еще одного года по истечении этого срока.

11. ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ, ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ ИЛИ ОТЗЫВ СТАТУСА

11.1 Государствам следует установить критерии дисквалификации, приостановления действия и отзыва статуса зарегистрированного агента, которые приводятся ниже. Всех подателей заявок на получение статуса зарегистрированного агента следует информировать об этих критериях до подачи заявки или при подаче заявки.

- a) Дисквалификация. Может быть обусловлена неспособностью соблюдать требования, предъявляемые к зарегистрированному агенту на этапе подачи заявки, а также выполнять или осуществлять требуемые государством меры или процедуры после наложения административных предупреждений или штрафов.
- b) Приостановление действия статуса. Может быть обусловлено краткосрочной неспособностью осуществлять требуемые государством меры контроля в целях безопасности или добровольной просьбой организации приостановить действие ее статуса на определенный период времени или на постоянной основе.
- c) Отзыв статуса. Может быть обусловлен постоянными нарушениями национальных требований или утвержденной программы безопасности зарегистрированного агента, либо данная организация может более не заниматься оформлением, обработкой и хранением авиаграуза.

— — — — —

Дополнение В к добавлению 31

ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ АГЕНТОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

За нижеперечисленные аспекты отвечает зарегистрированный агент, и они должны соблюдаться на постоянной основе в период действия назначения или статуса зарегистрированного агента. Государства или организации, уполномоченные действовать от имени государства (например, инспекторы или проверяющие), при осуществлении инспекций или проверок должны обеспечить инспектирование или проверку нижеперечисленных областей на предмет соответствия национальным требованиям и требованиям принятой заявителем программы безопасности зарегистрированного агента.

2. НАБОР И ОТБОР ПЕРСОНАЛА

2.1 Зарегистрированные агенты должны представить соответствующие сведения и учетную документацию о своих процедурах набора и отбора сотрудников всех категорий, включая постоянный, временный и субподрядный персонал.

2.2 Процедуры набора и отбора персонала должны предусматривать проверку анкетных данных в соответствии с национальными требованиями и, где это допускается законодательством, проверку на наличие судимости при приеме на работу.

2.3 Зарегистрированные агенты должны по запросу предоставлять личные дела своих сотрудников и субподрядного персонала, чтобы удостовериться, что все сотрудники, имеющие доступ к грузовым отправлениям, обозначенным как авиагруз или авиапочта, прошли надлежащую проверку.

3. ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА

3.1 Зарегистрированные агенты должны принимать и/или вводить соответствующую программу подготовки персонала, отвечающую национальным требованиям, для всех сотрудников, имеющих несопровождаемый доступ к отправлениям, обозначенным как авиагруз или авиапочта, и вести надлежащий учет такой подготовки как на начальном уровне, так и на этапе переподготовки.

3.2 Зарегистрированные агенты должны требовать от агентов или уполномоченных представителей представления учетной документации о подготовке персонала для демонстрации того, что они прошли надлежащую подготовку в области безопасности, прежде чем приступить к выполнению операций по оформлению, обработке или транспортировке отправок, обозначенных как авиагруз или авиапочта.

4. ФИЗИЧЕСКИЕ И ПРОЦЕДУРНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ И КОНТРОЛЬ ДОСТУПА

4.1 Зарегистрированные агенты должны обеспечивать, чтобы:

- a) объекты были защищены от несанкционированного доступа, что может включать использование физических барьеров, например ограждений или ворот, и введение надлежащих процедур контроля доступа с уделением особого внимания зонам или помещениям, где проходит обработку авиагруз или авиапочта;
- b) зоны или помещения, в которых производится комплектация или упаковка отправок для перевозки по воздуху, контролировались надлежащим образом подготовленным персоналом для предотвращения помещения в них на этом этапе несанкционированных предметов или веществ;
- c) отправки, обозначенные как авиагруз или авиапочта, хранились в зоне, недоступной для несанкционированных лиц, и находились под охраной до передачи другому зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов; и
- d) доступ в зоны, откуда отправляется груз, контролировался и действовали процедуры для обеспечения того, чтобы доступ в такие зоны получали только лица и транспортные средства, имеющие на то право.

4.2 Зарегистрированные агенты должны внедрять достаточные меры контроля для обеспечения целостности отправок, обозначенных как авиагруз или авиапочта, и обнаружения несанкционированного доступа к отправлениям или помещения в них запрещенных предметов. Эти меры могут помимо прочего включать патрулирование, наблюдение с помощью замкнутой телевизионной системы и контроль доступа с помощью электронных средств.

4.3 Зарегистрированные агенты должны назначить по крайней мере одного сотрудника на каждом объекте ответственным за применение мер безопасности на данном объекте и контроль за их осуществлением. Такое лицо должно проходить проверку анкетных данных на отсутствие судимости в соответствии с национальным законодательством.

4.4 Если зона хранения авиагруза или авиапочты находится в пределах охраняемой зоны ограниченного доступа аэропорта, зарегистрированные агенты должны соблюдать программы безопасности аэропорта и/или другие директивные указания, касающиеся защиты таких зон от несанкционированного доступа, и эти положения должны быть четко описаны в программе безопасности зарегистрированного агента.

4.5 Любые другие субъекты, пользующиеся совместно с зарегистрированным агентом теми же объектами или их частями, должны соблюдать программу безопасности зарегистрированного агента. К ним относятся любые субъекты, с которыми зарегистрированный агент заключил контракт на выполнение обязанностей, указанных в программе безопасности зарегистрированного агента, и за которые зарегистрированный агент несет ответственность.

4.6 В том случае, если какой-либо субъект, с которым зарегистрированный агент заключил контракт, выполняет на выезде обязанности, за которые отвечает зарегистрированный агент (например, упаковывание предметов искусства в музее), применяются такие же меры защиты, как и на объектах зарегистрированного агента. Все такие места должны контролироваться зарегистрированным агентом, рассматриваться как собственный объект зарегистрированного агента и быть указаны в программе безопасности зарегистрированного агента.

5. ХРАНЕНИЕ ЗАЩИЩЕННОГО АВИАГРУЗА И АВИАПОЧТЫ

5.1 При обеспечении защиты отправок, обозначенных как авиагруз или авиапочта и предназначенных для перевозки на коммерческих воздушных судах, зарегистрированные агенты должны принимать следующие меры:

- a) авиагруз или авиапочта должны упаковываться и/или опечатываться с использованием методов, которые позволят легко обнаружить любые признаки несанкционированного вскрытия;
- b) авиагруз или авиапочта должны храниться в недоступном для несанкционированных лиц месте и должны быть защищены до момента передачи их другому зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов в соответствии с оговоренными в программе безопасности зарегистрированного агента мерами в отношении контроля доступа;
- c) авиагруз и авиапочта должны храниться таким образом, чтобы не допустить перемешивания защищенного и незащищенного груза (например, путем использования разных мест хранения, маркировки); и
- d) авиагруз и авиапочта должны быть постоянно защищены до момента их передачи другому зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов для того, чтобы обеспечить целостность таких отправок и предотвратить помещение в них запрещенных предметов.

5.2 Инструкции по хранению и работе с авиагрузом и мерам контроля доступа к ним должны предоставляться всему персоналу, независимо от категории их допуска. Однако доступ к авиагрузу, его обработку и хранение следует разрешать только санкционированному персоналу.

5.3 Зарегистрированные агенты должны применять меры контроля в целях безопасности, включая досмотр, в отношении авиагруза и авиапочты, когда установлено, что целостность таких отправок могла быть нарушена вследствие отсутствия надлежащего контроля или возможного несанкционированного вмешательства. В зависимости от ситуации (например, намеренное нарушение мер безопасности или преступные намерения, или несанкционированное вскрытие) и с учетом требований программы безопасности зарегистрированного агента и/или программы безопасности аэропорта сотрудник зарегистрированного агента, отвечающий за осуществление контроля за применением мер безопасности, должен уведомить об этом соответствующий полномочный орган.

6. МЕРЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ И ДОСМОТРА

6.1 Зарегистрированные агенты должны подвергать досмотру все авиагрузы и авиапочту, если не подтверждено, что:

- a) зарегистрированным агентом были приняты необходимые меры контроля в целях безопасности, и отправка находилась под защитой от несанкционированного вмешательства с момента применения этих мер безопасности до ее приемки для последующей перевозки по воздуху;
- b) известным грузоотправителем были приняты необходимые меры контроля в целях безопасности, и отправка находилась под защитой от несанкционированного вмешательства с момента применения этих мер безопасности до ее приемки для последующей перевозки по воздуху;

- c) грузоотправителем-клиентом были приняты надлежащие меры контроля в целях безопасности, и отправка находилась под защитой от несанкционированного вмешательства с момента принятия этих мер безопасности до ее приемки для последующей перевозки по воздуху и данная отправка не перевозится на пассажирском воздушном судне; или
- d) данная отправка освобождена от досмотра и находилась под защитой от несанкционированного вмешательства с момента ее обозначения как авиагруз или авиапочта до ее приемки для последующей перевозки по воздуху.

6.2 Зарегистрированные агенты должны вводить процедуры для досмотра груза с высокой степенью риска. Такие процедуры должны соответствовать национальным требованиям, а их описание должно содержаться в программе безопасности зарегистрированного агента.

6.3 При осуществлении досмотра авиагруза или авиапочты зарегистрированные агенты должны использовать средства или методы, которые могут позволить выявить СВУ, принимая при этом во внимание характер каждой отправки. Досмотр считается завершенным, когда оператор, осуществляющий досмотр, убеждается в том, что отправка не содержит СВУ и что ее характер подтверждается.

6.4 Описание методов и процессов досмотра должно включаться в программу безопасности зарегистрированного агента с указанием надлежащих методов обнаружения СВУ с учетом характера каждой отправки.

7. ТРАНСПОРТИРОВКА ЗАЩИЩЕННОГО АВИАГРУЗА И АВИАПОЧТЫ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОМУ АГЕНТУ ИЛИ ЭКСПЛУАТАНТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

7.1 Зарегистрированные агенты должны информировать других зарегистрированных агентов или эксплуатантов воздушных судов о методе транспортировки отправок, обозначенных как авиагруз или авиапочта, и о применяемых при такой транспортировке мерах безопасности для защиты отправок от несанкционированного доступа до момента доставки и приемки другим зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов.

7.2 Зарегистрированные агенты должны обеспечивать, чтобы все транспортные средства, используемые для транспортировки авиагруза или авиапочты, независимо от их принадлежности самому зарегистрированному агенту или одному из подрядчиков, были на постоянной основе защищены от несанкционированного вмешательства путем использования номерных индикаторных пломб или других надлежащих методов.

7.3 Грузовые отделения транспортных средств, в которых перевозятся отправки, должны запираяться и/или опечатываться. Транспортные средства с брезентовым верхом должны защищаться таким образом, чтобы обеспечить обнаружение любого несанкционированного вмешательства, а транспортные средства с открытой платформой должны оставаться под наблюдением. Незащищенные транспортные средства должны на постоянной основе сопровождаться отдельными транспортными средствами в соответствии с программами безопасности зарегистрированного агента или требованиями соответствующего полномочного органа.

7.4 Если для защиты транспортных средств, перевозящих авиагруз или авиапочту, используются номерные индикаторные пломбы, зарегистрированные агенты должны продемонстрировать, что доступ к таким пломбам контролируется, а их номера регистрируются. Если вместо пломб используется другой метод, зарегистрированные агенты должны продемонстрировать, каким образом обеспечивается защита авиагруза или авиапочты и обнаруживается несанкционированное вскрытие.

7.5 Если для транспортировки авиагруза или авиапочты зарегистрированный агент использует подрядчика, зарегистрированный агент должен либо печатывать отправки, либо получать от подрядчика подписанную декларацию.

7.6 Декларация подрядчика или наземного перевозчика должна согласовываться наземным перевозчиком, который транспортирует авиагруз или авиапочту от имени зарегистрированного агента, за исключением случаев, когда этот наземный перевозчик сам утвержден в качестве зарегистрированного агента или сертифицирован соответствующим полномочным органом (если в государстве действует программа сертификации наземных перевозчиков). Подписанная декларация должна храниться зарегистрированным агентом, которому наземный перевозчик предоставляет транспорт. Экземпляр подписанной декларации должен предоставляться по запросу зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов, принимающему грузовые отправки, или соответствующему полномочному органу.

7.7 Зарегистрированные агенты должны продемонстрировать, что их водители прошли надлежащую подготовку по вопросам обеспечения безопасности. Если организацией транспортировки занимается другой зарегистрированный агент, от него следует требовать представления доказательств того, что водители прошли подготовку, или экземпляра декларации наземного перевозчика.

7.8 Зарегистрированные агенты должны предоставлять наземным перевозчикам всю относящуюся к грузовым отправкам документацию, включая декларации о безопасности грузовой отправки. Перед тем как передать груз другому зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов, или получить груз от них, зарегистрированные агенты должны убедиться в том, что декларации содержат всю необходимую информацию, особенно информацию о статусе безопасности грузовых отправок, который означает, что груз допущен к перевозке на пассажирском или чисто грузовом воздушном судне. В отсутствие указания о статусе безопасности следует исходить из того, что такие меры в целях безопасности ранее не применялись.

7.9 После приемки грузовой отправки другим зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов должна надлежащим образом составляться соответствующая декларация о безопасности грузовой отправки, свидетельствующая о том, что ответственность за обеспечение защиты грузовой отправки перешла к другому субъекту защищенной цепи доставки.

8. ПОВТОРНАЯ ВАЛИДАЦИЯ

8.1 Зарегистрированные агенты должны проходить повторную валидацию на регулярной основе не реже одного раза в пять лет. Она должна предусматривать верификацию на местах, позволяющую убедиться в том, что зарегистрированные агенты по-прежнему соблюдают изложенные выше требования к безопасности в соответствии с программами безопасности зарегистрированного агента и другими применимыми программами, включая национальные программы. Сроки повторной валидации для разных объектов могут быть разными.

8.2 Инспекцию служебных помещений зарегистрированного агента государством или организацией, уполномоченной государством действовать от его имени, в соответствии с национальной программой контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации можно рассматривать как верификацию на месте.

8.3 Если в результате инспекции делается вывод о том, что соответствующий зарегистрированный агент более не соблюдает требования, об этом следует уведомить соответствующий полномочный орган, и статус зарегистрированного агента должен быть отозван. Сразу же после такого отзыва, но в любом случае не позднее чем через 24 часа, соответствующий полномочный орган должен обеспечить внесение данных об изменении статуса данного субъекта в свою национальную авиагрузовую базу данных или реестр.

— — — — —

Дополнение С к добавлению 31

ОБРАЗЕЦ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО АГЕНТА

1. **Международные обязательства и организации:**

- a) структура и роль международных и региональных организаций гражданской авиации;
- b) цель различных конвенций, Приложения 17 и нормативных положений, разработанных региональными организациями.

2. **Национальные обязательства и ответственность:**

- a) компетентный соответствующий полномочный орган, включая соответствующий полномочный орган, ведающий вопросами авиационной безопасности;
- b) законодательство, правила и национальная программа безопасности гражданской авиации;
- c) обзор результатов оценки угроз и риска.

3. **Политика в области безопасности и организационная структура зарегистрированного агента:**

- a) политика в области безопасности;
- b) функции и обязанности применительно к авиационной безопасности и защищенной цепи доставки;
- c) лицо, ответственное за безопасность, и круглосуточная оперативная связь;
- d) информация, процедуры связи и контроль документации;
- e) описание деятельности;
- f) процедуры назначения известных грузоотправителей и участие в наделении их полномочиями, если применимо.

4. **Меры безопасности в аэропорту и на объектах:**

- a) физические и процедурные меры безопасности для защиты объектов и средств, используемых зарегистрированным агентом (включая системы обнаружения и наблюдения);
- b) меры контроля доступа для защиты авиагруза и авиапочты;
- c) программы технического обслуживания, испытаний и разрешения проблем;
- d) координация действий с правоохранительными органами;

- e) поставщики услуг по обеспечению безопасности;
- f) надежное хранение охранных пломб, замков и ключей.

5. **Меры безопасности в отношении груза и почты:**

- a) программа и критерии деятельности зарегистрированного агента (включая приемку, обработку и транспортировку груза);
- b) программа и критерии деятельности известного грузоотправителя и грузоотправителя-клиента (включая приемку, обработку и транспортировку груза);
- c) перечень мер, применяемых при приемке, обработке (включая досмотр), хранении и транспортировке авиагруза и авиапочты. Меры в отношении груза и почты:
 - i) процедуры приемки;
 - ii) меры, применяемые к незащищенному грузу;
 - iii) перечень освобождений от досмотра в целях безопасности или физического осмотра;
 - iv) меры, принимаемые в отношении груза особых категорий (например, живых животных, несопровождаемого багажа, трансферного и транзитного груза, человеческих останков и почты);
 - v) меры, принимаемые в отношении груза с высокой степенью риска;
 - vi) обращение с подозрительным грузом и почтой;
- d) защита груза и почты от несанкционированного вмешательства:
 - i) физические характеристики помещений, используемых для приемки и хранения груза и почты;
 - ii) меры контроля доступа;
 - iii) меры, применяемые при хранении и защите;
- e) контроль документации, информационная безопасность и ведение учетной документации:
 - i) декларации о безопасности грузовой отправки и прочая информация по безопасности, касающаяся грузовых отправок;
 - ii) меры по контролю документации и принципы и процедуры ведения учетной документации;
 - iii) меры по контролю доступа к документации, записям и данным и по защите информации от ненадлежащего использования и внесения изменений.

6. **Досмотр авиагруза:**

- a) нормы досмотра авиагруза и авиапочты всех типов, включая груз с высокой степенью риска;
- b) местонахождение пункта досмотра;
- c) перечень досмотрового оборудования, его характеристики, калибровка и порядок использования (включая наиболее подходящий метод с учетом характера грузовой отправки);
- d) поставщик досмотровых услуг или оператор оборудования;
- e) порядок обращения с отправлениями, освобожденными от досмотра;
- f) альтернативные меры контроля в целях безопасности в отношении авиагруза и авиапочты;
- g) порядок действий на случай срабатывания сигнализации;
- h) программы технического обслуживания и испытаний досмотрового оборудования.

7. **Транспортировка:**

- a) меры для обеспечения того, чтобы отправки авиагруза и авиапочты были защищенными на момент их доставки с объектов зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей и грузоотправителей-клиентов;
- b) порядок осмотра грузовых отсеков (перед погрузкой);
- c) меры безопасности, применяемые в отношении транспортных средств во время транспортировки;
- d) порядок отслеживания транспортных средств и грузовых отправок во время транспортировки;
- e) процедуры валидации транспортировки;
- f) меры для обеспечения того, чтобы транспортировка не поручалась несанкционированной третьей стороне;
- g) проверка личности водителей, осуществляющих забор и транспортировку авиагруза и авиапочты.

8. **Набор персонала:**

- a) порядок набора персонала, имеющего отношение к обработке груза (включая его досмотр) или имеющего несопровождаемый доступ к защищенному авиагрузу и/или относящейся к нему информации;
- b) порядок проверки анкетных данных и ведения учетных записей о персонале;
- c) порядок увольнения сотрудников со службы.

9. Подготовка персонала

- a) список персонала, имеющего допуск, для каждого объекта;
- b) описание программы подготовки по безопасности и ведение учетных записей о подготовке персонала;
- c) программы начальной подготовки и переподготовки для следующего персонала:
 - i) персонал службы безопасности, который проводит досмотр с помощью технических средств, ручной досмотр и проверки;
 - ii) персонал по наземному обслуживанию и прочий персонал (подготовка в целях повышения осведомленности в вопросах безопасности);
 - iii) менеджеры, руководители среднего звена и сотрудники зарегистрированного агента, занимающиеся вопросами безопасности.

10. Планирование на случай непредвиденных обстоятельств:

Планы и порядок действий на случай возникновения следующих непредвиденных обстоятельств:

- a) угроза применения взрывчатых устройств;
- b) обнаружение подозрительного или запрещенного к перевозке предмета;
- c) отказы досмотрового оборудования и оборудования информационных технологий;
- d) повышение уровня угрозы, требующее ужесточения мер безопасности;
- e) рейсы с высокой степенью риска.

11. Уведомление об инцидентах и последующие действия:

- a) порядок уведомления об инцидентах;
- b) порядок расследования инцидентов;
- c) последующие действия и планы корректирующих мер.

12. Внутренний мониторинг эффективности деятельности и контроль качества:

- a) порядок мониторинга соблюдения мер безопасности и осуществления деятельности по контролю качества (в соответствии с данной программой и национальной программой контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации);
- b) ресурсы для осуществления деятельности по контролю качества.

13. Порядок задействования более высоких инстанций

14. **Приложения, которые могут помочь соответствующему полномочному органу или зарегистрированному агенту в определении или организации выполнения данной программы, например:**

- a) список рассылки программы безопасности зарегистрированного агента;
 - b) организационная структура;
 - c) план служебных помещений;
 - d) список лиц, имеющих допуск в служебные помещения;
 - e) список хранителей ключей;
 - f) учетные записи о подготовке персонала;
 - g) список полезных деловых контактов.
-

Добавление 32

ОБЩИЕ РАМКИ РЕЖИМА ИЗВЕСТНОГО ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

При введении режима известного грузоотправителя государствам следует рассмотреть вопрос о включении инструктивного материала, содержащегося в следующих дополнениях к настоящему добавлению, в свои национальные программы безопасности гражданской авиации:

- a) Типовой процесс утверждения известного грузоотправителя.
- b) Требования к безопасности для известных грузоотправителей.
- c) Образец программы безопасности известного грузоотправителя.

Дополнение А к добавлению 32

ТИПОВОЙ ПРОЦЕСС УТВЕРЖДЕНИЯ ИЗВЕСТНОГО ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Настоящий инструктивный материал предназначен для оказания государствам помощи в создании программы известных грузоотправителей. В нем содержится описание процесса утверждения и требований, предъявляемых к кандидатам на получение статуса известного грузоотправителя.

1.2 Процесс утверждения, включая инспекции на местах (называемые также проверками на местах), должен осуществляться соответствующим полномочным органом государства или структурой, уполномоченной действовать от его имени, согласно требованиям соответствующего полномочного органа.

2. КРИТЕРИИ

2.1 Государствам следует установить четкие критерии предоставления статуса известного грузоотправителя, которые должны включать наряду с прочим способность организации:

- a) предоставить защищенные объекты для производства, сборки, упаковывания, осуществления мер контроля в целях безопасности и хранения защищенных авиагрузовых и авиапочтовых отправок и, где это применимо, защищенной наземной транспортировки;
- b) производить в соответствии с национальными требованиями надлежащий набор, отбор и подготовку в необходимом количестве руководящего и оперативного персонала на внутренней или контрактной основе для осуществления своих авиагрузовых и авиапочтовых операций; и
- c) на постоянной основе демонстрировать соблюдение установленных соответствующим полномочным органом требований к безопасности для известных грузоотправителей.

2.2 Процесс утверждения известного грузоотправителя должен быть привязан к конкретным объектам.

3. ПРИМЕНЕНИЕ

3.1 Любая организация, претендующая на получение статуса известного грузоотправителя, должна заполнить заявку по форме, утвержденной соответствующим полномочным органом государства ее нахождения, которая должна содержать, как минимум, следующие сведения:

- a) название и регистрационный номер организации;
- b) налоговый регистрационный номер, где это применимо;
- c) официальный служебный адрес;

- d) контактные данные, включая номера телефонов и факсов и/или адреса электронной почты;
- e) данные о структуре собственности организации;
- f) описание организации, включая ее основной бизнес или виды деятельности;
- g) фамилию, должность и контактные данные лица, отвечающего за безопасность;
- h) заявление о том, что представленная информация является точной и что представление ложных данных влечет за собой исключение из числа претендентов;
- i) подпись ответственного старшего руководителя; и
- j) дату подачи заявки.

3.2 К заявке на получение статуса известного грузоотправителя должна прилагаться в письменном виде программа безопасности известного грузоотправителя с изложением политики, процедур и мер, осуществляемых данной организацией для защиты авиагруза и авиапочты, включая требования к набору, отбору и подготовке персонала.

3.3 Государствам следует вести точную регистрацию всех действий, предпринятых в отношении заявки, включая решение о принятии или отклонении заявки. Если заявка принята, такие записи необходимо сохранять в досье в течение срока действия статуса известного грузоотправителя и, по крайней мере, еще одного года после истечения этого срока.

3.4 Отклоненные заявки необходимо хранить в досье, как правило, в течение по крайней мере одного года.

4. РАССМОТРЕНИЕ ЗАЯВКИ

4.1 Заявки и сопроводительные документы, необходимые для утверждения в качестве известного грузоотправителя, должны тщательно рассматриваться соответствующим полномочным органом или организацией, уполномоченной действовать от его имени, для проверки их обоснованности и точности путем контактов с указанными в заявке рекомендующими организациями на личной основе, по телефону или по электронной почте, либо путем проверки через соответствующий полномочный орган, выдавший любое приложенное к заявке свидетельство или письмо, их действительности и/или подлинности.

4.2 Программы безопасности следует рассматривать на предмет соответствия национальным требованиям и с целью убедиться в том, что предусмотренные в программе процедуры изложены достаточно подробно и содержат полную информацию и рекомендации для персонала.

5. ИНСПЕКТИРОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ

5.1 Перед присвоением заявителю статуса известного грузоотправителя следует проводить инспекцию объектов или служебных помещений для проверки действительности информации, представленной в заявке, а также политики, процедур и мер, изложенных в программе безопасности кандидата на статус известного грузоотправителя.

5.2 Проверяющие, которым поручено провести инспекцию или проверку, должны удостовериться в соответствии перечисленных ниже позиций национальным требованиям и положениям представленной заявителем программы безопасности известного грузоотправителя:

- a) меры обеспечения физической безопасности и контроля доступа;
- b) процедуры набора персонала и проверки анкетных данных;
- c) процедуры, программы и учетные данные, относящиеся к подготовке персонала по безопасности;
- d) наличие каких-либо других организаций, совместно с которыми используются объекты;
- e) меры безопасности и контроля для защиты авиагруза и авиапочты;
- f) производство, сборка, упаковывание, хранение и отправка защищенного авиагруза и авиапочты;
- g) доставка защищенного груза и почты зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов.

5.3 Если по завершении инспекции или проверки проверяющий убедится в том, что объекты или служебные помещения заявителя, его оборудование и процедуры обеспечения безопасности и учетная документация по подготовке персонала отвечают требованиям соответствующего полномочного органа и соответствуют программе безопасности известного грузоотправителя, он должен рекомендовать утверждение заявки соответствующему полномочному органу, принимающему окончательное решение.

5.4 Если проверяющий обнаружит, что в некоторых областях требуются незначительные корректировки, заявителя следует уведомить об этом в письменной форме с указанием тех областей, в которых заявителю не удалось обеспечить соответствие требованиям. Если такие области несоблюдения незначительны и не ставят под угрозу безопасность грузовых и почтовых операций и гражданской авиации, процесс утверждения может продолжаться параллельно с корректирующими действиями заявителя.

6. ПРИНЯТАЯ ЗАЯВКА

Если соответствующий полномочный орган удовлетворен информацией, содержащейся в представленных заявителем заявке и программе безопасности, государство или организация, уполномоченная действовать от его имени, должно направить заявителю письменное уведомление об этом.

7. ОТКЛОНЕННАЯ ЗАЯВКА

7.1 Соответствующий полномочный орган должен отказать в принятии и утверждении заявки, если заявитель не смог представить достаточно полную информацию или представил неточные данные в отношении своей деятельности и/или персонала, либо если заявителю ранее уже было отказано по соображениям безопасности или по иным причинам.

7.2 Соответствующему полномочному органу следует определить порядок действий в отношении заявок, которые были отклонены или не были приняты, включая процедуры на случай обжалования заявителем принятого решения.

7.3 Если заявка отклоняется, заявителя следует как можно быстрее уведомлять в письменной форме о принятом проверяющим решении и, если это уместно, о причинах принятия такого решения. Следует ожидать, что заявитель будет обжаловать принятое решение (согласно требованиям соответствующего полномочного органа).

8. РЕЕСТР И ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР ИЗВЕСТНЫХ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ

8.1 Государству следует вести соответствующую базу данных или реестр всех утвержденных известных грузоотправителей. В таком реестре следует указывать, как минимум, название известного грузоотправителя, присвоенный соответствующим полномочным органом регистрационный номер, служебный адрес и номера телефонов для контакта, а также срок действия присвоенного ему статуса известного грузоотправителя. Реестр должен постоянно обновляться и быть доступным для зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей и эксплуатантов воздушных судов, возможно, через защищенные каналы электронной связи.

8.2 Каждому утвержденному известному грузоотправителю должен присваиваться индивидуальный регистрационный номер, причем номер, присвоенный одному утвержденному известному грузоотправителю, не должен присваиваться другому грузоотправителю. Если известный грузоотправитель подает заявку на возобновление статуса до истечения срока его действия и такая заявка принята, то срок действия этого статуса может быть продлен и регистрационный номер может быть сохранен. Если известный грузоотправитель подает повторную заявку по истечении срока действия его статуса и такая заявка принята, следует присваивать новый регистрационный номер.

8.3 Соответствующему полномочному органу следует ввести правило или процедуры, требующие от известных грузоотправителей указывать свои индивидуальные регистрационные номера на определенных грузовых документах, таких как декларация о безопасности грузовой отправки, которые требуют включения такой информации. Следует также установить, что невнесение известным грузоотправителем своего индивидуального регистрационного номера в такую документацию является правонарушением, влекущим за собой штраф и/или штрафные санкции.

9. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ ИЗМЕНЕНИИ

Каждый известный грузоотправитель должен в течение установленного периода уведомлять соответствующий полномочный орган о любых существенных изменениях своего статуса или информации, представленной в его заявке. Несоблюдение такого требования об уведомлении должно рассматриваться как правонарушение, влекущее за собой штраф и/или штрафные санкции, которые могут включать приостановление действия статуса и исключение из реестра.

10. ИНСПЕКЦИИ И ИСПЫТАНИЯ

10.1 Соответствующему полномочному органу следует ввести программу мониторинга для известных грузоотправителей, позволяющую убедиться в том, что они на постоянной основе соблюдают национальные требования и требования своих утвержденных программ безопасности известного грузоотправителя. Такая программа должна предусматривать регулярное проведение проверок и испытаний мер обеспечения безопасности на объектах известных грузоотправителей, включая учебные мероприятия, и может быть составной частью национальной программы контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации государства.

10.2 На каждого известного грузоотправителя следует вести подробное досье, содержащее сведения о всех проверках и испытаниях, проведенных соответствующим полномочным органом или организацией, уполномоченной действовать от его имени, в том числе о результатах, принятых решениях и предпринятых действиях. Такие записи должны храниться соответствующим полномочным органом в течение периода действия статуса известного грузоотправителя и, по крайней мере, еще одного года по истечении этого срока.

11. ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ, ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ ИЛИ ОТЗЫВ СТАТУСА

11.1 Государствам следует установить критерии дисквалификации, приостановления действия и отзыва статуса известного грузоотправителя, которые приводятся ниже. Всех подателей заявок на получение статуса известного грузоотправителя следует информировать об этих критериях до подачи заявки или при подаче заявки.

- a) Дисквалификация. Может быть обусловлена неспособностью соблюдать требования, предъявляемые к известному грузоотправителю на этапе подачи заявки, а также выполнять или осуществлять требуемые государством меры или процедуры после наложения административных предупреждений или штрафов.
- b) Приостановление действия статуса. Может быть обусловлено краткосрочной неспособностью осуществлять требуемые государством меры контроля в целях безопасности или добровольной просьбой организации приостановить действие ее статуса на определенный период времени или на постоянной основе.
- c) Отзыв статуса. Может быть обусловлен постоянными нарушениями национальных требований или утвержденной программы безопасности известного грузоотправителя, либо данная организация может более не заниматься оформлением, обработкой и хранением авиагруза.

— — — — —

Дополнение В к добавлению 32

ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ИЗВЕСТНЫХ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Государства или организации, уполномоченные государством действовать от его имени, при проведении инспекций или проверок на объектах кандидата на получение статуса известного грузоотправителя должны обеспечить инспектирование или проверку нижеперечисленных областей на предмет соответствия национальным требованиям и требованиям принятой заявителем программы безопасности известного грузоотправителя. За эти аспекты отвечает известный грузоотправитель, и они должны соблюдаться на постоянной основе в период его функционирования в качестве известного грузоотправителя.

2. НАБОР И ОТБОР ПЕРСОНАЛА

2.1 Грузоотправители, рассматриваемые государством или организацией, уполномоченной действовать от имени государства, на предмет присвоения статуса известного грузоотправителя, должны представить соответствующие сведения и учетную документацию о своих процедурах набора и отбора сотрудников всех категорий, включая постоянный и временный персонал.

2.2 Процедуры набора и отбора персонала должны предусматривать проверку анкетных данных и, где это допускается законодательством, проверку на наличие судимости при приеме на работу.

2.3 Грузоотправители должны по запросу предоставлять личные дела своих сотрудников, чтобы удостовериться, что все сотрудники, имеющие доступ к отправлениям, обозначенным как авиагруз или авиапочта, прошли надлежащую проверку.

3. ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА

3.1 Грузоотправители должны принимать и/или вводить соответствующую программу подготовки персонала, отвечающую национальным требованиям, для всех сотрудников, имеющих доступ к отправлениям, обозначенным как авиагруз или авиапочта, и вести надлежащий учет такой подготовки как на начальном уровне, так и на этапе переподготовки.

3.2 Зарегистрированные агенты должны требовать от грузоотправителей представления учетной документации о подготовке персонала для демонстрации того, что они прошли надлежащую подготовку в области безопасности, прежде чем приступить к выполнению операций по оформлению, обработке или транспортировке отправок, обозначенных как авиагруз или авиапочта.

4. МЕРЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1 Грузоотправители должны обеспечивать, чтобы:

- a) объекты были защищены от несанкционированного доступа, что может включать использование физических барьеров, например, ограждений или ворот и введение надлежащих процедур контроля доступа с уделением особого внимания зонам или помещениям, где проходит обработку авиагруз или авиапочта;
- b) зоны или помещения, в которых производится сборка или упаковывание предметов или продукции для перевозки по воздуху, контролировались надлежащим образом подготовленным персоналом для предотвращения помещения в них на этом этапе несанкционированных предметов или веществ;
- c) отправки, обозначенные как авиагруз или авиапочта, хранились в зоне, недоступной для несанкционированных лиц, и находились под охраной до передачи зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов; и
- d) доступ в зоны, откуда отправляется груз, контролировался и действовали процедуры для обеспечения того, чтобы доступ в такие зоны получали только лица и транспортные средства, имеющие на то право.

4.2 Известные грузоотправители должны назначить по крайней мере одного сотрудника на каждом объекте ответственным за применение мер безопасности на данном объекте и контроль за их осуществлением. Такое лицо должно проходить проверку анкетных данных на отсутствие судимости в соответствии с национальным законодательством.

5. ОТПРАВКА

Грузоотправители должны обеспечивать проверку готового и упакованного авиагруза или авиапочты перед их отправкой и вводить меры для защиты такого груза от несанкционированного вмешательства или вскрытия на данном этапе.

6. ТРАНСПОРТИРОВКА

6.1 Грузоотправитель должен предоставить зарегистрированному агенту или эксплуатанту воздушных судов информацию относительно метода транспортировки отправок, обозначенных как авиагруз или авиапочта, и применяемых при такой транспортировке мерах безопасности для защиты отправок от несанкционированного доступа до момента доставки и приемки зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов.

6.2 Грузоотправители должны обеспечивать, чтобы все транспортные средства, используемые для транспортировки авиагруза или авиапочты, независимо от их принадлежности самому грузоотправителю или одному из субподрядчиков, были на постоянной основе защищены от несанкционированного вмешательства путем использования номерных индикаторных пломб или других надлежащих методов

6.3 Если для защиты транспортных средств, перевозящих авиагруз или авиапочту, используются номерные индикаторные пломбы, грузоотправители должны продемонстрировать, что доступ к таким пломбам

контролируется, а их номера регистрируются. Если вместо пломб используется другой метод, грузоотправители должны продемонстрировать, каким образом обеспечивается защита авиагруза или авиапочты и обнаруживается несанкционированное вскрытие

6.4 Если для транспортировки авиагруза или авиапочты грузоотправитель использует подрядчика, грузоотправитель должен либо опечатывать отправки, либо получать от наземного перевозчика подписанную декларацию.

6.5 Грузоотправители должны продемонстрировать, что их водители или уполномоченные представители прошли надлежащую подготовку по вопросам обеспечения безопасности. Если организацией транспортировки занимается зарегистрированный агент, от грузоотправителя следует требовать представления доказательств того, что водитель прошел подготовку, или экземпляр декларации наземного перевозчика.

6.6 Грузоотправители должны перевозить авиагрузовые отправки, получаемые на объекте, не входящем в число объектов известного грузоотправителя, отдельно от грузовых отправок, получаемых с одного из объектов известного грузоотправителя.

7. ПОВТОРНАЯ ВАЛИДАЦИЯ

7.1 Известные грузоотправители должны проходить повторную валидацию на регулярной основе не реже одного раза в пять лет. Она должна предусматривать верификацию на местах, позволяющую убедиться в том, что известные грузоотправители по-прежнему соблюдают вышеизложенные требования к безопасности.

7.2 Инспекцию служебных помещений известного грузоотправителя соответствующим полномочным органом или организацией, уполномоченной действовать от его имени, в соответствии с национальной программой контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации следует рассматривать как верификацию на месте.

7.3 Если соответствующий полномочный орган или организация, уполномоченная действовать от его имени, убеждается в том, что известный грузоотправитель более не соблюдает требования, статус известного грузоотправителя должен быть отозван. Сразу же после такого отзыва, но в любом случае не позднее чем через 24 часа, соответствующий полномочный орган должен обеспечить внесение данных об изменении статуса известного грузоотправителя в свою национальную авиагрузовую базу данных или реестр.

— — — — —

Дополнение С к добавлению 32

ОБРАЗЕЦ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ИЗВЕСТНОГО ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

1. **Международные обязательства и организации:**
 - a) структура и роль международных и региональных организаций гражданской авиации;
 - b) цель различных конвенций, Приложения 17 и нормативных положений, разработанных региональными организациями.
2. **Национальные обязательства и ответственность:**
 - a) компетентный соответствующий полномочный орган, включая соответствующий полномочный орган, ведающий вопросами авиационной безопасности;
 - b) законодательство, правила и национальная программа безопасности гражданской авиации;
 - c) обзор результатов оценки угроз и риска.
3. **Организационная структура, политика в области безопасности и обязанности:**
 - a) организационная структура известного грузоотправителя;
 - b) изложение политики в области безопасности;
 - c) функции и обязанности известного грузоотправителя применительно к авиационной безопасности и защищенной цепи доставки;
 - d) лицо, ответственное за безопасность, и круглосуточная оперативная связь;
 - e) информация, процедуры связи и контроль документации;
 - f) разработчики и поставщики услуг по обеспечению безопасности (если таковые имеются);
 - g) описание деятельности известного грузоотправителя.
4. **Меры безопасности на объектах:**
 - a) физические и технические меры безопасности для защиты объектов и помещений известного грузоотправителя (включая системы обнаружения и наблюдения);
 - b) меры контроля доступа для защиты авиагруза и авиапочты;
 - c) программы технического обслуживания, испытаний и разрешения проблем;
 - d) координация действий с правоохранительными органами;

- e) организация работы с поставщиками услуг по обеспечению безопасности (если таковые имеются);
- f) надежное хранение охранных пломб.

5. **Меры безопасности в отношении авиагруза и авиапочты:**

- a) производство, сборка, упаковывание, хранение и транспортировка:
 - i) меры, применяемые на этапе производства, сборки, упаковывания, хранения и отправки для защиты товаров, подлежащих перевозке по воздуху, от несанкционированного вмешательства;
 - ii) меры, применяемые для защиты товаров после упаковывания, включая использование охранных номерных пломб;
 - iii) процедуры для незащищенных грузовых отправок (из других источников);
- b) процедуры контроля доступа применительно к авиагрузу и авиапочте:
 - i) меры, принимаемые для недопущения перемешивания незащищенного груза и защищенного груза (исходящего от самого известного грузоотправителя);
- c) документация:
 - i) декларация о безопасности грузовой отправки и прочая информация по безопасности, относящаяся к грузовым отправлениям;
 - ii) меры по контролю документации и основные принципы и процедуры ведения учетной документации;
 - iii) меры по контролю доступа к документации, записям и данным и по защите информации от ненадлежащего использования и внесения изменений.

6. **Транспортировка:**

- a) меры для обеспечения того, чтобы отправки авиагруза и авиапочты были защищенными на момент их отгрузки с объектов известных грузоотправителей;
- b) порядок осмотра грузовых отсеков (перед погрузкой);
- c) меры безопасности, применяемые в отношении транспортных средств во время транспортировки;
- d) порядок отслеживания транспортных средств и грузовых отправок во время транспортировки;
- e) процедуры валидации транспортировки;
- f) меры для обеспечения того, чтобы транспортировка не поручалась несанкционированной третьей стороне;
- g) проверка личности водителей, осуществляющих забор и транспортировку авиагруза и авиапочты.

7. Набор персонала:

- a) порядок набора персонала, имеющего отношение к обработке груза (включая его досмотр) или имеющего несопровождаемый доступ к защищенному авиагрузу и/или относящейся к нему документации;
- b) порядок проверки анкетных данных и ведения учетных записей о персонале;
- c) порядок увольнения сотрудников со службы.

8. Подготовка персонала:

- a) список персонала, имеющего допуск;
- b) описание программы подготовки по безопасности и ведение учетных записей о подготовке персонала;
- c) программы начальной подготовки и переподготовки для следующего персонала:
 - i) персонал службы безопасности, осуществляющий меры безопасности в отношении авиагруза и авиапочты;
 - ii) персонал с доступом к обозначенному соответствующим образом авиагрузу или авиапочте (подготовка в целях повышения осведомленности в вопросах безопасности);
 - iii) менеджеры и должностные лица известного грузоотправителя, занимающиеся вопросами безопасности.

9. Уведомление об инцидентах и последующие действия:

- a) порядок уведомления об инцидентах;
- b) порядок расследования инцидентов;
- c) последующие действия и планы корректирующих мер.

10. Внутренний мониторинг эффективности деятельности и контроль качества:

- a) порядок мониторинга соблюдения мер безопасности и осуществления деятельности по контролю качества в соответствии с программами известных грузоотправителей и национальными программами контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации;
- b) ресурсы для осуществления деятельности по контролю качества.

11. Приложения, которые могут помочь в определении или организации выполнения программы безопасности для известного грузоотправителя, например:

- a) список рассылки программы безопасности;
- b) организационная структура;

- c) план служебных помещений;
 - d) список лиц, имеющих допуск в служебные помещения;
 - e) список хранителей ключей;
 - f) учетные записи о подготовке персонала;
 - g) список полезных деловых контактов.
-

Добавление 33

ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОЙ ОТПРАВКИ

Категория зарегистрированного субъекта (РА, КС или АО) и индивидуальный идентификатор (зарегистрированного субъекта, присваивающего статус безопасности) 1		Индивидуальный идентификатор грузовой отправки (если формат авиагрузовой накладной ppp-ppppppppp) 2	
Содержимое грузовой отправки 3			
<input type="checkbox"/> Консолидация			
Пункт отправки 4		Пункт назначения 5	Пункты трансфера/транзита (если известны) 6
Статус безопасности 7	Причины присвоения статуса безопасности		
Получено от (коды) 8	Метод досмотра (коды) 9	Основания для освобождения (коды) 10	
Другой метод(ы) досмотра (если применимо) 11			
Кем присвоен статус безопасности 12		Статус безопасности присвоен Дата (ддммгг) Время (вввв) 13	
Фамилия лица или идентификационный номер сотрудника			
Категория зарегистрированного субъекта (РА, КС или АО) и индивидуальный идентификатор (любой зарегистрированной стороны, принявшей статус безопасности, присвоенный грузовой отправке другой зарегистрированной стороной) 14			
Дополнительная информация, касающаяся безопасности 15			

Инструкция по заполнению

1. Категория зарегистрированного субъекта (RA, KC или AO) и индивидуальный идентификатор. Здесь дается обозначение зарегистрированного агента, известного грузоотправителя или эксплуатанта воздушных судов, присвоившего первоначальный статус безопасности, с указанием его категории (т. е. RA, KC или AO) и его индивидуального идентификатора.
2. Индивидуальный идентификатор грузовой отправки. Здесь указывается идентификатор самой грузовой отправки. Это может быть номер авиагрузовой накладной (в формате ppp-pppppppp), внутренней накладной или почтового отправления.
3. Содержимое грузовой отправки. Дается информация о содержании грузовой отправки (например, описание товаров) для отправки, сопровождаемой прямой авиагрузовой накладной или внутренней накладной. В случае консолидированной отправки (т. е. сопровождаемой генеральной авиагрузовой накладной и связанной с ней внутренней накладной (накладными)) вместо описания товаров следует поставить галочку в графе "Консолидация".
4. Пункт отправления. Необходимо указать пункт отправления грузовой отправки. Он должен соответствовать пункту отправления, указанному в соответствующем транспортном документе (авиагрузовая накладная или внутренняя накладная), упомянутом в графе 2 (например, трехбуквенное обозначение ИАТА для аэропорта или код города).
5. Пункт назначения. Необходимо указать конечный пункт назначения грузовой отправки. Он должен соответствовать пункту назначения, указанному в соответствующем транспортном документе (авиагрузовая накладная или внутренняя накладная), упомянутом в графе 2 (например, трехбуквенное обозначение ИАТА для аэропорта или код города).
6. Пункты трансфера/транзита. Необходимо указать пункт остановки на маршруте, в котором груз может быть перегружен на другое воздушное судно или остаться на борту того же воздушного судна, если он известен стороне, выдавшей декларацию (например, трехбуквенное обозначение ИАТА для аэропорта или код города). В противном случае эта графа не заполняется.
7. Статус безопасности. Необходимо указать кодовое обозначение статуса безопасности, присвоенного данной грузовой отправке, для обозначения того, допущена ли эта грузовая отправка к перевозке на:
 - a) пассажирском, чисто грузовом или чисто почтовом воздушном судне (в некоторых регионах используется код "SPX");
 - b) только на чисто грузовом или чисто почтовом воздушном судне (в некоторых регионах используется код "SCO"; или
 - c) пассажирском, чисто грузовом или чисто почтовом воздушном судне в соответствии с требованиями для отправок с высокой степенью риска (в некоторых регионах используется код "SHR").

Причины присвоения статуса безопасности: заполнить ячейки 8, 9 или 10

8. Получено от. Указывается кодовое обозначение категории субъекта (т. е. зарегистрированный агент, известный грузоотправитель или эксплуатант воздушных судов), представившего данную грузовую отpravку к перевозке. В отсутствие указания других причин (т. е. "досмотр" или "освобождения для освобождения" и галочки в графе "Консолидация") данная графа должна обязательно заполняться.

9. Метод досмотра. Нужно указывать кодовое обозначение методов досмотра (коды ИКАО находятся в стадии разработки), использованных зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или эксплуатантом воздушных судов при проверке данной грузовой отправки на безопасность, в качестве причины для присвоения статуса безопасности. В отсутствие указания других причин (т. е. "получено от" или "основания для освобождения" и галочки в графе "Консолидация") данная графа должна обязательно заполняться. В некоторых случаях одного метода досмотра может быть недостаточно для проверки грузовых отправок всех типов, поэтому можно указывать более одного метода досмотра.
10. Основания для освобождения. Здесь нужно указывать кодовое обозначение (коды ИКАО находятся в стадии разработки), свидетельствующее о том, почему какая-либо грузовая отправка освобождена от досмотра, как это определено в национальных программах безопасности гражданской авиации государств, в качестве причины для присвоения данного статуса безопасности (например, коды освобождения от досмотра). В отсутствие указания другой причины (т. е. "получено от" или "метод досмотра" и галочки в графе "Консолидация") данная графа должна обязательно заполняться.
11. Другой метод(ы) досмотра. Если указанный в графе 9 код свидетельствует о применении каких-либо других средств, здесь дается описание этих других средств.
12. Кем присвоен статус безопасности. В отсутствие галочки в графе "Консолидация" здесь указывается фамилия или идентификационный номер сотрудника зарегистрированного агента, известного грузоотправителя или эксплуатанта воздушных судов, который присвоил статус безопасности.
13. Статус безопасности присвоен. В отсутствие галочки в графе "Консолидация" здесь указывается точная дата и время присвоения статуса безопасности сотрудником зарегистрированного агента, известного грузоотправителя или эксплуатанта воздушных судов.
14. Категория (RA, KC или AO) и идентификатор зарегистрированного субъекта. Здесь указывается идентификатор любого зарегистрированного агента, известного грузоотправителя или эксплуатанта воздушных судов, который принимает груз в свое распоряжение и принимает статус безопасности, первоначально присвоенный зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или эксплуатантом воздушных судов, указанным в графе 1. Эта запись является подтверждением того, что груз оставался под защитой, и следует за другими записями о других зарегистрированных агентах, известных грузоотправителях или эксплуатантах воздушных судов, которые также принимали первоначальный статус безопасности.
15. Дополнительная информация, касающаяся безопасности. Любая дополнительная информация, касающаяся безопасности, которая может требоваться государствам – членам ИКАО, например, любое национальное правило в отношении ответственности в случае указания ложных данных, любая применимая срочная поправка. Если в цепи доставки авиагруза используется бумажная документация, должна прилагаться подпись ответственного лица, первоначально выдавшего бумажный экземпляр декларации о безопасности грузовой отправки, согласно графе 1.
-

Добавление 34

БЕЗОПАСНОСТЬ БОРТПИТАНИЯ, СОПУТСТВУЮЩИХ СРЕДСТВ И БОРТПРИПАСОВ

ПРОГРАММА БЕЗОПАСНОСТИ КОМПАНИИ, ПОСТАВЛЯЮЩЕЙ БОРТПИТАНИЕ И БОРТПРИПАСЫ

1. Материал настоящего добавления предназначен для оказания помощи поставщикам борТПитания и борТПприпасов в разработке программы безопасности, содержащей сведения о мерах, которые они должны принимать при осуществлении коммерческих операций с эксплуатантом воздушных судов. Кроме того, данный инструктивный материал поможет компаниям получить утверждение программы безопасности компании, поставляющей борТПпитание и борТПприпасы.

2. Программа безопасности компании, поставляющей борТПпитание и борТПприпасы, должна иметь гриф "Для служебного пользования". Подготовленная в письменном виде программа должна быть составлена в краткой описательной форме и содержать информацию о порядке соблюдения компанией, поставляющей борТПпитание и борТПприпасы, каждого из требований, указанных в соответствующей главе НПБГА.

3. Как минимум, программа безопасности компании, поставляющей борТПпитание и борТПприпасы, должна освещать следующие вопросы:

- a) назначение и подготовка сотрудника по безопасности;
- b) физическая безопасность и контролирование доступа в производственные помещения компании;
- c) проверка анкетных данных сотрудников;
- d) подготовка всех сотрудников;
- e) приемка и обработка товаров;
- f) приготовление и хранение продуктов питания и припасов;
- g) документация;
- h) транспортировка и доставка к воздушным судам;
- i) проверка и опломбирование транспортных средств;
- j) производственные помещения в контролируемой зоне;
- k) получение товаров эксплуатантом воздушных судов; и
- l) порядок обращения с борТПприпасами или припасами, которые были несанкционированно вскрыты.

Дополнение к добавлению 34

ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ БОРТПИТАНИЯ И БОРТПРИПАСОВ

Название компании, поставляющей борТПитание и борТПрипасы: _____

Адрес компании, поставляющей борТПитание и борТПрипасы: _____

От имени вышеназванной компании нижеподписавшийся удостоверяет, что:

1. [название компании] полностью и надлежащим образом соблюдает требования к безопасности, содержащиеся в НПБГА, направленные на обеспечение того, чтобы борТПитание, сопутствующие средства и борТПрипасы не содержали каких-либо предметов, ограниченных к перевозке, которые могут поставить под угрозу безопасность воздушного судна, его пассажиров и экипажа; и

2. Компания:

- a) реализовала и продолжает выполнять программу безопасности, в которой подробно изложены меры и процедуры, применяемые в отношении борТПитания, сопутствующих средств и борТПрипасов;
- b) назначила сотрудника по безопасности, ответственного за реализацию требуемых мер безопасности и соответствующих мер по контролю качества;
- c) применяет надлежащие правила набора сотрудников и проводит подготовку всех своих служащих по вопросам правильного получения, обработки и оформления борТПитания, сопутствующих средств и борТПрипасов; и
- d) принимает необходимые меры для охраны борТПитания, борТПрипасов и сопутствующих средств с момента их получения на производственном объекте компании до их доставки на борТ воздушного судна.

Я понимаю, что ложная декларация может повлечь за собой юридические последствия.

Фамилия: _____

Занимаемая должность: _____

Дата: _____

Подпись: _____

Печать компании: _____

Добавление 35

БЕЗОПАСНОСТЬ ЧИСТЯЩИХ И МОЮЩИХ СРЕДСТВ И ПРИПАСОВ

ПРОГРАММА БЕЗОПАСНОСТИ КОМПАНИИ, ЗАНИМАЮЩЕЙСЯ УБОРКОЙ И ЧИСТКОЙ

1. Содержащийся в настоящем добавлении материал предназначен для оказания помощи компаниям, занимающимся уборкой и чисткой, в разработке программы безопасности, содержащей сведения о мерах, которые компания, занимающаяся уборкой и чисткой воздушных судов, должна принимать при осуществлении коммерческих операций с эксплуатантом воздушных судов. Кроме того, данный инструктивный материал поможет компании, занимающейся уборкой и чисткой воздушных судов, получить утверждение своей программы безопасности.

2. Программа безопасности компании, занимающейся уборкой и чисткой воздушных судов, должна иметь гриф "Для служебного пользования". Подготовленная в письменном виде программа должна быть составлена в краткой описательной форме и содержать информацию о порядке соблюдения компанией, занимающейся уборкой и чисткой воздушных судов, каждого из требований, указанных в соответствующей главе НПБГА.

3. Как минимум, программа безопасности компании, занимающейся уборкой и чисткой воздушных судов, должна освещать следующие вопросы:

- a) назначение и подготовка сотрудника по безопасности;
- b) физическая безопасность и контролирование доступа в помещения, в которых осуществляется уборка и чистка воздушных судов;
- c) проверка анкетных данных сотрудников;
- d) подготовка всех сотрудников;
- e) приемка и обработка материалов;
- f) хранение материалов;
- g) документация;
- h) транспортировка и доставка к воздушным судам;
- i) проверка и опломбирование транспортных средств;
- j) производственные помещения в контролируемой зоне; и
- k) порядок обращения с припасами и принадлежностями, которые были несанкционированно вскрыты.

Дополнение к добавлению 35

ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ КОМПАНИИ, ЗАНИМАЮЩЕЙСЯ УБОРКОЙ И ЧИСТКОЙ

Название компании, занимающейся уборкой и чисткой воздушных судов: _____

Адрес компании, занимающейся уборкой и чисткой воздушных судов: _____

От имени вышеназванной компании нижеподписавшийся удостоверяет, что:

1. [название компании] полностью и надлежащим образом соблюдает требования к безопасности, содержащиеся в национальной программе безопасности гражданской авиации (НПБГА), направленные на обеспечение того, чтобы припасы и принадлежности для уборки и чистки воздушных судов не содержали каких-либо предметов, ограниченных к перевозке, которые могут поставить под угрозу безопасность воздушного судна, его пассажиров и экипажа; и
2. Компания:
 - a) реализовала и продолжает выполнять программу безопасности, содержащую подробное описание мер и процедур, применяемых к припасам и принадлежностям для уборки и чистки воздушных судов;
 - b) назначила сотрудника по безопасности, ответственного за реализацию требуемых мер безопасности и соответствующих мер контроля качества;
 - c) применяет надлежащие правила набора персонала и проводит подготовку всех сотрудников по вопросам правильного получения, обработки и оформления припасов и принадлежностей для уборки и чистки; и
 - d) принимает необходимые меры для охраны припасов и принадлежностей для уборки и чистки воздушных судов с момента их поступления в помещение компании до их доставки на борт воздушного судна.

Я понимаю, что ложная декларация может повлечь за собой юридические последствия.

Фамилия: _____

Занимаемая должность: _____

Дата: _____

Подпись: _____

Печать компании: _____

Добавление 36

СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ, ПОДВЕРГАЮЩЕМСЯ АКТУ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

ЦЕЛЬ

1. Цель сбора и распространения информации о воздушном судне, подвергающемся акту незаконного вмешательства, заключается в обеспечении поступления всей соответствующей информации в распоряжение государств, которые могут быть затронуты данным актом, что позволит принимать своевременные и правильные решения и меры по обеспечению безопасности пассажиров и членов экипажа, воздушного судна, всех других находящихся поблизости гражданских воздушных судов, а также в распоряжение прочих сторон, которые могут иметь отношение к полету данного воздушного судна.

ТРЕБУЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2. Подлежащая сбору, сопоставлению и распространению соответствующая информация включает:

- a) заданный или предполагаемый маршрут воздушного судна и данные плана полета;
- b) данные о летной годности воздушного судна;
- c) число и состояние раненых на борту;
- d) число членов экипажа, пассажиров и преступников на борту и физическое состояние членов летного экипажа;
- e) количество, типы и другие данные в отношении оружия, взрывных и зажигательных устройств, которые, согласно сведениям или предположениям, находятся у преступников, или взрывных и/или зажигательных устройств, обнаруженных на борту;
- f) состав и подготовленность летного экипажа для выполнения заданного маршрута полета;
- g) предшествующее полетное время и ограничения по полетному времени летного экипажа; и
- h) наличие на борту навигационных карт и соответствующей документации для выполнения полета по заданному маршруту в пункт назначения.

3. Источники, из которых может быть получена эта информация, а также организации и официальные лица, которые могут запросить ее, приведены в таблице в дополнении к данному добавлению.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

4. Наличие или отсутствие информации, требуемой от эксплуатанта, органов обслуживания воздушного движения или служб безопасности, определяется рядом изменяющихся факторов, а именно:

- a) когда, где и при каких обстоятельствах была получена первая информация об акте незаконного вмешательства;
- b) какая связь была возможна или разрешена с летным экипажем и/или преступниками;
- c) изменения маршрута и пунктов назначения, которые были замечены органами обслуживания воздушного движения или о которых им было сообщено;
- d) возможность определения: количества раненых на борту; запаса топлива, бортприпасов, включая основные продукты питания и воду, и летной годности воздушного судна; состояния, состава и подготовленности летного экипажа; числа заложников на борту воздушного судна и конкретных обстоятельств на данный момент;
- e) возможность определения количества, типов и других данных в отношении оружия и/или взрывчатых и зажигательных веществ и устройств, имеющихся у преступников, или взрывных/зажигательных устройств, обнаруженных на борту; и
- f) роль эксплуатанта, особенно в тех случаях, когда эксплуатант:
 - не имеет представителей на аэродроме предшествующей посадки; или
 - не принимает участия в обслуживании воздушного судна.

5. Ответственность за сбор и распределение всей требуемой в целях безопасности информации нежелательно возлагать на негосударственное юридическое лицо, каковым является эксплуатант воздушного судна, который в отдельных случаях может не иметь представителей в аэропортах, где воздушное судно совершало или предполагает совершить посадку. Нежелательно также возлагать ответственность за сбор информации, не относящейся к обслуживанию воздушного движения, на органы обслуживания воздушного движения в периоды, когда они могут работать с максимальной нагрузкой. По этим причинам основную ответственность за сбор и распространение необходимой для целей безопасности информации следует возлагать на специально выделенную службу безопасности.

6. Однако, органы обслуживания воздушного движения и эксплуатант должны по мере возможности оказывать помощь в сборе требуемой информации. Следует использовать средства связи эксплуатанта, если они окажутся самыми быстродействующими. Распределение ответственности целесообразно произвести на указанном уровне следующим образом:

- a) эксплуатант: предоставляет всю имеющуюся относящуюся к делу информацию, которая не содержится в плане полета;
- b) органы обслуживания воздушного движения: предоставляют всю имеющуюся информацию по обслуживанию воздушного движения и, если возможно, оказывают помощь в получении от КВС другой необходимой информации; и
- c) назначенные службы безопасности: собирают, систематизируют и анализируют всю требуемую информацию, включая рекомендации специалистов, запрашиваемые КВС, и с помощью самых быстродействующих средств незамедлительно передают такую информацию другим

заинтересованным службам безопасности, а при необходимости или целесообразности – КВС, одновременно направляя информацию о предпринятых действиях полномочному органу по вопросам безопасности.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

7. Чрезвычайный характер актов незаконного вмешательства требует незамедлительной передачи информации о них с помощью самых быстродействующих средств в целях своевременной реализации планов по обеспечению безопасности подвергнутого нападению воздушного судна, а также других воздушных судов, для которых оно может представлять опасность. Поэтому орган обслуживания воздушного движения, который первым получил информацию о том, что воздушное судно подверглось акту незаконного вмешательства, должен передать первоначальное аварийное сообщение, содержащее всю имеющуюся информацию, тем органам обслуживания воздушного движения, для которых она может представлять интерес, сообщив о продолжительности полета данного воздушного судна по запасу топлива, возможности неожиданных изменений пункта назначения и других относящихся к данному происшествию факторах.

8. По ходу выполнения полета органы обслуживания воздушного движения должны передавать обновленную информацию, требуемую для целей обслуживания воздушного движения и выполнения поисково-спасательных работ, в соответствии с Приложением 11 и документом *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* (Doc 4444), в котором органам обслуживания воздушного движения предписывается пересылать такие данные.

9. Одновременно службы безопасности заинтересованных государств должны собирать и передавать всю имеющуюся информацию службам безопасности в известном или предполагаемом пункте назначения воздушного судна, а также в государства, над территорией которых, как ожидается, будет пролетать данное воздушное судно.

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ СТАНДАРТНЫХ ДЕЙСТВИЙ

10. Ниже приводится последовательность действий, которые требуется предпринять для достижения указанной цели:

- орган обслуживания воздушного движения информирует назначенные службы безопасности и эксплуатанта сразу после того, как стало известно, было замечено или возникло подозрение, что воздушное судно подвергается акту незаконного вмешательства;
- если воздушное судно изменило первоначальный маршрут и пункт его назначения неизвестен, орган обслуживания воздушного движения, используя имеющиеся в его распоряжении данные плана полета и другую надежную информацию, пытается определить фактический или предполагаемый(ые) маршрут(ы) и/или пункты назначения и уведомить об этом назначенные службы безопасности и эксплуатанта;
- орган обслуживания воздушного движения передает аварийное сообщение всем органам обслуживания воздушного движения, которые могут иметь отношение к данному рейсу, и сообщает им имеющуюся информацию;
- орган обслуживания воздушного движения запрашивает дополнительные данные плана полета у органа обслуживания воздушного движения аэропорта вылета;

- эксплуатант оказывает содействие, предоставляя требуемую информацию назначенным службам безопасности;
 - назначенные службы безопасности осуществляют сбор и передачу всей требуемой информации согласно п. 9;
 - при необходимости по ходу выполнения полета указанный порядок действий повторяется;
 - назначенные службы безопасности аэропорта, в котором воздушное судно должно или планирует произвести посадку, вводят в действие план, предусмотренный на случай чрезвычайной обстановки, с целью обеспечения безопасности раненых или больных людей, пассажиров и членов экипажа, а также воздушного судна. При необходимости, вводятся в действие планы мероприятий на случай катастрофических последствий, вызванных авиационным происшествием при посадке или последующим взрывом и/или пожаром на борту; и
 - после прибытия воздушного судна в конечный пункт назначения и завершения акта незаконного вмешательства орган обслуживания воздушного движения направляет сообщение о прибытии воздушного судна и любые последующие изменения к нему в аэропорт вылета и во все адреса, куда были направлены аварийные сообщения. Параллельные действия предпринимаются службами безопасности.
- — — — —

Дополнение к добавлению 36

ТАБЛИЦА ТРЕБУЕМОЙ ИНФОРМАЦИИ ОБ АКТЕ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА ДЛЯ СЛУЧАЕВ, КОГДА ТАКОЙ АКТ КАСАЕТСЯ НЕСКОЛЬКИХ ГОСУДАРСТВ ИЛИ АЭРОПОРТОВ

Требуемая информация	Запрашивающая организация	Возможный источник
ДАННЫЕ ПЛАНА ПОЛЕТА		
заданный или предполагаемый маршрут	органы обслуживания воздушного движения	эксплуатант
эшелон полета	назначенные службы безопасности	КВС
отклонение от заданного или предполагаемого маршрута	эксплуатант координационный центр поиска и спасания	если пилот не поддерживает связь с землей, полезную информацию об отклонении от маршрута могут предоставлять оснащенные РЛС органы обслуживания воздушного движения данные наблюдения с борта других воздушных судов
ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ		
заданный или предполагаемый пункт назначения и расчетное время прибытия	администрации аэропортов	органы обслуживания воздушного движения
продолжительность полета по запасу топлива	органы обслуживания воздушного движения	сообщение о плане полета
аварийно-спасательное оборудование	назначенные службы безопасности эксплуатант	эксплуатант КВС координационный центр поиска и спасания при проведении дозаправки – администрация аэропорта и/или эксплуатант, а также назначенные службы безопасности аэропорта

Требуемая информация	Запрашивающая организация	Возможный источник
ДАННЫЕ О ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНОГО СУДНА		
снижение эксплуатационных характеристик воздушного судна в результате акта насилия, взрыва или по другим причинам	<p>администрации аэропортов</p> <p>органы обслуживания воздушного движения</p> <p>назначенные службы безопасности</p> <p>эксплуатант</p> <p>координационный центр поиска и спасания</p>	<p>эксплуатант</p> <p>КВС</p> <p>службы безопасности аэропорта</p> <p>другие лица, которые получили требуемую информацию посредством наблюдений</p>
ЧИСЛО ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА, ПАССАЖИРОВ, ЗАЛОЖНИКОВ И ПРЕСТУПНИКОВ И ИХ ФИЗИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ		
<p>общее число людей на борту</p> <p>число тяжелораненых</p> <p>был ли кто-либо из неосновных членов экипажа выведен из строя? Если да, указать степень недееспособности</p> <p>сведения о лицах, нуждающихся в отпускаемых по рецепту лекарственных средствах или специальном медицинском обслуживании сразу же после посадки</p> <p>количество, типы и другие данные в отношении оружия и/или взрывных и зажигательных устройств, которые, согласно сведениям или предположениям, находятся у преступников или обнаружены на борту</p> <p>риск катастрофы при посадке или последующего взрыва и/или пожара</p> <p>наличие на борту достаточного запаса продуктов питания, питьевой и прочей воды</p>	<p>администрации аэропортов</p> <p>органы обслуживания воздушного движения</p> <p>назначенные службы безопасности</p> <p>эксплуатант</p> <p>координационный центр поиска и спасания</p>	<p><i>данные о количестве членов экипажа и пассажиров могут быть получены от:</i></p> <p>эксплуатанта</p> <p>КВС</p> <p>органов обслуживания воздушного движения в аэропорту вылета</p> <p><i>информация о физическом состоянии находящихся на борту лиц, запасах продуктов и воды может быть получена от:</i></p> <p>эксплуатанта</p> <p>пилота</p> <p>назначенных служб безопасности аэропорта</p> <p>других лиц, которые получили требуемую информацию посредством наблюдений</p>

Требуемая информация	Запрашивающая организация	Возможный источник
СОСТАВ ЭКИПАЖА, ОПЫТ И ЗНАНИЕ ВЕРОЯТНЫХ МАРШРУТОВ ПОЛЕТА И ЗАДАННОГО ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ		
	администрации аэропортов органы обслуживания воздушного движения назначенные службы безопасности	эксплуатант КВС назначенные службы безопасности аэропорта в том случае, если состав экипажа был изменен без согласования с эксплуатантом
НАЛИЧИЕ НА БОРТУ НАДЛЕЖАЩИХ НАВИГАЦИОННЫХ КАРТ И ДОКУМЕНТАЦИИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТА ПО ЗАДАННОМУ ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМОМУ МАРШРУТУ В ЗАДАННЫЙ ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ		
	органы обслуживания воздушного движения в случае изменения маршрута полета с заходом в район, для которого на борту воздушного судна нет надлежащих карт и соответствующей документации	эксплуатант КВС

Добавление 37

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ УГРОЗЫ И РИСКА

ВВЕДЕНИЕ

1. Согласно Приложению 17 государство должно на постоянной основе производить оценку характера угрозы для деятельности гражданской авиации в пределах его территории и надлежащим образом обновлять соответствующие элементы своей НПБГА. Термины "оценка риска" и "оценка риска для безопасности" используются в нескольких Стандартах Приложения 17. Это отражает тот факт, что в Приложении 17 представлен набор SARPS, обозначающих уровень безопасности международной авиации, ниже которого он опускаться не должен; однако, поскольку SARPS могут отставать от риска, представляемого конкретной угрозой, которую они призваны устранить, государства должны строить свою оценку риска на надежной методологии и на основании фактов осознания связанной с риском ситуации, особенно в случаях, когда SARPS Приложения 17 конкретно требуют проведения оценки риска. Для гарантии того, чтобы оценка риска всегда была актуальной, точной и полной, ее необходимо проводить на регулярной основе.

2. Одна из наиболее трудных задач, которые приходится решать специалистам по авиационной безопасности, связана с разработкой эффективного плана обеспечения безопасности в соответствии с риском, который представляет собой угроза для гражданской авиации. Решение данной задачи следует начинать с точного определения источников угрозы.

3. В данном добавлении изложен метод оценки риска, который также включает карту процесса. Указанный метод призван оказать помощь государствам и соответствующим полномочным органам в проведении ими своей собственной оценки риска возможных и/или потенциальных проблем и угроз логически правильным, последовательным и прозрачным образом. Такая же методика используется в документе "Глобальное заявление ИКАО о контексте риска" (RCS), который служит инструментом для проведения основанных на фактах оценок риска и модификации возможных мер по уменьшению риска, которые государства могут предпринять в целях разработки основанных на оценке риска программ безопасности.

4. Известно, что в рамках государства ответственность за проведение оценки характера и степени угрозы в отношении гражданской авиации может быть поручена не ВГА, а другой организации, например, разведывательной службе или военному ведомству. Поэтому настоящий инструктивный материал предназначен прежде всего для оказания помощи в выполнении положений Приложения 17 тем государствам, которые не располагают никакими другими способами, пригодными для оценки угроз и рисков для деятельности гражданской авиации. Соответствующему полномочному органу, отвечающему за оценку угрозы и рисков, следует внести в эту типовую методику необходимые изменения с учетом специфических для данного государства условий.

5. Описанный в настоящем добавлении метод оценки рисков сравним с существующим передовым опытом использования систем управления факторами риска, адаптированных с учетом конкретных проблем, связанных с угрозой терроризма. Процесс оценки рисков включает три следующих элемента:

- a) анализ возможных угроз, вероятности их реализации и их последствий;

- b) оценка остаточного риска;
- c) рекомендации для дальнейшей работы по оценке и возможной минимизации рисков.

6. Ключевыми составляющими оценки являются:

- a) сценарий угрозы – определение и описание возможной атаки, включающее: цель (например, терминал аэропорта, соответствующая инфраструктура или воздушное судно), средства и способ нападения (например, самодельное взрывное устройство (СВУ) и исполнитель (обычный человек и/или инсайдер);
- b) вероятность нападения – вероятность или возможность осуществления такого нападения, определяемая на основе оценки намерений и возможностей террориста БЕЗ учета применяемых в данный момент мер безопасности;
- c) последствия – характер и масштаб негативных последствий конкретного теракта в гуманитарном, экономическом, политическом и репутационном смыслах при развитии событий по наилучшему возможному сценарию;
- d) меры по снижению уровня угрозы – соответствующие SARPS (не обязательно содержащиеся в Приложении 17, но, предположительно, эффективно применяемые обычным порядком; там, где это точно не реализуется, остаточные риски будут выше), НПБГА, ПБА, а также любые другие факторы, способствующие минимизации данной угрозы. При этом считается, что ни одна угроза не может быть минимизирована полностью;
- e) остаточная уязвимость – уровень уязвимости, оставшийся после того, как были приняты во внимание реализованные меры по минимизации угрозы;
- f) остаточный риск – общий масштаб риска, оставшийся после того, как приняты имеющиеся в распоряжении меры по его уменьшению, с учетом вероятности угрозы и возможных последствий;
- g) возможная дополнительная минимизация – определенные меры, которые государства-члены и ИКАО могут предпринять для дальнейшей минимизации остаточных рисков, где это необходимо.

7. Очень важно, чтобы при оценке риска возможные или потенциальные сценарии изучались внимательно, с особым подходом к каждому виду угрозы и его тщательным рассмотрением. Угрозы могут быть направлены против конкретных аэропортов, терминалов или авиационной инфраструктуры, например, топливозаправочных комплексов, объектов системы управления воздушным движением или аэронавигационного оборудования, а также воздушных судов всех видов авиации, включая авиацию общего назначения, пассажирские или чисто грузовые воздушные суда. Кроме этого, следует проводить оценку средств и методов, с помощью которых угроза может быть реализована. Такая оценка должна учитывать, каким образом может быть изготовлено и сокрыто оружие или взрывное устройство, каким образом оно может быть доставлено (например, на теле человека или провезено на транспортном средстве) и кем (например, сотрудником, пассажиром или обычным человеком), как оно может быть скрыто и каким образом приведено в действие или использовано для совершения акта незаконного вмешательства.

8. Вероятность, последствия и уязвимость могут быть оценены по пятибалльной шкале от ВЫСОКАЯ до НИЗКАЯ. Общие значения оценок в каждом случае приведены ниже.

9. Для вероятности:
- ВЫСОКАЯ** – означает очень вероятный сценарий, потому что теракт в подобной форме уже был совершен в последние несколько лет или имеются весомые доказательства способности, намерения и планирования его совершения;
 - СРЕДНЯЯ – ВЫСОКАЯ** – означает явно вероятный сценарий, свидетельством чему служат относительно недавно имевшие место примеры или доказательства заблаговременного планирования теракта или ведения наблюдения со злонамеренными целями;
 - СРЕДНЯЯ** – означает в большой степени вероятный сценарий, так как есть некоторые сведения о намерениях и способности совершить теракт, и возможно есть некоторые примеры, хотя отсутствуют доказательства фактического планирования теракта;
 - СРЕДНЯЯ – НИЗКАЯ** – означает сценарий, примеров которому не существует или подобных инцидентов в последнее время не происходило, однако имеются некоторые сведения о намерениях его осуществить, хотя, по всей видимости, методика для успешной реализации нападения отработана еще недостаточно, и вполне вероятно, что нападение будет совершено в другой форме; а также
 - НИЗКАЯ** – означает теоретически вероятный сценарий, однако отсутствуют примеры или признаки совершения или планирования теракта, имеется теоретическое намерение, но нет явных свидетельств способности к его реализации.
10. Что касается последствий, то оценки означают, что в реалистическом сценарии наихудшего случая последствия могут быть такими, как указывается в таблице А37-1.

Таблица А37-1. Последствия в рамках каждой категории вероятности

Последствия			
Вероятность	Люди	Экономические	Прочие
ВЫСОКАЯ	Сотни погибших	Миллиарды долларов	Серьезное нарушение функционирования авиационной системы и подрыв доверия к ней
СРЕДНЯЯ – ВЫСОКАЯ	Некоторые, но не все перечисленные выше последствия категории ВЫСОКАЯ		
СРЕДНЯЯ	Десятки погибших	Десятки или сотни миллионов долларов	Существенное нарушение функционирования авиационной системы и подрыв доверия к ней
СРЕДНЯЯ – НИЗКАЯ	Некоторые, но не все перечисленные выше последствия категории СРЕДНЯЯ		
НИЗКАЯ	Возможно несколько погибших и раненых	Определенный экономический ущерб	Некоторые нарушения функционирования авиационной системы и определенный подрыв доверия к ней

11. С точки зрения уязвимости:

- a) **ВЫСОКАЯ** – означает, что в Приложении 17 не предусматривается каких-либо мер по снижению степени угрозы по той причине, что в Приложении 17 вообще нет такого требования или потому, что невозможно предложить какие-либо реально осуществимые эффективные меры;
- b) **СРЕДНЯЯ – ВЫСОКАЯ** – означает, что меры по снижению степени угрозы носят ограниченный характер, а области и аспекты риска не охватываются в целом требованиями или мерами, предусмотренными в Приложении 17, НПБГА и ПБА;
- c) **СРЕДНЯЯ** – означает, что присутствуют характерные особенности как **СРЕДНЕЙ – ВЫСОКОЙ**, так и **СРЕДНЕЙ – НИЗКОЙ** уязвимости;
- d) **СРЕДНЯЯ – НИЗКАЯ** – означает, что меры по снижению степени риска применяются, но либо они в недостаточной мере отработаны, либо эффективны лишь частично. Например, могут существовать общие национальные требования в отношении всех областей и аспектов, но они или требуют дальнейшей доработки или должны более эффективно внедряться на практике;
- e) **НИЗКАЯ** – означает, что существуют четкие требования Приложения 17, НПБГА и/или ПБА и применяемые меры снижения степени риска считаются эффективными и широко применяются.

12. Каждому установленному вероятному сценарию затем по пятибалльной шкале присваивается соответствующее значение остаточного риска, выведенное с учетом оценочных величин вероятности, возможных последствий и уязвимости.

13. Каждое значение позволяет каждому сценарию угрозы ранжироваться по пятибалльной шкале, исходя из остаточного риска. Такое относительное ранжирование не является точной наукой и может в какой-то мере зависеть от субъективного суждения, но в целом оно отражает согласованное мнение по результатам анализа, проведенного на основе информации, имеющейся в данный момент. Окончательное ранжирование должно дать информацию для выработки соответствующей политики. Обстоятельства на местах складываются по-разному, и поэтому при проведении национальных оценок риска государствам следует принимать во внимание все достоверно выявленные риски. Кроме того, время от времени могут изменяться отдельные составляющие оценки риска, например, поменялся общий характер угрозы или появились новые меры по уменьшению риска, поэтому крайне важно такую оценку подвергать периодической ревизии.

14. На рис. А37-1 проиллюстрирован процесс оценки угрозы риска, который начинается с выявления угрозы и затем определяет связанный с ней остаточный риск. Нижеследующие этапы состоят в определении и реализации соответствующих мер по уменьшению остаточного риска до приемлемого уровня. Данный процесс заканчивается, когда связанный с конкретной угрозой риск, в отношении которого были предприняты новые меры, достигает приемлемого уровня. При изменении какого-либо аспекта этого анализа данный процесс вновь возобновляется.

ПРИМЕНЕНИЕ: ВНУТРЕННЯЯ УГРОЗА

15. При подготовке RCS уязвимость от внутренней угрозы не рассматривалась в качестве отдельной категории. Вместо этого были рассмотрены типы угрозы с включением в каждую категорию элемента внутренней угрозы. При разработке своих собственных систем оценки риска государствам следует принять аналогичный подход. Например, при рассмотрении такой категории угрозы, как СВУ на теле человека, используемое для нападения на воздушное судно, проводящие оценку специалисты должны рассмотреть отдельно как случаи СВУ на пассажире, используемое для нападения на воздушное судно, так и СВУ на теле человека, пронесенное членом экипажа и/или служащим и используемое для нападения на воздушное судно. Легко заметить, насколько риск от конкретной угрозы может отличаться, когда в качестве средства помещения на борт источника угрозы рассматривается такой инсайдер, как служащий эксплуатанта воздушных судов, или же пассажир. Например:

- a) уязвимость от инсайдеров может расцениваться как более серьезная, если они имеют такой доступ к последнему рубежу безопасности, какой не доступен пассажиру;
- b) вероятность, связанная с инсайдерами, может быть выше, если считается, что у них имеются более широкие возможности, чем у пассажиров;
- c) последствия угрозы, связанной с инсайдерами, могут быть более существенными, если инсайдер имеет доступ к более глубоким элементам системы. Например, инсайдер может организовать более правдоподобную и таким образом более разрушительную фальсификацию; и
- d) средства минимизации последствий могут быть различными, например более строгие проверки анкетных данных и проверки на благонадежность.

16. В целом, данный метод должен предусматривать учет каждой роли в рамках системы, а также определять, обеспечивает ли она конкретное тактическое преимущество в отношении каждого типа угрозы или представляет собой те же проблемы, что и пассажиры. При применении этой методики можно рассматривать факторы уязвимости от инсайдеров в рамках комплексной оценки риска.

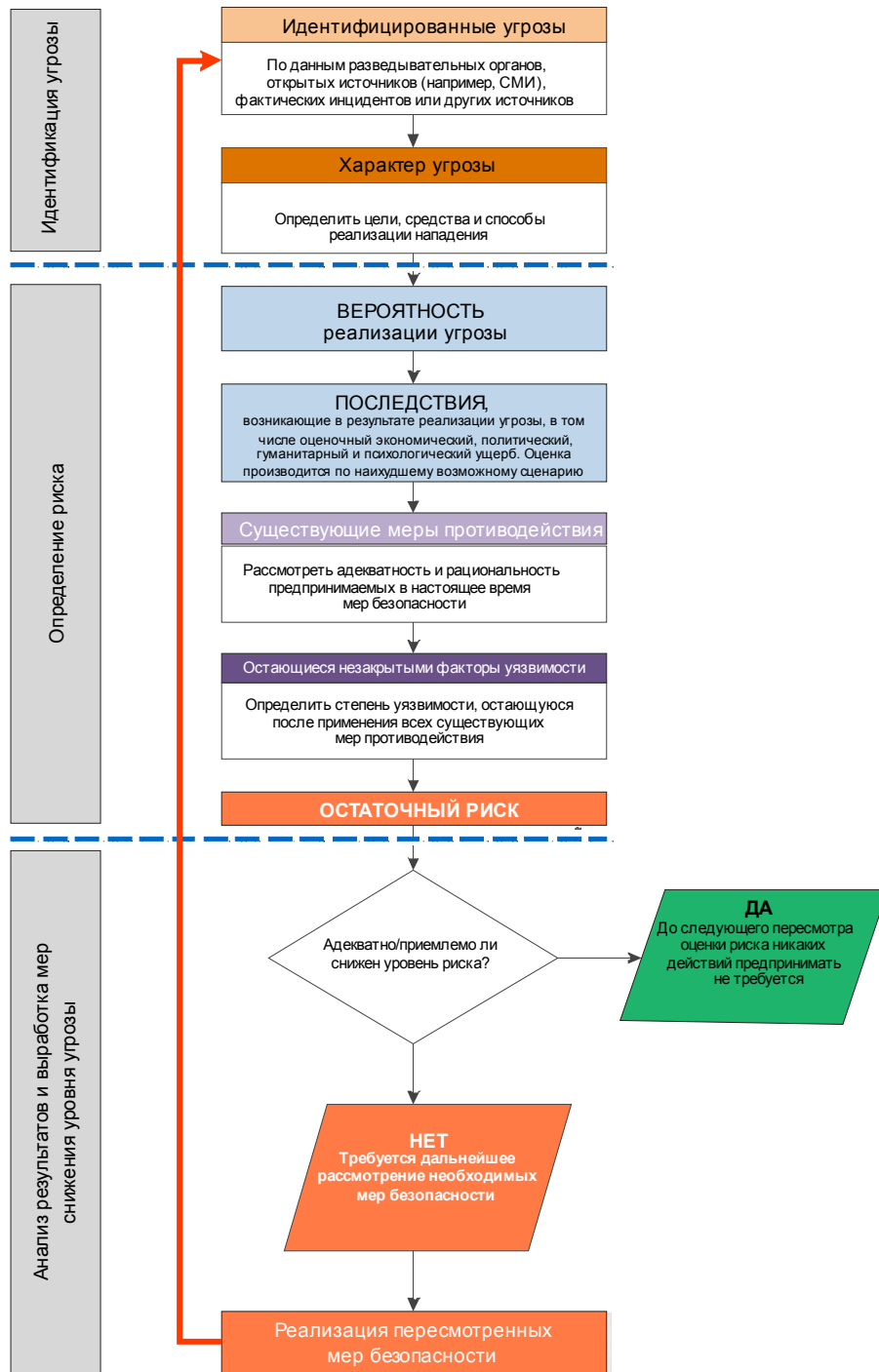


Рис. А37-1. Карта процесса оценки угрозы и риска

Добавление 38

ОРГАНИЗАЦИЯ ОТВЕТНЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ УГРОЗЕ ВЗРЫВА

При организации ответных действий в случае угрозы взрыва государствам необходимо учитывать рекомендации, содержащиеся в следующих дополнениях к настоящему добавлению:

- a) действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва;
- b) оценка угрозы взрыва; и
- c) действия при угрозах взрыва воздушного судна.

Дополнение А к добавлению 38

ДЕЙСТВИЯ ЛИЦА, ПОЛУЧИВШЕГО ПО ТЕЛЕФОНУ СООБЩЕНИЕ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА

ХАРАКТЕРИСТИКИ УГРОЗ ВЗРЫВА

1. Объектами угрозы взрыва могут являться:
 - a) воздушные суда, находящиеся на земле или в воздухе;
 - b) аэропортовые установки, технические средства и здания или навигационные средства, расположенные на территории аэропорта или в непосредственной близости от него; и
 - c) авиагрузы, предназначенные для перевозки по воздуху, или установки, производственные объекты и здания, используемые для обработки грузов.

ПОЛУЧЕНИЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА

2. Телефонные угрозы взрыва могут поступать в адрес аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и агентов по перевозке грузов либо непосредственно от лиц, от которых они исходят, либо через посредников, таких, как средства массовой информации или агентства печати. В любом случае лицо, принимающее по телефону такое сообщение, должно попытаться получить как можно больше информации об угрозе, с тем чтобы облегчить ее оценку и установление личности того, от кого угроза исходит.
3. Для облегчения сбора информации эксплуатанты воздушных судов и аэропорты должны установить на соответствующих телефонных станциях и/или телефонах записывающую аппаратуру. Желательно использовать не обычные магнитофоны, которые необходимо включать, когда производится запись, а устройства непрерывного контура с замкнутой лентой, которые должны работать постоянно. Пленку с записью сообщения об угрозе взрыва следует сохранять в качестве вещественного доказательства.

ИНСТРУКТАЖ И ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

4. Персонал, к которому вероятнее всего могут поступать телефонные сообщения об угрозе взрыва, например, операторы телефонных коммутаторов и сотрудники эксплуатанта, занимающиеся продажей авиабилетов, перед тем как приступить к исполнению своих обязанностей, должны быть проинструктированы относительно мер, которые им следует предпринять в таких случаях, а требуемые ответные действия необходимо включить в соответствующие служебные инструкции для персонала.
5. Для облегчения работы указанных сотрудников их необходимо снабдить контрольными перечнями ответных действий. Руководящий состав также должен быть осведомлен о характере ответных действий и о необходимости передачи информации об угрозе взрыва обученным специалистам по оценке угрозы взрыва.

ДЕЙСТВИЯ ЛИЦА, ПОЛУЧИВШЕГО СООБЩЕНИЕ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА

6. Любое лицо, получившее сообщение об угрозе взрыва по телефону, должно:
 - a) внимательно выслушать и записать точные выражения, которые употреблял звонивший;

- b) принять меры для того, чтобы установить, откуда поступил звонок, или подать сигнал другому сотруднику, чтобы он попытался это сделать;
 - c) попытаться записать телефонное сообщение на магнитофон, если запись не производится автоматически;
 - d) вести телефонный разговор как можно дольше, с тем чтобы получить как можно больше информации;
 - e) задать позвонившему приведенные ниже вопросы, причем вопросы должны быть прямыми, а не наводящими. Например, вместо вопроса: "Находится ли взрывное устройство в багажном отсеке воздушного судна?" следует спросить: "Где точно находится взрывное устройство?" Важно соблюдать очередность вопросов, поскольку звонящий может повесить трубку раньше, чем будут заданы все вопросы:
 - i) *ГДЕ заложено взрывное устройство?* Данный вопрос задается первым, с тем чтобы можно было составить план эвакуации;
 - ii) *КОГДА должен произойти взрыв?* Чтобы узнать время, в течение которого необходимо провести эвакуацию;
 - iii) *КАК оно выглядит?* Чтобы во время поисков можно было распознать взрывное устройство;
 - iv) *КТО вы?* Чтобы выяснить, принадлежит ли звонящий к какой-либо известной группе; и
 - v) *ПОЧЕМУ вы это делаете?* Чтобы получить более ясное представление о данном происшествии и продлить время разговора, тем самым облегчая отслеживание телефонного звонка;
 - f) при возможности проверить правдоподобность информации, сообщенной звонящим, назвав несуществующий номер рейса, время полета или пункт и спросив у него, их ли он или она имеет в виду; и
 - g) сообщить о полученной угрозе непосредственному руководителю, который должен передать эту информацию назначенному специалисту по оценке угрозы взрыва, полицейским органам или службе безопасности.
7. Любое лицо, получившее телефонный звонок от посредников, должно:
- a) спросить и записать точное время, когда поступила угроза, и точные выражения, которые употреблял звонивший; и
 - b) выяснить, получил ли посредник ответы на какие-либо из вышеприведенных вопросов, удалось ли ему узнать, откуда исходил звонок и что-либо о личности звонившего.
8. Лицо, получившее сообщение об угрозе взрыва в письменном виде, должно сохранить его и передать руководителю, точно изложив, каким образом оно было обнаружено. Письменные сообщения, обнаруженные во время полета, должны быть незамедлительно переданы КВС.
9. Руководитель должен опросить лицо, получившее телефонное или письменное сообщение, чтобы заполнить форму донесения об угрозе взрыва и незамедлительно передать ее назначенному специалисту по оценке угрозы взрыва. Образец формы приводится в таблице А38-1.

Таблица А38-1. Образец формы донесения об угрозе взрыва

Форма донесения об угрозе взрыва				
Заполнить форму и передать ее назначенному специалисту по оценке угрозы взрыва				
Обсуждать полученную угрозу только со специалистом по оценке угрозы взрыва или с полицейскими властями				
Фамилия лица, получившего сообщение об угрозе взрыва:		Время:	Дата:	
Текст сообщения (точные выражения, которые употреблял звонивший):				
Где заложено взрывное устройство?				
Аэровокзал	Топливо-хранилище	Грузовая зона	Помещения эксплуатанта воздушных судов или зона технического обслуживания	Прочие места
Воздушное судно	Номер рейса	Пункт отправления	Пункт назначения	
Проявил ли звонивший при описании места нахождения взрывного устройства знание конструкции воздушного судна или здания? ДА/НЕТ				
Когда должен произойти взрыв?				
Время:		День:	Дата:	
В полете? ДА/НЕТ		При перемещении устройства? ДА/НЕТ	Прочая информация:	
Как оно выглядит?				
Портфель		Хозяйственная сумка и/или фирменная сумка (пакет) авиакомпании	Чемодан	
Коробка и/или сверток		Прочие предметы (описать):		
Кто вы?				
Фамилия:		Организация:		
Где вы сейчас находитесь?				
Почему вы это делаете?				
Вспомогательная информация (нужный ответ обвести)				

<i>Источник поступления звонка</i>				
Местный	Междугородный	Внутренний (из того же здания)	Телефон-автомат, сотовый/мобильный	
Предпринималась ли попытка установить, откуда поступил звонок?			ДА/НЕТ	
<i>Личность звонившего</i>				
Пол:		Примерный возраст:	Язык:	
<i>Характеристики голоса</i>				
Громкий	Тихий	Высокий	Низкий	
Резкий	Приятный	Другие особенности (описать)		
<i>Характеристики речи</i>				
Быстрая	Четкая	Заикающаяся	Невнятная	
Медленная	Нечеткая	Гнусавая	Другие особенности (описать):	
<i>Манера речи</i>				
Озлобленная	Спокойная	Иррациональная	Логичная	
Связная	Бессвязная	Неторопливая	Эмоциональная	
Характерная для состояния опьянения	Веселая	Благочестивая	Непристойная	
Другие особенности (описать)				
<i>Акцент</i>				
Местный	Неместный	Простонародный	Региональный	Иностранный
<i>Владение языком</i>				
Отличное	Хорошее	Удовлетворительное	Слабое	
<i>Шумовой фон</i>				
Сильный шум	Тишина	Шум поезда	Шум самолета	
Шум уличного движения	Голоса	Шум канцелярских машин	Шум работающих станков	
Фон кухни	Атмосфера, характерная для вечеринки	Звуки животных	Музыка	
Прочие звуки (описать)				

Дополнение В к добавлению 38

ОЦЕНКА УГРОЗЫ ВЗРЫВА

1. При оценке угрозы взрыва необходимо использовать системный подход, гарантирующий, насколько это возможно, что в случае существования настоящей бомбы или другого устройства оценка угрозы приведет к принятию активных действий, а в случае намеренного обмана оценка угрозы приведет лишь к минимальному нарушению производства полетов.

2. Наряду с использованием метода, получившего название "позитивная идентификация угрозы" и описанного в главе 17, государствам следует обеспечить включение в планы на случай непредвиденных обстоятельств следующих положений:

- a) контролируемые ответные действия лиц, получающих сообщение об угрозе взрыва;
- b) оценка угрозы и связанного с ней риска назначенными и специально подготовленными сотрудниками по оценке угрозы взрыва, использующими метод позитивной идентификации угрозы;
- c) координация любых предпринимаемых действий, которые должны соответствовать уровню риска, определенного в результате оценки;
- d) выявление лиц, ответственных за угрозу взрыва; и
- e) предпринятие последующих действий.

3. Необходимо регулярно проводить учения по отработке планов на случай непредвиденных обстоятельств.

ХАРАКТЕРИСТИКИ УГРОЗ ВЗРЫВА

4. Объектами угрозы взрыва могут являться:

- a) воздушные суда, находящиеся на земле или в воздухе;
- b) аэропортовые установки, технические средства и здания или навигационные средства, расположенные на территории аэропорта или в непосредственной близости от него; и
- c) авиагрузы, предназначенные для перевозки по воздуху, или установки, производственные объекты и здания, используемые для обработки грузов.

ПОЛУЧЕНИЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА

5. Телефонные угрозы взрыва могут поступать в адрес аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и агентов по перевозке грузов либо непосредственно от людей, от которых они исходят, либо через посредников, таких, как средства массовой информации или агентства печати. Действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва, описываются в дополнении А к добавлению 38.

ОЦЕНКА УГРОЗЫ ВЗРЫВА НА ЗЕМЛЕ

6. Оценка угрозы взрыва сопряжена с большой ответственностью. Специалисты по оценке угрозы взрыва должны иметь соответствующую подготовку и быть в готовности круглосуточно. По крайней мере один такой сотрудник должен находиться на дежурстве у каждого эксплуатанта воздушных судов и в аэропорту или быть готовым прибыть в любое время по вызову в авиакомпанию. Если полученная угроза касается воздушного судна, находящегося на земле, то эксплуатант воздушного судна, являющегося объектом угрозы, и соответствующее подразделение службы безопасности аэропорта должны согласовать оценку угрозы взрыва.

7. Эксплуатанты воздушных судов могут требовать, чтобы КВС, получивший сообщение об угрозе взрыва во время выполнения полета, передал такое сообщение наземным оперативным службам для оценки угрозы, либо могут разрешить КВС произвести такую оценку самостоятельно. Если КВС уполномочен произвести оценку угрозы взрыва, то в этом случае он должен получить соответствующие рекомендации от органов полиции и государственной службы безопасности.

8. Специалист по оценке угрозы взрыва должен получить подробную информацию, касающуюся сообщения об угрозе, желательно в виде стандартной формы донесения об угрозе взрыва, заполненной лицом, получившим это сообщение, причем ее необходимо передать самым оперативным способом. Образец формы приведен в дополнении А к добавлению 38.

9. Специалист по оценке угрозы взрыва должен провести тщательный анализ информации, приведенной в таблице А38-2, по итогам которого ему следует, руководствуясь логическими заключениями, выбрать один из трех уровней угрозы: ЗЕЛЕНый, ОРАНЖЕВый или КРАСНый; указанные уровни вместе с требуемыми действиями описаны ниже.

10. Указанный процесс в значительной мере зависит от наличия ответов "да" или "нет" на ряд вопросов, однако специалист по оценке угрозы взрыва должен учитывать и другие моменты, которые могут иметь отношение к достоверности угрозы, включая, в частности, перечисленные ниже факторы:

- a) угрозы и инциденты, имевшие место за последнее время в данном аэропорту и в отношении основных эксплуатантов воздушных судов;
- b) возможное влияние происходящих в данный момент событий, таких, как:
 - трудовые конфликты, имеющие отношение к эксплуатанту воздушного судна, выполняющего данный полет, или к данному аэропорту;
 - конфликты с жителями соседних населенных пунктов или группами людей, выступающих в защиту окружающей среды, например, в связи с расширением или модернизацией аэропорта;
 - аналогичные инциденты, о которых в последнее время сообщали средства массовой информации, что могло стать причиной телефонной угрозы, представляющей собой намеренный обман; и
 - нахождение в аэропорту или среди пассажиров выполняемого рейса высокопоставленных лиц, что могло стать причиной угрозы;
- c) информация о таких инцидентах, как случаи избыточного бронирования, когда имеющим билеты пассажирам не хватило мест, наличие пассажиров, которым отказано в посадке в самолет, конфликты при регистрации или при выходе на посадку с участием друзей или родственников;

- d) наличие в перевозимом данным рейсом грузе чего-нибудь особенного или необычного; и
- e) введение дополнительных мер безопасности и мнение по поводу угрозы местных полномочных органов полиции и безопасности.

ОЦЕНКА УГРОЗЫ ВЗРЫВА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТА

11. Каждую письменную угрозу взрыва, обнаруженную на борту воздушного судна во время выполнения полета, следует рассматривать на предмет оценки связанной с ней степени риска. Если КВС дано право проводить оценку угрозы, то эксплуатант должен предоставить ему необходимые рекомендации, позволяющие оценить степень риска и принять решение в отношении действий, которые следует предпринять. При этом необходимо учитывать следующее:

- a) обстоятельства возникновения угрозы, которые позволят определить, когда возникла угроза – до вылета воздушного судна или во время полета. КВС должен выяснить, можно ли было обнаружить угрозу во время проведения предполетного осмотра воздушного судна или на раннем этапе полета;
- b) точные формулировки, использованные в сообщении об угрозе, для того чтобы выяснить, содержатся ли в нем обоснованные причины для угрозы. Если такие причины имеются, например, высказано желание избежать жертв, к которым приведет взрыв, то угроза, по всей вероятности, является реальной. По-видимому, лицо, от которого исходит такая угроза, будет стремиться к тому, чтобы она была получена и чтобы было время отреагировать на нее. Если же будет сделан вывод о том, что никаких явных оснований для угрозы не существует, то реальность такой угрозы менее вероятна;
- c) присутствует ли на борту воздушного судна человек, против которого может быть направлена угроза, например, политический деятель или другая хорошо известная личность;
- d) имеются ли на борту пассажиры, от которых могла бы исходить угроза, например, потенциально проблемные или агрессивные пассажиры, депортированные лица или лица, которым было отказано во въезде, или молодые люди; и
- e) можно ли связаться по радио с центром управления полетами эксплуатанта для того, чтобы выяснить, является ли данный инцидент единичным случаем или одним из ряда аналогичных событий, имевших место с данным эксплуатантом;

12. Если КВС не считает данный инцидент намеренным обманом, он должен запросить в центре управления полетами эксплуатанта информацию о существующих на данный момент угрозах интересам эксплуатанта в аэропорту вылета, чтобы выяснить, имеются ли веские причины для совершения нападения на воздушное судно или прерывания его полета, а также данные об эффективности мер безопасности в аэропорту вылета. Поэтому эксплуатанты воздушных судов должны предусмотреть порядок незамедлительной передачи КВС такой информации.

МЕРЫ СДЕРЖИВАНИЯ И ВЫЯВЛЕНИЕ ЛИЦ, ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА УГРОЗЫ ВЗРЫВА

13. Эксплуатанты воздушных судов и аэропорты обязаны включать данные об инцидентах, связанных с угрозами взрыва, в подробные донесения, направляемые соответствующему полномочному органу государства для анализа существующих тенденций, а также компетентному полицейскому ведомству для расследования обстоятельств таких инцидентов.

14. Если установлено лицо, являющееся инициатором угрозы взрыва, его или ее необходимо преследовать в судебном порядке на основании соответствующих законов государства. Суду следует представить доказательства материального и морального ущерба, причиненного данным инцидентом; приговоры суда должны получать широкую огласку, что может стать сдерживающим фактором для потенциальных преступников.

ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОЗИТИВНОЙ ОЦЕНКЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА

15. Каждый эксплуатант воздушного судна и аэропорт должны в консультации с полицией и другими соответствующими ведомствами разработать и ввести в действие план чрезвычайных мероприятий на случай, если на основании оценки полученной угрозы взрыва она отнесена к категории ОРАНЖЕВЫЙ или КРАСНЫЙ, с тем чтобы уменьшить риски, связанные с угрозой взрыва. Действия, которые следует включить в план чрезвычайных мероприятий в отношении воздушных судов, изложены в дополнении С к добавлению 38.

Таблица А38-2. Уровни угрозы

ЗЕЛЕНЫЙ	Угроза, в которой может быть не назван конкретный объект или группа объектов или которая в других отношениях не заслуживает доверия	Действующие контрмеры достаточны для ликвидации угрозы. Никаких дополнительных мер предосторожности не требуется
ОРАНЖЕВЫЙ	Угроза, которая может быть отнесена к одному или нескольким объектам, однако в отношении ее достоверности или эффективности действующих контрмер имеются определенные сомнения	Такая угроза может представлять опасность и потребовать усиления контрмер
КРАСНЫЙ	<p>Конкретная угроза, характер которой позволяет определить ее объект, или когда высказавшее угрозу лицо представилось или назвало соответствующую организацию и такая угроза рассматривается как вполне вероятная.</p> <p>Об угрозе в отношении воздушного судна, находящегося в полете, необходимо незамедлительно уведомить КВС и пункт назначения или назначенный аэродром посадки при изменении маршрута</p>	<p>Вполне вероятно, что такая угроза представляет опасность для людей, имущества или коммерческой деятельности и поэтому заслуживает принятия контрмер.</p> <p>Принять все необходимые контрмеры</p>

Дополнение С к добавлению 38

ДЕЙСТВИЯ ПРИ УГРОЗЕ ВЗРЫВА ВОЗДУШНОГО СУДНА

ВОЗДУШНОЕ СУДНО НА ЗЕМЛЕ

1. Если угроза взрыва или предупреждение о нем касаются воздушного судна, еще находящегося на земле, то после оценки такого предупреждения эксплуатанты воздушных судов по согласованию с полномочными органами аэропорта должны предпринять следующие действия:

- a) произвести высадку всех пассажиров и членов экипажа вместе со всей ручной кладью, используя для этой цели лестничные трапы или посадочную галерею аэровокзала. Аварийные надувные трапы следует использовать только в чрезвычайных обстоятельствах;
- b) отбуксировать воздушное судно в удаленное место, например, к изолированному месту стоянки;
- c) изолировать и провести повторный досмотр всех пассажиров и их ручной клади и держать их в отдельной зоне до тех пор, пока члены экипажа, перевозимый в грузовом отсеке багаж, бортпитание и бортприпасы не пройдут проверку и/или досмотр с помощью технических средств или ручной досмотр и не будут объявлены безопасными;
- d) выгрузить весь перевозимый в грузовом отсеке багаж и попросить пассажиров опознать свой багаж, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или ручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;
- e) выгрузить весь груз, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или ручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;
- f) выгрузить и проверить целостность упаковок бортпитания и бортприпасов; и
- g) произвести обыск (осмотр) воздушного судна.

ВОЗДУШНОЕ СУДНО В ПОЛЕТЕ

2. При угрозе взрыва воздушного судна, находящегося в полете, если после оценки данной угрозы она будет признана реальной, эксплуатант воздушного судна должен непосредственно или через орган обслуживания воздушного движения связаться с КВС и предоставить ему информацию об угрозе и взрывном устройстве, а также о том, какие ответные меры он должен предпринять.

3. При получении такой информации КВС должен дать указание членам экипажа произвести скрытный осмотр воздушного судна, насколько это возможно сделать в полете, не вызывая при этом паники среди пассажиров.

4. Если результаты оценки угрозы взрыва указывают на то, что наличие взрывного устройства на борту воздушного судна маловероятно, но эксплуатант или КВС не хотят рисковать, например, при выполнении полета большой протяженности над водной поверхностью, воздушное судно должно быть направлено на аэродром, на котором оно может совершить безопасную посадку. После приземления следует рассмотреть вопрос о принятии мер, которые были описаны выше для случая угрозы в отношении воздушного судна, находящегося на земле.

5. Если у КВС имеются серьезные основания считать, что на борту находится взрывное устройство, то следует учитывать опасность, которую может создавать взрыв на борту воздушного судна для людей, находящихся на земле, особенно в густонаселенных районах. Следует предпринять действия согласно изложенным ниже рекомендациям:

- a) сообщить органу обслуживания воздушного движения о том, что воздушное судно находится в аварийной ситуации, с указанием ее характера, при этом воздушное судно должно быть направлено на ближайший гражданский или военный аэродром, на котором оно может совершить безопасную посадку. При назначении маршрута до ближайшего подходящего аэродрома следует избегать густонаселенных районов;
- b) если воздушному судну потребуется выполнять заход на посадку над густонаселенным районом, то ему должно быть дано разрешение произвести посадку на данном аэродроме в соответствии с существующими правилами действий в аварийной обстановке. Время его нахождения в полете нельзя продлевать для изменения его маршрута на другой аэродром;
- c) если произвести экстренную посадку невозможно, следует подумать о получении рекомендаций от специалистов путем установления контакта по радио с органом обслуживания воздушного движения или другой наземной станцией, которые, в свою очередь, должны предоставить наземную линию связи с государственными экспертами по обезвреживанию боеприпасов (ОБ). В ходе радиопереговоров следует иметь в виду возможность их прослушивания, что чревато дополнительными осложнениями. Возможен вариант использования бортовой телефонной связи или сотовых телефонов; и
- d) КВС может попытаться, не привлекая излишнего внимания, выяснить, обладает ли кто-либо из пассажиров опытом обезвреживания взрывных устройств или ОБ. Чтобы не вызвать беспокойства у пассажиров при выяснении этого вопроса, следует использовать только сокращенные названия этих специальностей. Необходимо проявлять осмотрительность в отношении уровня квалификации пассажира, заявившего, что он обладает таким опытом, и при возможности запросить сведения о нем через орган обслуживания воздушного движения или наземную станцию, с которыми данное воздушное судно поддерживает связь.

6. Помимо выполнения вышеперечисленных инструкций КВС должен в случае обнаружения на борту предполагаемого взрывного устройства отдать следующие распоряжения:

- a) не перемещать, не трогать и не вскрывать подозрительный объект;
- b) разместить пассажиров на возможно большем удалении от подозрительного объекта, попросить их пристегнуть привязные ремни и занять положение, при котором голова должна находиться ниже верхней части спинки кресла; и
- c) убрать подальше от подозрительного объекта портативные кислородные аппараты, бутылки с алкоголем и аптечки первой помощи; приготовить огнетушители.

7. Если имеется возможность для выполнения экстренной посадки, то подозрительный объект следует оставить там, где он находится, накрыть полиэтиленом во избежание попадания воды на объект и обложить подушками, одеялами, предметами одежды и другими взрывопоглощающими материалами. Материалы, которыми он обложен, должны быть влажными, чтобы уменьшить вероятность возникновения пожара.

8. Если экстренную посадку произвести невозможно, КВС должен, как указано выше, получить рекомендации от специалистов по обезвреживанию взрывных устройств и продумать вопрос о перемещении

объекта, особенно если место, где он находится, представляет угрозу для воздушного судна. Наименее опасные места размещения взрывного устройства для конкретных типов воздушных судов указываются в руководстве по летной эксплуатации. Если в качестве такого места выбрана дверь, то необходимо соорудить устойчивое основание из прочных взрывопоглощающих материалов, таких как ручная кладь, до уровня, достигающего центра двери, и разместить подозрительный объект на таком основании.

9. Маловероятно, что установленное на борту воздушного судна взрывное устройство будет снабжено спусковым механизмом, срабатывающим при перемещении устройства. Тем не менее, если потребуется переместить подозрительный объект, необходимо принять следующие меры:

- a) объект нельзя вскрывать;
- b) убедиться в том, что объект можно перемещать, например, отсутствует нить, соединяющая его с конструкцией воздушного судна, которая может указывать на наличие спускового механизма, срабатывающего при перемещении объекта;
- c) осторожно перенести объект, сохраняя такое же пространственное положение, в каком он был обнаружен; и
- d) установить объект в том же пространственном положении на подготовленное наименее опасное для его размещения место и укрыть, как было описано выше, а также соответствующим образом ограничить возможность его перемещения при полете, снижении скорости и посадке воздушного судна.

10. Не следует предпринимать каких-либо действий, связанных с отсоединением или разрывом электрических цепей подозрительного объекта. Как правило, подозрительный объект не следует выбрасывать за борт воздушного судна в полете, особенно через поперечную створку в верхней части фюзеляжа, аварийный выход или люк, так как в подобных случаях предмет под воздействием потока воздуха подвергается сильному бафтингу (тряске), результатом чего могут стать взрыв в непосредственной близости от фюзеляжа или двигателя(ей) воздушного судна, потеря управления и разрушение воздушного судна.

11. Если никакого подозрительного объекта не обнаружено, а экстренную посадку произвести невозможно, КВС рекомендуется действовать следующим образом:

- a) несмотря на получение угрозы взрыва и оценку ее уровня кодом КРАСНЫЙ, следует продолжать нормальный, насколько это возможно, полет воздушного судна, пытаясь найти компромисс между необходимостью скорейшей посадки и риском, связанным с излишней поспешностью;
- b) объявить чрезвычайную ситуацию и направить воздушное судно на ближайший пригодный аэродром. При выборе аэродрома необходимо учитывать требуемые характеристики посадки, имеющиеся средства обеспечения посадки, аварийные средства и оборудование, а также близость траекторий захода на посадку к густонаселенным районам;
- c) полностью информировать о предполагаемом маршруте полета орган обслуживания воздушного движения, с тем чтобы на планируемом аэродроме посадки приступили к реализации соответствующих наземных мероприятий;
- d) дать указание кабинному экипажу подготовиться к возможной аварийной посадке и подготовить для использования персональные кислородные и/или противодымные маски;

- e) произвести снижение воздушного судна, если это практически осуществимо, до такой высоты, которая позволит уравнивать давление внутри воздушного судна с давлением за бортом, не увеличивая и выдерживая такую высоту до начала участка снижения. Когда позволят соображения, касающиеся минимальной безопасной высоты и дальности, произвести снижение до высоты ниже 3000 м (10 000 фут);
- f) сделать все возможное для того, чтобы свести к минимуму маневры воздушного судна и избежать турбулентности;
- g) при выборе скорости полета необходимо найти разумный компромисс между высокой скоростью с целью максимального сокращения времени полета и низкой скоростью для того, чтобы свести к минимуму аэродинамические нагрузки и повреждения, возможные при разрушении фюзеляжа воздушного судна. В большинстве случаев в качестве разумного компромисса выбирают скорость, выдерживаемую при вхождении в зону турбулентности;
- h) как только появится возможность, установить посадочную конфигурацию воздушного судна; и
- i) передать в аэропорт посадки подробные требования в отношении предоставления удаленного места стоянки и оперативной подачи пассажирских трапов. Следует информировать аэродром о том, что после посадки пассажиров необходимо будет как можно скорее удалить на расстояние не менее 200 м от воздушного судна с наветренной стороны.

12. После посадки воздушного судна при угрозе взрыва, уровень которой был оценен кодом ОРАНЖЕВЫЙ или КРАСНЫЙ, должны быть предусмотрены меры для скорейшей высадки пассажиров и членов экипажа, при возможности, вместе с ручной кладью. Аварийным службам следует принять необходимые меры для сохранения жизни людей и предотвращения телесных повреждений, а воздушное судно необходимо переместить на такое место стоянки, где оно в случае взрыва не будет представлять опасности для жизни людей или имущества. После этого необходимо предпринять действия, предусмотренные на случай угрозы взрыва воздушного судна, находящегося на земле.

Добавление 39

КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОСМОТРА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Исходя из проведенной соответствующим полномочным органом оценки риска, перед каждым вылетом можно на регулярной основе проводить осмотр воздушного судна для поиска возможных взрывных устройств и оружия. Аналогичный осмотр требуется в тех случаях, когда есть основания полагать, что воздушное судно может явиться объектом незаконного вмешательства. Различие между этими двумя типами осмотра заключается лишь в масштабе и тщательности проводимого поиска, которые диктуются совокупностью обстоятельств в каждой конкретной ситуации.
2. Ввиду большого количества типов воздушных судов, находящихся в эксплуатации по всему миру, в настоящем документе невозможно рекомендовать такой порядок осмотра воздушных судов, который можно было бы применять во всех случаях. Эксплуатантам воздушных судов следует разработать контрольный перечень порядка осмотра воздушных судов для всех типов эксплуатируемых ими воздушных судов и включить его в предназначенный для летного экипажа комплект документов по вопросам безопасности. Такой контрольный перечень особенно полезен для наземного персонала в тех пунктах, где единственными лицами, знакомыми с данным типом воздушного судна или его компоновкой, являются члены летного и каabinного экипажей.
3. Наилучшим местом для проведения осмотра воздушного судна, в отношении которого поступила конкретная угроза, по всей вероятности, является специально выделенное изолированное место стоянки воздушных судов, однако в планах на случай непредвиденных обстоятельств должно быть указано, что разместить судно в таком месте не всегда представляется возможным.
4. Осмотр воздушных судов следует проводить при хорошем освещении. Для этого может потребоваться вспомогательная силовая установка или подключение к воздушному судну наземных силовых кабелей.
5. Во избежание дублирования осмотр воздушного судна должен проводиться в определенной последовательности сотрудниками, знакомыми с компоновкой данного типа воздушного судна, имеющими при себе контрольный перечень и назначенными для осмотра конкретных отсеков воздушного судна. Особое внимание следует уделять тем местам, к которым имели доступ пассажиры, таким, как основные пассажирские салоны, бортокухни и туалеты, но необходимо осмотреть также наружную сторону кабины летного экипажа и грузовые отсеки.
6. Следует установить строгий контроль за доступом на борт воздушного судна, прежде чем приступать к осмотру, который должен проводиться минимальным числом сотрудников. Контролирование доступа необходимо для того, чтобы исключить возможность проноса на борт устройств после окончания осмотра, и его следует продолжать до тех пор, пока двери воздушного судна не будут закрыты перед отбуксировкой.
7. Проводящие осмотр сотрудники должны соблюдать следующие инструкции: не прикасаться к подозрительному предмету, сообщить о нем координатору поиска, отметить его местонахождение с помощью какого-нибудь бросающегося в глаза предмета, не прикасаясь при этом к самому устройству, покинуть зону,

находящуюся в непосредственной близости от подозрительного объекта, и ждать дальнейших указаний. При обнаружении подозрительного устройства не следует исключать возможности наличия других таких устройств.

8. Портативные средства связи облегчают координацию поиска и зачастую являются единственным способом принятия надлежащих мер, позволяющих быстро провести поиск и эвакуацию и таким образом спасти человеческие жизни. Однако после обнаружения подозрительного устройства сотрудники, имеющие при себе портативные средства связи, должны немедленно покинуть зону, расположенную в непосредственной близости от устройства, и как можно скорее удалить из нее всех находящихся людей за пределы установленного кордона. Использование средств радиосвязи на передачу в радиусе 25 м от подозрительного устройства запрещается.

9. Для обеспечения необходимого доступа ко всем подлежащим проверке зонам все входные двери, люки, воздухозаборники и выхлопные трубы, эксплуатационные и смотровые люки и т. д. должны быть открыты. Однако по окончании осмотра необходимо убедиться в том, что все двери и заглушки, которые были открыты для целей проверки, вновь закрыты.

10. Давать рекомендации поисковым группам относительно внешнего вида предполагаемых взрывных устройств очень трудно, так как они могут быть замаскированы самым различным образом. Поисковым группам следует обращать внимание на неопознанные объекты или на все, что:

- не должно находиться в данном месте;
- не поддается объяснению; или
- является посторонним.

11. Необходимо осмотреть следующие зоны:

а) внутреннее пространство воздушного судна:

- кресла, включая карманы, подушки и нижнюю часть;
- место хранения бортжурнала и руководства по летной эксплуатации;
- место хранения кислородных масок для экипажа;
- вся поверхность пола, включая площадь, находящуюся впереди педалей руля направления, и поверхность под всеми креслами в кабине экипажа;
- потолок, боковые и задние стены;
- место хранения спасательных жилетов;
- гардероб экипажа и место хранения его багажа;
- стол и ящики стола третьего члена экипажа;
- зона, примыкающая к педалям руля направления и/или тормоза; и
- содержимое аптечки первой помощи;

б) передняя входная дверь:

- трап, включая его нижнюю сторону;
- место стыковки трапа с фюзеляжем, а также полка в данной точке;
- места хранения аварийных трапов (желобов);
- кресло бортпроводника, включая спинку кресла и место хранения надувного плота;
- передняя ветрозащитная перегородка и шкаф, включая отделения;
- отделение для кислородных масок;
- стены и потолок; и
- место хранения огнетушителей;

с) вестибюль: кабина экипажа:

- стены, потолок и пол;
- гардероб;
- все полки для багажа, предварительно освобожденные от багажа;
- отсеки над полками для багажа и гардеробом;
- фонтанчик с питьевой водой, раздаточное устройство для стаканчиков, отделение для хранения использованных стаканчиков и люк доступа к сливному клапану; и
- пространство вдоль боковых стен отсека для хранения и над ним, а также передняя стенка переднего туалета;

d) передний салон:

- гардеробы и закрытые места хранения масок и жилетов;
- кресла бортпроводников и пассажиров, включая нижнюю часть кресел;
- пассажирское(ие) спальное(ые) место(а);
- стены, потолок и пол;
- места хранения спасательных жилетов для экипажа и пассажиров;
- шкаф для хранения портативных кислородных аппаратов;
- кресла, включая карманы и места размещения кислородных масок;
- находящийся между задними креслами салона стол и его ниша;
- места хранения аварийных трапов (желобов); и
- контейнеры с литературой;

e) передняя бортикухня:

- удалить все контейнеры, коробки с продуктами питания и нагревательные шкафы, если они еще не удалены;
- вскрыть и осмотреть все отсеки и отделения бортикухни, бар и холодильник;
- проверить контейнеры, которые вынесены из кухни и бара;
- место хранения кислородных масок в баре;
- служебная дверь бортикухни, включая место хранения ограничительного леера и углубления для петель;
- места хранения аварийных трапов (желобов); и
- отсеки, находящиеся над служебными дверями;

f) передние туалеты:

- удалить загрязненный и использованный материал, который еще не удален;
- удалить контейнеры из-под раковин и проверить их содержимое и пространство вокруг раковин;
- отделение для полотенец и раздаточное устройство для салфеток;
- унитаз, включая сиденье, крышку, кожух и т. д.;
- зеркало и полочки;
- стены, потолок и пол;
- дверь;
- место хранения кислородных масок;
- доступ к фонтанчику с питьевой водой; и
- резервуар для сточной воды;

g) основной салон:

- кресла, включая карманы, места хранения кислородных масок, подушки и нижнюю часть кресел;
- полки для подушек, одеяла и подлокотники;
- пол: ковровую дорожку не поднимать, если нет подозрения, что под ней может находиться посторонний предмет;
- боковые стены, включая окна и шторы;
- перегородки и углубления для ног, а также места хранения кислородных масок;
- потолок;
- углубления (ниши) осветительных приборов;
- отделения в заднем конце каждого подлокотника и пространство позади последнего ряда кресел салона;
- место хранения носилок над отделением для головных уборов;
- место хранения демонстрационного спасательного жилета;
- места хранения аварийно-спасательных канатов;
- места хранения аварийных трапов (желобов);
- основная дверь и углубление при закрытой двери;
- стеллажи для журналов;
- места хранения спасательных плотов;
- карманы для хранения спасательных жилетов;
- спальные места для пассажиров;
- шкаф для кислородного оборудования;
- место хранения средств для закрепления грузов;
- контейнеры с литературой.
- аптечка первой помощи, если она не опечатана;
- индивидуальные кислородные приборы для пассажиров: инициировать выпадение и проверить;;
- выдвижные ящики для хранения баллонов с кислородом и углекислым газом, передние стенки борткойхонь № 1 и 3 и задних туалетов;
- двери аварийных выходов на крыло самолета;
- кресло бортпроводников в салоне, находящееся у задней входной двери;
- фонтанчик с питьевой водой, раздаточное устройство для стаканчиков, отсек для хранения использованных стаканчиков и люк сливного клапана в полу; и
- портативные осветительные приборы аварийного выхода: снять и проверить;

h) центральная борткойхня и бар:

- удалить все контейнеры, коробки с продуктами питания и нагревательные шкафы, если это еще не сделано;
- вскрыть и проверить все отсеки и отделения борткойхни, бар и холодильник;
- проверить все контейнеры, снятые с воздушного судна;
- стены, потолок и пол;
- место хранения стеклянной посуды в перегородке перед баром;
- аптечка первой помощи, находящаяся в задней стенке кормовой части, если она не опечатана;
- отсек над служебной дверью;
- служебная дверь и углубление;
- места хранения аварийных трапов (желобов);
- кресла бортпроводников у прохода борткойхни № 2;
- отсек для кислородных масок в нише потолка; и
- портативные осветительные приборы аварийного выхода: снять и проверить;

- i) зона задней борткойхни и бара:
- кресло бортпроводника;
 - борткойхня: удалить все контейнеры;
 - открыть и проверить все отсеки и отделения;
 - стены, потолок и пол;
 - отделения в нише передней перегородки;
 - проверить контейнеры, снятые с воздушного судна;
 - запираемый шкаф для дипломатической почты;
 - углубления для петель служебной двери кухни;
 - места хранения аварийных желобов у каждой двери;
 - углубления для петель задней входной двери;
 - места хранения спасательных плотов; и
 - места хранения баллонов с кислородом в нише потолка;
- j) задние туалеты:
- удалить еще не убраный загрязненный и использованный материал;
 - удалить контейнеры, находящиеся под раковиной, и проверить их содержимое и пространство вокруг раковины;
 - отделение для полотенец и раздаточное устройство для салфеток;
 - унитаз, включая сиденье, крышку, кожух и т. д.;
 - зеркало и полочки;
 - стены, потолок и пол;
 - дверь;
 - место хранения кислородных масок;
 - доступ к фонтанчику с питьевой водой; и
 - резервуар для сточной воды;
- к) задние гардеробы:
- удалить верхнюю одежду и ручную кладь и проверить весь отсек;
 - бортовые детские кроватки и люльки;
 - место хранения кислородных масок;
 - аптечка первой помощи, если она не опечатана; и
 - место хранения спасательных жилетов;
- l) внешняя поверхность воздушного судна – фюзеляж (необходимо проверить пространство, которое находится за и/или в указанных ниже крышках люков и отверстий):
- панель подключения наземной воздушной магистрали;
 - воздухозаборники компрессора кабины, панели доступа и выпускные отверстия;
 - панель антенны навигационной доплеровской системы;
 - панели доступа к системе регулирования теплообмена и направляющие лопатки выхода воздуха из теплообменника;
 - отверстия для отвода воздуха от радиооборудования;
 - держатель аварийного маяка при снятом маяке;
 - отсек безопасности и его содержимое;
 - проблесковые огни – также проверить аккумуляторы;
 - проверить состояние упаковки аптечек первой помощи и пломб панелей спасательного плота;
 - люк отсека для вспомогательного оборудования;

- люки отстойника запасного топливного бака;
 - предохранительные клапаны и клапан регулятора наддува кабины;
 - задняя панель доступа к резервуару для сточной воды и задние панели доступа к системе удаления отходов;
 - люк доступа к механизму стабилизатора;
 - люк доступа к хвостовому обтекателю;
 - задняя и передняя панели доступа к системе подачи питьевой воды;
 - задние и передние грузовые люки;
 - лючок для подключения наземной установки кондиционирования воздуха; и
 - лючок и штепсельный разъем для подключения внешнего энергопитания;
- м) отсек компрессора кабины - весь отсек, особенно его полости, углубления и выемки;
- п) отсек вспомогательного оборудования - весь отсек, а также все оборудование;
- о) грузовые отсеки:
- передний грузовой отсек, особенно пространство под съемной на защелках панелью, закрывающей грузовой люк;
 - отсек резервуара для сточной воды;
 - помещения для комплектов полетного снаряжения пилотов;
 - задний грузовой отсек, особенно пространство вокруг петель крышки грузового люка; и
 - зона, непосредственно следующая за задним грузовым отсеком;
- р) отсеки размещения шасси и механизмов:
- ниша носового колеса – зона за панелью люка доступа и панелью, запирающейся по типу "застежки-молнии";
 - вся зона ниш основного шасси и зона корневой части крыла; и
 - шасси и колеса, включая пневматики, обода, тормоза и такие другие детали, как стойки, задние подкосы, балки (тележечного шасси), рычаги, подъемники шасси, рамы (тележечного шасси) и тележки шасси;
- q) крылья:
- секции задней кромки закрылков;
 - защелкивающиеся крышки лючков доступа к X-образным топливопроводам и баллонам огнетушителей;
 - переходники для горловины заправки топливом под давлением; и
 - выходы дренажной топливной системы; и
- г) двигатели и пилоны:
- воздухозаборник, выхлопная труба и воздухопровод вентиляторного контура двигателя;
 - ковшовый воздухозаборник масляного и воздушного теплообменника двигателя;
 - крышка дозаправки двигателя маслом и створка выпуска воздуха теплообменника;
 - крышка привода постоянной скорости дозаправки масла; и
 - открыть секции капота двигателя и лопаточного аппарата вентилятора – полностью проверить двигательную установку, а также все люки на секциях капота и пилонах.
-

Добавление 40

ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ВЗРЫВНЫЕ УСТРОЙСТВА

ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРЕДПРИНИМАТЬ ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО ВЗРЫВНОГО УСТРОЙСТВА

1. При обнаружении во время осмотра подозрительного предмета в целях обеспечения безопасности персонала и сведения к минимуму нарушений нормальной работы необходимо выполнить четыре стандартные процедуры. Если сотрудники службы безопасности, пройдя соответствующую подготовку, строго выполняют эти четыре процедуры и соблюдают местные планы на случай непредвиденных обстоятельств, то, как правило, возникший инцидент удастся успешно разрешить, сведя к минимуму количество жертв. Указанные четыре процедуры приводятся ниже в том порядке, в котором они должны выполняться:

- a) получить подтверждение;
- b) очистить пространство;
- c) выставить кордон; и
- d) установить контроль.

ПОЛУЧИТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ

2. *Убедиться в том,* что найденный предмет действительно следует заявить в качестве предполагаемого взрывного устройства. Проверить, имеются ли на нем ярлыки или бирки, возможно, содержащие информацию о его владельце. Не пытаться перемещать предмет для удобства его осмотра, поскольку он может быть оснащен устройством, срабатывающим при перемещении предмета.

3. Убедиться в том, что подозрительный предмет не является оставленной без присмотра личной собственностью кого-нибудь из находящихся поблизости людей, например, багажом одного из членов экипажа. Это необходимо сделать достаточно быстро, поскольку устройство может быть снабжено часовым механизмом или дистанционным управлением.

4. Отметить точное местонахождение предмета. Кратко описать, как он выглядит, и пометить, при необходимости, его положение с помощью бросающегося в глаза предмета, с тем чтобы по прибытии сотрудников полиции или специалистов по ОБ они смогли идентифицировать данный предмет.

5. Определить, имеются ли основания для нахождения подозрительного устройства в данном месте, и оценить, насколько это вероятно. Задать следующие вопросы:

- a) может ли установленное в данном месте подозрительное устройство в случае взрыва привести к гибели персонала и нанести серьезный материальный ущерб; и

- b) является ли выбранная цель дорогостоящим, жизненно важным, привлекательным объектом для вероятного нападения или угрозы нападения.
6. Убедившись в том, что подозрительный предмет может представлять собой взрывное устройство, приступить к выполнению трех последующих процедур и предпринять необходимые действия, указанные в местных планах на случай непредвиденных обстоятельств.
7. При наличии сомнений обращаться с предметом как с предполагаемым взрывным устройством.

ОЧИСТИТЬ ПРОСТРАНСТВО

8. *Эвакуировать* всех людей, включая членов поисковых групп, из зоны вокруг подозрительного устройства. Минимальный радиус такой зоны первоначально должен составлять 100 м, однако при этом следует учитывать реальную обстановку, т. е. наличие больших застекленных площадей, легковоспламеняющихся или взрывчатых веществ в непосредственной близости от устройства, вероятность обрушения здания, а также инструкции, содержащиеся в местном плане на случай непредвиденных обстоятельств, которые могут потребовать увеличения этого радиуса.
9. Одновременно убедиться в том, что находящийся на дежурстве соответствующий персонал – сотрудник службы безопасности аэропорта или дежурный по аэропорту – уведомлены о наличии подозрительного устройства, как это предусмотрено местным планом на случай непредвиденных обстоятельств.

ВЫСТАВИТЬ КОРДОН

10. *Выставить кордон*, чтобы никто не мог проникнуть в установленную зону. Площадь кордона будет зависеть от места инцидента, размеров предполагаемого устройства и соображений, связанных с обеспечением защиты сотрудников охраны. Обычно сотрудников охраны принято размещать за пределами прямой видимости подозрительного устройства.
11. Установить единственный пункт входа в зону выставленного кордона и никого не допускать к подозрительному устройству без разрешения начальника, руководящего действиями в связи с данным инцидентом. Нередко вышестоящие руководители и другие лица настаивают на получении доступа к устройству, с тем чтобы осмотреть его и высказать свое мнение; таким лицам следует вежливо отказывать в предоставлении доступа до тех пор, пока не прибудут специалисты по ОБ и не подтвердят, что это безопасно.
12. Полиция может выставить дополнительный внешний кордон на путях доступа к месту инцидента с целью обеспечения безопасной эвакуации и беспрепятственного прибытия аварийных служб.

УСТАНОВИТЬ КОНТРОЛЬ

13. *Организовать пункт управления* для централизованного контроля за действиями в связи с данным инцидентом до прибытия на место происшествия полиции или специалистов, которые примут руководство на себя. Согласно местным планам на случай непредвиденных обстоятельств информировать соответствующий персонал об обнаружении подозрительного устройства, если это не было сделано ранее. Обнаружившие устройство лица должны оставаться на месте, с тем чтобы оказать помощь полиции и специалистам по ОБ. По прибытии полиции она должна взять контроль на себя и определять дальнейшие необходимые действия.

14. Назначить место сбора за пределами установленного кордона для сотрудников любых других служб, которые должны прибыть на место происшествия. Выполнять другие местные процедуры или инструкции, предусмотренные на случай обнаружения предполагаемого взрывного устройства.
15. Аварийные службы, такие, как пожарные команды и бригады скорой помощи, должны ожидать в месте сбора за пределами установленного кордона и быть готовыми к ликвидации последствий взрыва или пожара.
16. В случае взрыва необходимо немедленно оказать помощь получившим ранения сотрудникам, а затем приступить к выполнению установленных процедур ликвидации последствий.
17. После установления контроля за ликвидацией последствий взрыва необходимо продолжить поиски с целью выявления возможных дополнительных взрывных устройств.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

18. В работе, связанной с обнаружением предполагаемых взрывных устройств, важно пользоваться единой терминологией, с тем чтобы свести к минимуму неправильное понимание. Ниже приводятся определения терминов, которыми пользуются многие специалисты и службы по ОБ и которые рекомендуется использовать государствам-членам при такого рода инцидентах и составлении донесений о них, направляемых в ИКАО.

- a) *Самодельное взрывное устройство (СВУ)*. Взрывное устройство, установленное или изготовленное лицами, совершившими акт, из компонентов невоенного назначения.
 - b) *Угроза взрыва*. С такой угрозы, которая обычно передается по телефону, но также охватывает случаи объявления тревоги по поводу обнаружения подозрительного устройства, как правило, начинается развитие инцидента, связанного с СВУ.
 - c) *Тревога в связи с угрозой взрыва*. Объявляется, когда угроза взрыва расследована или оценена, и отвергнута как необоснованная, если устройство не было обнаружено, введенные меры предосторожности отменены и возобновлена нормальная работа.
 - d) *Ложная тревога* имеет место тогда, когда предполагаемое СВУ обнаружено и задействованы ресурсы ОБ. Обследование подозрительного предмета специалистами по ОБ показало, что он является безопасным, т. е. оставлен без злого умысла и не содержит взрывного устройства или взрывчатых веществ.
 - e) *Намеренный обман* имеет место тогда, когда предполагаемое СВУ обнаружено и задействованы ресурсы ОБ. Обследование обнаруженного предмета специалистами по ОБ показало, что по своей конструкции он выглядит как настоящее СВУ, но не содержит взрывчатых или опасных веществ.
-

Добавление 41

РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПОИСКА И ЭВАКУАЦИИ

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

1. Для того чтобы поиск был эффективным, он должен осуществляться в определенной последовательности сотрудниками, хорошо знающими зону, в которой он проводится, так как привлеченные извне сотрудники вряд ли будут знакомы с компоновкой соответствующих воздушных судов или зданий аэровокзала и знать места, в которых может быть спрятано устройство, и поэтому не смогут сразу же заметить предметы, находящиеся не на своем месте, или незнакомые предметы. Планы проведения поисков следует подготовить заранее и обучить сотрудников, как ими пользоваться. Необходимо назначить координатора поиска, который должен осуществлять контроль за процессом поиска и, в случае необходимости, принимать решение об эвакуации.
2. Проводящие поиск сотрудники должны соблюдать следующие инструкции: не прикасаться к подозрительному предмету, сообщить о нем координатору поиска, отметить место его нахождения с помощью какого-нибудь бросающегося в глаза предмета, не прикасаясь при этом к самому устройству, покинуть зону, находящуюся в непосредственной близости от подозрительного объекта, и ждать дальнейших указаний. При обнаружении подозрительного устройства не следует исключать возможности наличия других таких устройств.
3. Портативные средства связи облегчают координацию поиска и зачастую являются единственным средством для выполнения надлежащих процедур, позволяющих быстро провести поиск и эвакуацию и, таким образом, спасти человеческие жизни. Однако после обнаружения подозрительного устройства сотрудники, имеющие при себе портативные средства связи, должны немедленно покинуть зону, расположенную в непосредственной близости от устройства, и как можно скорее удалить из нее всех находящихся людей за пределы установленного кордона. Пользоваться средствами радиосвязи на передачу в радиусе 25 м от подозрительного устройства запрещается.
4. Прежде чем приступить к поиску, следует установить контроль за доступом в зону, где он проводится, с тем чтобы исключить пронос в нее устройств после окончания осмотра. К поиску на борту следует привлекать минимальное число лиц.
5. Проведение эффективного систематического поиска занимает достаточно много времени. Если в полученном предупреждении указано возможное время взрыва устройства, которое не позволяет провести тщательный поиск, то наилучшим и наиболее безопасным вариантом является эвакуация всего персонала в безопасную зону и ожидание прибытия специалистов по ОБ.

НАЧАЛО ПОИСКА

6. Координатор может дать команду о начале поиска следующими способами:
 - а) передать сообщение поисковым группам через систему оповещения по трансляционной сети. Во избежание ненужных нарушений работы и паники среди публики сообщение должно передаваться в закодированном виде;

- b) воспользоваться портативным радиопередатчиком, пейджером, мобильным и/или сотовым телефоном; или
- c) использовать "ступенчатый метод" телефонного оповещения: координатор звонит по телефону, например, трем членам поисковой группы, каждый из которых, в свою очередь, звонит еще трем членам и т. д., до тех пор, пока не будут оповещены все поисковые группы.

ЧТО СЛЕДУЕТ ИСКАТЬ

7. Выработка рекомендаций для поисковых групп в отношении внешнего вида предполагаемых взрывных устройств представляет собой трудную задачу, поскольку они могут быть замаскированы самыми различными способами. Поисковым группам следует дать указание обращать внимание на неопознанные объекты и на все, что:

- a) не должно находиться в данном месте;
- b) не поддается объяснению; или
- c) является посторонним.

ОСМОТР ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

8. Ввиду большого количества типов воздушных судов, находящихся в эксплуатации по всему миру, невозможно рекомендовать порядок осмотра воздушных судов, который можно было бы применить во всех случаях.

9. Эксплуатанты воздушных судов должны разработать контрольный перечень осмотра воздушных судов для всех типов эксплуатируемых ими воздушных судов и включить его в предназначенный для членов летного экипажа комплект документов по вопросам безопасности. Такой контрольный перечень особенно полезен в тех пунктах, где единственными лицами, знакомыми с компоновкой воздушного судна, являются члены летного и кабинного экипажей.

10. Наилучшим местом для проведения осмотра воздушного судна, в отношении которого поступила конкретная угроза, может быть специально выделенное изолированное место стоянки, однако в планах на случай непредвиденных обстоятельств следует указать, что доступ в такое место не всегда возможен.

11. Осмотр воздушного судна должен проводиться при хорошем освещении. Для этого может потребоваться использование вспомогательной силовой установки или подключение наземных силовых кабелей к воздушному судну.

12. Во избежание дублирования осмотр воздушного судна должен проводиться в определенной последовательности сотрудниками, знакомыми с компоновкой данного типа воздушного судна, имеющими при себе контрольный перечень и назначенными для осмотра конкретных отсеков воздушного судна. Особое внимание следует обращать на те помещения, в которые имели доступ пассажиры, такие, как основные салоны, бортухни и туалеты, но необходимо осмотреть также наружную сторону кабины экипажа и грузовые отсеки.

13. Если предполагаемое взрывное устройство обнаружено внутри или в непосредственной близости от воздушного судна, в первую очередь следует удалить весь персонал на безопасное расстояние и ожидать

прибытия специалистов по ОБ. При принятии любого последующего решения о том, чтобы отбуксировать воздушное судно от подозрительного устройства или удалить устройство из воздушного судна, следует в первую очередь руководствоваться необходимостью сохранения жизни людей. Перемещение воздушного судна может в случае взрыва подозрительного устройства создать угрозу для жизни дополнительного числа людей, например, инженеров наземных служб, регулировщиков движения воздушных судов на земле и водителей буксировочных средств, тогда как при оставлении воздушного судна на месте и эвакуации всего персонала в безопасное место от взрыва могут пострадать только само воздушное судно и аэропортовые сооружения или средства.

ОСМОТР ПОМЕЩЕНИЙ АЭРОВОКЗАЛА

Планы

14. Планы поиска должны быть разработаны заранее и в соответствии с ними проведена подготовка сотрудников. При этом цель состоит в том, чтобы обеспечить эффективную проверку всех помещений аэровокзала в максимально короткие сроки.

15. Необходимо постоянно иметь под рукой планы поиска. Для этой цели используются чертежи помещений, выверенные и адаптированные применительно к задачам поиска. Необходимо иметь достаточное количество копий для использования во время проведения поисковых операций. Это позволит проводящим поиск сотрудникам и координаторам исключать из плана участки, которые по мере продвижения поиска объявляются чистыми.

Зоны

16. Первый этап подготовки плана поиска состоит в разделении здания аэровокзала на зоны. Аэровокзал уже может быть разбит на различные зоны, и вполне вероятно, что именно их будет целесообразно использовать в качестве соответствующих зон поиска. Размеры каждой зоны должны быть соизмеримыми с количеством сотрудников, выделенным для ее проверки, так как проведение эффективного систематического поиска занимает достаточно много времени.

17. Зона может представлять собой одно большое помещение, например, зону регистрации, зал ожидания или зал получения багажа, или несколько небольших рабочих кабинетов эксплуатанта, находящихся в одном служебном помещении. В планы поиска необходимо включить осмотр камер хранения, лестниц, коридоров и лифтов, а также стоянок автомашин и других зон, расположенных снаружи здания аэровокзала.

Поисковые группы

18. Поисковые группы должны состоять из сотрудников, назначенных для осмотра тех зон, которые им хорошо знакомы. Число сотрудников будет зависеть от масштаба поисковой задачи. На случай отсутствия тех или иных сотрудников необходимо назначить соответствующий резерв. Сотрудники должны пройти подготовку на рабочем месте и тренировки.

Порядок очередности

19. В первую очередь следует осматривать те зоны, которые будут использоваться в качестве места сбора людей при эвакуации, а также наиболее уязвимые места скопления наибольшего количества публики или

сотрудников. Первоочередными для осмотра следует также считать открытые для публики места, в которые преступник может легко проникнуть, такие, как туалеты, лифты, лестницы и коридоры. Зоны, доступ в которые обычно контролируется, можно осматривать в последнюю очередь. Не следует упускать из виду стоянки для автомобилей, зоны, расположенные снаружи здания аэровокзала, и периметр аэропорта.

ПРОВЕДЕНИЕ ОСМОТРА

20. Проведение осмотра будет зависеть от местных обстоятельств и степени осведомленности. Главный принцип состоит в том, что проверка должна проводиться систематически и тщательно, чтобы не осталось ни одного непроверенного места. Проводящие поиск сотрудники должны пройти практические тренировки для ознакомления с логической последовательностью продвижения по зоне, которую им поручено проверить, будь то здание аэровокзала, зал получения багажа, административные или служебные помещения эксплуатанта, и с примерной продолжительностью осмотра.

21. В приводимом ниже примере описывается схема осмотра помещения, и в нее необходимо вносить соответствующие изменения с учетом особенностей осматриваемой зоны.

- a) осмотр следует начинать от входа в помещение. Каждый проводящий осмотр сотрудник или поисковая группа сначала должны остановиться у входа и произвести визуальный осмотр помещения, окинуть взглядом находящиеся внутри помещения предметы и быстро определить места, которые потребуют особого внимания. Следует постараться отыскать необычные источники света, включая небольшие устройства, называемые светодиодами, которые часто используются в пусковых цепях СВУ. Необходимо также внимательно прислушаться и постараться зафиксировать необычные звуки, особенно такие, как тиканье или жужжание. Если ничего необычного не замечено, следует приступить к осмотру;
- b) если обнаружено что-нибудь необычное, сотрудники должны уведомить об этом координатора, который будет принимать решение о необходимости эвакуации здания;
- c) поиск следует проводить путем методического осмотра при перемещении в одну сторону вокруг осматриваемой зоны, при этом необходимо совершить три круговых обхода, как описано ниже:
 - i) при *первом круговом обходе* проводится осмотр периметра помещения, т. е. поверхностей стен от потолка до пола и участков пола, непосредственно прилегающих к стенам. Необходимо осмотреть пространство внутри каминов, за шторами и жалюзи, вокруг мебели и в углах помещения. Обход должен начинаться и заканчиваться у двери;
 - ii) при *втором круговом обходе* осматриваются мебель и пол. Мебель не следует передвигать, но необходимо открыть и осмотреть ящики, а также обследовать свободное пространство внутри и под мебелью. Если на покрытии пола имеются признаки недавнего вскрытия, то его следует поднять; и
 - iii) при *третьем круговом обходе* осматривается потолок, если его конструкция позволяет спрятать какие-либо предметы. Начинать осмотр следует от одного угла и далее систематически обследовать всю поверхность потолка;
- d) после завершения осмотра, если ничего не было обнаружено, необходимо сразу же сообщить об этом координатору, с тем чтобы данная зона была отмечена на планах поиска как "чистая";

- e) поиски следует продолжать до тех пор, пока все пространство не будет признано чистым. Не следует забывать, что устройств может быть несколько; и
- f) в случае обнаружения подозрительного предмета необходимо руководствоваться следующими правилами:
 - i) не прикасаться к предмету и не перемещать его;
 - ii) при возможности оставить рядом с предметом, не прикасаясь к нему, бросающийся в глаза указатель;
 - iii) отойти от предмета в установленный пункт управления, оставив освещение включенным;
 - iv) сообщить о данном факте руководителю поисковой группы или координатору. Координатор должен приступить к осуществлению плана эвакуации;
 - v) оставаться в пункте управления и нарисовать точную схему местонахождения подозрительного предмета для оказания помощи сотрудникам полиции или специалистам по ОБ; и
 - vi) лицо, обнаружившее подозрительный предмет, должно находиться поблизости, чтобы в любой момент предоставить информацию полиции и службам безопасности.

ЭВАКУАЦИЯ

22. Цель эвакуации состоит в том, чтобы переместить в безопасное место людей из зоны, где им может угрожать опасность, путем:

- a) перемещения в безопасное место внутри того же здания;
- b) частичной эвакуации, если речь идет о большом здании и обнаружены только предполагаемая бомба в конверте или предполагаемое взрывное устройство небольших размеров; или
- c) полной эвакуации.

23. Во всех случаях при получении угрозы взрыва координатор должен незамедлительно информировать сотрудников службы безопасности аэропорта и полиции и сообщить им о предпринимаемых действиях.

Принятие решения об эвакуации

24. Решение об эвакуации должно приниматься координатором, однако он может при этом консультироваться с представителем полиции или сотрудником службы безопасности аэропорта.

25. При чрезвычайных обстоятельствах, например, если полиция или службы безопасности располагают конкретной информацией, они могут отдать приказ об эвакуации самостоятельно, отменив решение координатора, если сочтут это необходимым.

26. С другой стороны, в определенных обстоятельствах полиция и службы безопасности могут в силу необходимости настаивать на том, чтобы эвакуация здания аэровокзала не производилась, например, если у них есть основания полагать, что взрывное устройство, возможно, установлено вне здания аэропорта, а эвакуация создаст серьезную угрозу для жизни людей.

27. Координатор может принять одно из четырех приводимых ниже решений, причем выбор зависит от оценки угрозы при существующих обстоятельствах:

- a) не предпринимать никаких действий. Такое решение может показаться предпочтительным, если угроза, как представляется, исходит от нетрезвого человека или ребенка, но его следует принимать только в том случае, когда координатор абсолютно уверен в том, что поступившая по телефону угроза является злобной выходкой или шуткой. При малейшем сомнении координатор должен выбрать одно из оставшихся трех решений;
- b) осуществить осмотр и в случае обнаружения подозрительного предмета провести эвакуацию. При наличии взрывного устройства люди будут находиться в здании аэровокзала в течение более длительного периода времени. Если взрывное устройство обнаружено, людей можно будет эвакуировать из зоны. Если же взрывное устройство не найдено и не имеется никаких других существенных факторов, координатор может посчитать такое решение целесообразным при условии, что степень угрозы оценивается как низкая;
- c) эвакуировать всех людей, за исключением членов поисковых групп и необходимого персонала, а затем провести осмотр и в случае обнаружения подозрительного предмета произвести полную эвакуацию. Если степень угрозы оценивается как умеренная, однако нет оснований считать взрыв неизбежным, или если подозрительное взрывное устройство имеет небольшие размеры – например, в виде письма, а некоторые помещения аэровокзала находятся на значительном удалении от подозрительного устройства, координатор может принять решение об эвакуации только части здания аэровокзала или оставить в здании только необходимых сотрудников и членов поисковых групп; и
- d) незамедлительно эвакуировать весь персонал и задействовать квалифицированных специалистов по поиску. Если, по мнению координатора, степень полученной по телефону угрозы является высокой, то в этом случае необходимо как можно быстрее провести эвакуацию, не производя осмотра, особенно при наличии вероятности взрыва. Если в полученной по телефону угрозе указано время взрыва, координатор должен обеспечить завершение всех поисковых работ и эвакуации персонала по крайней мере за 20 мин до указанного срока независимо от того, будет ли найдено какое-либо устройство.

ПЛАНЫ ЭВАКУАЦИИ

28. Как и при составлении планов поиска, координатор должен иметь последние схемы маршрутов эвакуации, особенно при наличии нескольких выходов из здания аэровокзала, с целью:

- a) провести эвакуацию как можно быстрее и эффективнее с использованием всех имеющихся выходов. Для направления сотрудников к конкретным выходам можно воспользоваться системой оповещения по трансляционной сети. В отсутствие других средств связи можно использовать звуковой сигнал пожарной тревоги при условии, что он отличается от предупреждения о пожаре и сотрудники умеют различать этот сигнал, а также при условии, что сигнал пожарной тревоги не подается автоматической системой, подключенной к местной

пожарной команде. По сравнению с системой оповещения по трансляционной сети использование сигнала пожарной тревоги менее желательно, и им следует пользоваться лишь на временной основе до тех пор, пока не будет установлена более эффективная система; и

- b) обеспечить альтернативные маршруты эвакуации, с тем чтобы люди могли покинуть здание аэровокзала, находясь на безопасном расстоянии от предполагаемого взрывного устройства. Если, например, имеются четыре маршрута эвакуации, но один из них проходит на меньшем расстоянии от предполагаемого взрывного устройства, чем три других, то координатор может сразу принять решение об использовании для эвакуации только этих трех маршрутов.

29. Для обеспечения безопасной эвакуации координатор может назначить из числа штатных сотрудников "регулирующих эвакуации", поручив им быстро и без паники осуществить вывод людей по заранее установленным маршрутам. Таких регулировщиков эвакуации следует отобрать заранее и обучить выполнению их функций.

30. На плане эвакуации необходимо обозначить два места сбора людей в случае эвакуации, которые должны располагаться в противоположных направлениях. Иногда для этой цели можно использовать пункты сбора, предусмотренные на случай пожара, если они располагаются на расстоянии не менее 400 м от здания аэровокзала. При некоторых обстоятельствах места сбора должны располагаться на расстоянии до 1000 м от здания аэровокзала. Этот вопрос следует согласовывать со специалистами по ОБ.

31. В идеальном варианте следует попросить всех сотрудников и посетителей взять с собой личные вещи и находящийся при них багаж, поскольку это позволит избежать ненужных подозрений в отношении предметов, оставленных перед эвакуацией. Однако при отсутствии системы оповещения по трансляционной сети или других пригодных для данной цели средств связи сделать это будет трудно.

32. Прежде чем здание аэровокзала будет объявлено безопасным, эвакуированные сотрудники и пассажиры могут в течение длительного времени находиться снаружи, поэтому желательно предоставить им крытое помещение. Можно попросить выделить для них помещения в других зданиях, если такая возможность имеется. Это позволит укрыть людей от непогоды, поддерживать хорошую связь и удовлетворять индивидуальные потребности.

33. По возможности, не следует использовать в качестве мест сбора стоянки для автомашин, особенно если они расположены рядом с эвакуированным зданием аэровокзала, поскольку внутри находящихся на них транспортных средств могут быть спрятаны дополнительные взрывные устройства.

34. Места сбора, предусмотренные на случай эвакуации, необходимо включать в планы поиска и проверять каждый раз перед началом поиска или срочной эвакуацией.

35. В случае эвакуации двери и окна должны быть оставлены незапертыми там, где это возможно, особенно в непосредственной близости от предполагаемого взрывного устройства. Освещение следует оставить включенным, а агрегаты и оборудование отключить, если это практически осуществимо. Необходимо ввести правила, обеспечивающие в случае эвакуации безопасное состояние кухонного оборудования, принадлежащего арендаторам. Системы коммунального снабжения, которые не используются при осмотре той или иной зоны здания, например, средства подачи газа и воды, следует отключить, если это не нарушит работу пожарной спринклерной системы здания, чтобы свести к минимуму ущерб от возможного взрыва.

36. Необходимо разработать способ, позволяющий убедиться в том, что после завершения эвакуации в здании аэровокзала не осталось ни одного человека и что при этом учтен весь обслуживающий персонал, все штатные сотрудники и посетители. Вход в здание аэропорта должен быть запрещен до тех пор, пока оно не будет объявлено безопасным.

РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ЗДАНИЕ ПОСЛЕ ЕГО ЭВАКУАЦИИ

37. После завершения эвакуации координатор должен будет принять решение о том, когда можно будет разрешить возвращение в здание. Если предполагаемое взрывное устройство все-таки обнаружено, для принятия такого решения потребуется тесное взаимодействие с органами полиции и службами безопасности, пока найденное устройство не будет объявлено не представляющим опасности.

38. В здании аэровокзала могут находиться и другие подозрительные предметы, не обнаруженные из-за того, что после обнаружения первого предполагаемого взрывного устройства и эвакуации здания аэровокзала поиски были прекращены. Поэтому, прежде чем дать разрешение на вход в здание аэровокзала, координатор должен обеспечить осмотр остальной его части. Если эвакуация была произведена до осмотра, то координатор должен дать распоряжение о проведении поиска, а затем решать вопрос о разрешении на возвращение в здание.

39. Если в указанное в сообщении время взрыва не произошло, то, прежде чем отдавать распоряжение о начале или возобновлении поисков, координатор должен выждать по меньшей мере один час после истечения такого времени.

ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

40. Необходимо обеспечить надлежащую подготовку, чтобы в случае необходимости проведения осмотра и эвакуации не только члены поисковых групп, но и каждый служащий аэропорта знал свои функции. Регулярные тренировки по проведению осмотра и эвакуации помогают поддерживать информированность и бдительность сотрудников на должном уровне. Все сотрудники должны знать, где находятся пункты сбора в случае эвакуации. Операторов телефонных станций, сотрудников справочных бюро и любых других лиц, которые могут отвечать на телефонные звонки по номеру, известному широкой публике, необходимо проинструктировать относительно их действий в случае поступления по телефону сообщения об угрозе взрыва. Действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва, приводятся в п. 6 дополнения А к добавлению 38.

41. Другие ключевые сотрудники, такие, как регулировщики эвакуации, должны знать свои функции и регулярно проходить подготовку. Важно, чтобы все сотрудники знали в лицо специально назначенных руководителей и выполняли их указания. Необходимо предусмотреть порядок замены специально назначенных сотрудников в случае их увольнения или временного отсутствия, с тем чтобы исключить пробелы в сферах ответственности.

В. ДАННЫЕ О ПРОИСШЕСТВИИ**1. Информация о рейсе**

Дата вылета:
[число, месяц, год]

Время вылета:
[время местное – по 24-часовому исчислению]

Обозначение рейса:

Тип воздушного судна:

Эксплуатант:

Число пассажиров:

Число членов экипажа:

Сотрудники службы безопасности на борту (при их наличии):

Число правонарушителей:

Тип рейса (регулярный, чартерный и т. д.):

Аэропорт вылета:
название государство

Запланированный пункт назначения:
название государство

2. Воздушное судно

Государство регистрации:

Регистрационный номер:

Тип воздушного судна:

Аэропорт, в котором (по предположению) на борт воздушного судна
было погружено устройство/вещество в целях совершения диверсии:

.....

3. Аэропортовые строения или средства, явившиеся объектами акта незаконного вмешательства:

.....

.....

.....

С. ПРОИСШЕСТВИЕ

1. Местонахождение воздушного судна:

На земле

В полете

2. Наземные объекты:

В аэропорту

Вне аэропорта

3. Использувавшиеся оружие/устройства

Описание

Настоящее

Имитация

Оружие № 1:

Оружие № 2:

Оружие № 3:

Оружие № 4:

Оружие № 5:

Взрывчатка:

Зажигательное вещество:

Прочее (опишите):

.....

.....

4. Средства связи

4.1 Источник угрозы:

Записка

Телефонный звонок

Прочее (опишите):

.....

.....

4.2 Кем получена угроза?

Летным экипажем

Кабинным экипажем

Наземным персоналом эксплуатанта

Пассажиром

Другими лицами (опишите):

.....

.....

4.3	Выдвигались ли конкретные требования? (В случае положительного ответа объясните подробнее.)	Да	Нет
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4	Кто сообщил о требованиях полномочным органам на земле?	Да	Нет
	Пилот	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Правонарушитель	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Прочее (опишите):		
		
5.	Контрмеры	Да	Нет
5.1	Предпринимались ли попытки воспрепятствовать действиям правонарушителя(ей)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2	Если да, то какими средствами?		
	Проведение переговоров <input type="checkbox"/> Применение силы <input type="checkbox"/> Прочие средства <input type="checkbox"/>		
5.3	Результаты:		
	Успешно <input type="checkbox"/> Безуспешно <input type="checkbox"/>	Да	Нет
5.4	Входил(и) ли правонарушитель(и) в кабину экипажа?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Если да, укажите, при каких обстоятельствах:		
	Да	Нет
5.5	Располагали ли члены экипажа перечнем мест обыска при угрозе применения взрывного устройства?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.6	Были ли члены экипажа информированы о месте, в котором взрывное устройство представляет наименьшую опасность для воздушного судна?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7	Обладал(и) ли правонарушитель(и):		
	Техническими знаниями о летной эксплуатации воздушного судна?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Знаниями о конструкции воздушного судна?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Знаниями об аэропортовых или основных аэронавигационных средствах?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Если да, сообщите подробнее:		
		

6. Изменение маршрута воздушного судна (просьба заполнить *только* в случае изменения маршрута)

6.1 Перечень аэропортов в порядке следования:

	Аэропорт	Государство	Дата и время прибытия	Дата и время вылета	Разрешение на посадку	
					Да	Нет
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.2 Имелся ли достаточный запас топлива для полета во все пункты, указанные правонарушителем? Перечислите ниже:

	Да	Нет
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Если да, укажите подробно:

.....

.....

6.3 Располагал ли экипаж необходимыми картами для полета в указанные пункты? Перечислите ниже:

	Да	Нет
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Если да, укажите подробно:

.....

.....

6.4 Было ли разрешено кому-либо из пассажиров покинуть борт воздушного судна в том или ином аэропорту?
Перечислите аэропорты в порядке следования:

Аэропорт	Да	Нет
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Если да, укажите подробно:

.....

.....

6.5 Предпринимались ли в каком-либо из аэропортов меры для урегулирования происшествия?
Перечислите ниже.

Аэропорт	Да	Нет
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Если да, укажите подробно:

.....

.....

6.6 Производилось ли в каком-либо из аэропортов техническое обслуживание? Перечислите ниже.

Аэропорт	Да	Нет
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Если да, укажите подробно:

.....

.....

D. ПРАВОНАРУШИТЕЛЬ (если более трех, используйте дополнительные листы)

Общее число правонарушителей:

1. Имя и фамилия: (м/ж)

Псевдонимы:

Дата рождения: Место рождения: Гражданство:
[число/месяц/год]

Аэропорт посадки на борт:
название государство

Как правонарушителю(ям) удалось проникнуть в воздушное судно/здание?

.....
.....

2. Имя и фамилия: (м/ж)

Псевдонимы:

Дата рождения: Место рождения: Гражданство:
[число/месяц/год]

Аэропорт посадки на борт:
название государство

Как правонарушителю(ям) удалось проникнуть в воздушное судно/здание?

.....
.....

3. Имя и фамилия: (м/ж)

Псевдонимы:

Дата рождения: Место рождения: Гражданство:
[число/месяц/год]

Аэропорт посадки на борт:
название государство

Как правонарушителю(ям) удалось проникнуть в воздушное судно/здание?

.....
.....

Е. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТУ		Да	Нет
1.	Имеется ли в месте посадки правонарушителя(ей) на борт воздушного судна программа безопасности аэропорта?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Предусматриваются ли в программе безопасности средства защиты контролируемой зоны (ограждения, охрана, оснащение ворот запорами, патрули, система установления личности и т. п.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Выдаются ли удостоверения личности наземному персоналу и осуществляется ли регулярный контроль за персоналом вспомогательных служб?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Проверка/досмотр пассажиров, членов экипажа и ручной клади:		
a)	Все ли пассажиры и ручная кладь подвергаются проверке/досмотру на всех международных рейсах?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	Все ли пассажиры и ручная кладь подвергаются проверке/досмотру на всех внутренних рейсах?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	Проходят ли проверку в целях безопасности все члены экипажа?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	Подвергаются ли все пассажиры и их ручная кладь, прошедшие проверку/досмотр, повторному досмотру перед посадкой на воздушное судно, если они имели контакт с лицами, не прошедшими проверку/досмотр?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	Применяемая система проверки/досмотра		
	Схема "выхода на перрон" (непосредственно на борт воздушного судна)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Схема "стерильного накопителя" (зал ожидания перед посадкой)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Схема "стерильного зала ожидания"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.	Применяемая система контроля:		
	Детектор металла:		
	Арочного типа	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Портативные	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Рентгеновская установка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Личный досмотр	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Прочее	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Да	Нет
7. Проводилась ли в последнее время проверка работы детекторов металла и рентгеновских установок с помощью контрольных предметов?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Проводится ли регулярная подготовка персонала службы безопасности, который работает с детекторами металла и рентгеновскими установками?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Проверка принадлежности багажа пассажирам:		
а) Производится ли сверка числа зарегистрированных пассажиров с числом мест багажа, который грузится на борт воздушного судна?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
б) Применяется ли порядок, упомянутый в пункте а) выше, к трансферным пассажирам и их трансферному зарегистрированному багажу?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Каким образом правонарушителю(ям) удалось обойти действующие меры безопасности:		
С применением силы <input type="checkbox"/>		
Прочими способами <input type="checkbox"/>		
Коротко опишите:		
.....		
.....		
11. Какие новые меры и правила введены или планируются в целях недопущения повторения аналогичного происшествия?		
.....		
.....		
.....		

Добавление 43

ПЕРЕЧЕНЬ ЗАПРЕЩЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ

1. Ниже перечислены предметы, которые по соображениям безопасности запрещается провозить в пассажирском салоне воздушного судна и проносить в охраняемую зону ограниченного доступа:

- a) пистолеты, огнестрельное оружие и другие устройства, из которых можно выпустить пулю и которые предназначены для нанесения серьезных телесных повреждений пулей, или которые можно принять за такие устройства, в том числе:
 - i) все виды огнестрельного оружия, включая пистолеты, револьверы, винтовки и ружья;
 - ii) игрушечные пистолеты, муляжи и имитации стрелкового оружия, которые можно принять за настоящее оружие;
 - iii) составные части стрелкового оружия, за исключением телескопических прицелов;
 - iv) пневматические винтовки сжатого воздуха и с баллончиками углекислого газа, включая пистолеты, ружья для стрельбы пульками, винтовки и пистолеты для стрельбы шариками;
 - v) сигнальные ракетницы и стартовые пистолеты;
 - vi) луки, арбалеты и стрелы;
 - vii) гарпунные ружья и ружья для подводной охоты; и
 - viii) рогатки и пращи;
- b) устройства шокового действия, специально предназначенные для шокового поражения или парализующего воздействия, в том числе:
 - i) средства для шокового поражения, такие, как пистолеты и дубинки шокового поражения;
 - ii) устройства шокового воздействия на животных и устройства умерщвления животных; и
 - iii) выводящие из строя и парализующие химические вещества, газы и спреи, такие, как газ мейс, перечный спрей, кислотные спреи, спреи, отпугивающие животных, и слезоточивый газ;
- c) предметы с заостренным концом или заостренной кромкой, которые можно использовать для нанесения серьезных телесных повреждений, в том числе:
 - i) предметы, предназначенные для рубки, такие, как топоры, резак и тесаки;
 - ii) ледовые топоры и ледорубы;
 - iii) бритвенные лезвия и ножи для резки картона;
 - iv) ножи с длиной лезвия более 6 см;
 - v) ножницы с лезвиями длиной более 6 см, если мерить от центра шарнира;
 - vi) принадлежности для рукопашного боя с заостренными концами или заостренными кромками; и
 - vii) мечи и сабли;
- d) рабочие инструменты, которые можно использовать либо для нанесения серьезных телесных повреждений, либо для создания угрозы безопасности полета воздушного судна, в том числе:
 - i) монтировки;
 - ii) дрели и сверла, включая аккумуляторные портативные электрические дрели;

- iii) инструменты с лезвиями или стержнями длиной более 6 см, которые можно использовать в качестве оружия, например, отвертки и стамески;
 - iv) пилы, включая аккумуляторные портативные электрические пилы;
 - v) паяльные лампы; и
 - vi) "пистолеты" для крепежа и забивания гвоздей;
- e) предметы с затупленным концом, которыми можно нанести удар и причинить серьезные телесные повреждения, в том числе:
- i) бейсбольные биты и биты для игры в софтбол;
 - ii) различные виды полицейских дубинок, такие, как твердые, гибкие и утяжеленные дубинки с фонарем; и
 - iii) средства рукопашного боя;
- f) взрывчатые и зажигательные вещества и устройства, которые можно использовать для нанесения серьезных телесных повреждений или создания угрозы безопасности полета воздушного судна, в том числе:
- i) боеприпасы;
 - ii) капсули-детонаторы;
 - iii) детонаторы и запалы;
 - iv) муляж или имитация взрывных устройств;
 - v) мины, гранаты и другие взрывные устройства военного назначения;
 - vi) пиротехника, включая пиротехнические изделия для фейерверков;
 - vii) дымовые шашки или патроны; и
 - viii) динамит, порох и пластические взрывчатые вещества;
- g) ЖАГ, перечисленные в инструктивном материале о мерах контроля в целях безопасности в отношении ЖАГ.

2. Взрывчатые или зажигательные вещества или устройства, которые можно использовать для нанесения серьезных телесных повреждений или создания угрозы безопасности полета воздушного судна, запрещены к перевозке в грузовом отсеке воздушного судна по соображениям безопасности полетов, в том числе (могут существовать правила, предоставляющие освобождение при определенных условиях):

- a) с разрешения эксплуатанта некоторые типы патронов могут быть разрешены к перевозке в зарегистрированном багаже при условиях, указанных в п. 1.1.2 главы 1 части 8 документа "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" (Doc 9284);
- b) капсули-детонаторы;
- c) детонаторы и запалы;
- d) мины, гранаты и другие взрывные устройства военного назначения;
- e) пиротехника, включая пиротехнические изделия для фейерверков;
- f) дымовые шашки или патроны; и
- g) динамит, порох и пластические взрывчатые вещества.

