

Утверждены
приказом начальника
агентства «Туркменховаёллары»
№ 129/43 от 09.06 2023 г.

**ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

ГАПТ – 17

**АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ТУРКМЕНИСТАНА.**

Издание второе – 2023 г.

Ашхабад
2023 г.

Лист регистрации изменений и дополнений
Об издании поправок сообщается в соответствующие организации.
Ниже приводится форма для регистрации поправок.

Об издании поправок сообщается в соответствующие организации.

Ниже приводится форма для регистрации поправок.

[illegible]

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Лист регистрации изменений и дополнений	1
ОГЛАВЛЕНИЕ.	2
ПРЕДИСЛОВИЕ.	4
ГЛАВА I. Определения.	5
ГЛАВА II. Общие принципы.	8
§1. Цели.	8
§2. Применимость.	9
§3. Безопасность и упрощение формальностей.	9
§4. Международное сотрудничество.	9
§5. Инновации, исследования и разработки.	10
ГЛАВА III. Организация.	11
§1. Национальная организация и соответствующий орган.	11
§2. Эксплуатация аэропортов.	12
§3. Эксплуатанты воздушных судов.	13
§4. Подготовка кадров, квалификация и культура авиационной безопасности.	14
§5. Контроль качества.	15
§6. Поставщики обслуживания воздушного движения.	16
ГЛАВА IV. Превентивные меры безопасности.	16
§1. Цели.	16
§2. Меры, касающиеся контроля доступа.	16
§3. Меры, касающиеся воздушных судов.	17
§4. Меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади.	18
§5. Меры, касающиеся перевозимого в грузовом отсеке багажа.	19
§6. Меры, касающиеся груза, почты и других предметов.	20
§7. Меры, касающиеся особых категорий пассажиров.	21
§8. Меры, касающиеся неконтролируемой зоны.	23
§9. Меры, касающиеся киберугроз.	23

**ГЛАВА V. Руководство ответными действиями в связи с актами
незаконного вмешательства.**

24

§1. Предотвращение.

24

§2. Ответные действия.

25

§3. Обмен информацией и представление уведомлений.

26

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящее издание Государственных авиационных правил «Авиационная безопасность в гражданской авиации Туркменистана» содержит Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 17 «Авиационная безопасность» (издание 12, 2022), включающее в себя поправки № 1-18.

Данные Стандарты и Рекомендуемая практика приняты в качестве минимальных стандартов по авиационной безопасности в гражданской авиации Туркменистана.

Цель Государственных авиационных правил «Авиационная безопасность в гражданской авиации Туркменистана» заключается в том, чтобы способствовать обеспечению авиационной безопасности путём осуществления мероприятий, направленных на недопущения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации Туркменистана.

ГЛАВА I. Определения.

1. В тех случаях, когда в настоящих Правилах употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

1) **Авиационная безопасность.** Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Эта цель достигается путем реализации комплекса мер и привлечения людских и материальных ресурсов.

2) **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, патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама и т. д.

3) **Акты незаконного вмешательства.** Это акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и включающие, не ограничиваясь этими актами:

- а) незаконный захват воздушных судов;
- б) разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;
- в) захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;
- г) насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в распоряжение аэронавигационного средства или службы;
- д) помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;
- е) использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;
- ж) сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности в аэропорту или в распоряжении средства или службы гражданской авиации.

4) **Аспекты человеческого фактора.** Принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

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

6) **Выявление поведенческих характеристик.** В рамках обеспечения авиационной безопасности — использование методов распознавания поведенческих характеристик, включая, в частности, физиологические

признаки или жесты, указывающие на аномальное поведение, для идентификации лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации.

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

8) **Груз или почта с высокой степенью риска.** Груз или почта, которые считаются представляющими угрозу для гражданской авиации на основании особой оперативной информации или которые имеют признаки отклонения от нормы или признаки вскрытия, вызывающие подозрения.

9) **Досмотр.** Применение технических или других средств, предназначенных для идентификации и/или обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для осуществления акта незаконного вмешательства.

Примечание. Некоторые опасные предметы или вещества классифицируются согласно Приложению 18 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 безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (Дос 8973 – для служебного пользования) содержится перечень тех предметов, которые ни при каких обстоятельствах не должны перевозиться в кабине воздушного судна.

10) **Зарегистрированный агент.** Агент, экспедитор грузов или любое другое юридическое лицо, осуществляющие коммерческую деятельность с эксплуатантом и обеспечивающие контроль в целях безопасности, который соответствующий полномочный орган признает или требует в отношении груза или почты.

11) **Известный грузоотправитель.** Грузоотправитель, который отправляет груз или почту за собственный счет и процедуры которого отвечают общим правилам и стандартам безопасности, достаточным, чтобы разрешать перевозку груза или почты на любом воздушном судне.

12) **Инспекционная проверка состояния безопасности.** Объявленная или необъявленная проверка эффективности реализации конкретных мер обеспечения безопасности.

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

14) **Коммерческая воздушная перевозка.** Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

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

16) **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.

17) **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.)

18) **Культура авиационной безопасности.** Совокупность связанных с безопасностью норм, ценностей, установок и предположений, которые присущи повседневной деятельности организации и находят отражение в действиях и поведении всех подразделений и всего персонала организации.

19) **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.

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

21) **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.

22) **Досмотр воздушного судна в целях безопасности.** Тщательный внутренний и внешний осмотр воздушного судна в целях обнаружения подозрительных предметов, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ.

23) **Охраняемая зона ограниченного доступа.** Те участки контролируемой зоны аэропорта, которые определены как зоны наивысшего риска и в которых в дополнение к контролированию доступа применяются другие меры контроля в целях безопасности.

24) **Полет воздушного судна авиации общего назначения.** Полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

25) **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, предметов и веществ.

26) **Проверка анкетных данных.** Проверка личности и послужного списка лица, включая случаи привлечения к уголовной ответственности и любую другую связанную с безопасностью информацию, важную для оценки пригодности лица, в соответствии с национальным законодательством.

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

28) **Сертификация.** Проводимые соответствующим полномочным органом по авиационной безопасности или от его имени официальные оценка и подтверждение наличия у лица требуемой квалификации для выполнения порученных функций на приемлемом уровне, определенном соответствующим полномочным органом.

29) **Сотрудник службы безопасности на борту.** Лицо, уполномоченное правительством государства эксплуатанта и правительством государства регистрации на размещение на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. Данное определение не включает лиц, нанимаемых исключительно для обеспечения личной защиты одного или нескольких конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например, личных телохранителей.

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

ГЛАВА II. Общие принципы.

§1. Цели.

2. Первоочередной целью Администрации гражданской авиации Туркменистана (далее АГАТ) является безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и населения в целом во всех случаях, связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

3. АГАТ создает орган (отдел, службу) и разрабатывает и вводит правила, практику и процедуры для защиты гражданской авиации от актов

незаконного вмешательства с учетом аспектов безопасности, регулярности и эффективности полетов.

4. Такой орган и такие правила, практика и процедуры:

1) обеспечивают безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и населения в целом во всех случаях, связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, и

2) обеспечивают оперативное реагирование на любое усиление угрозы безопасности.

5. АГАТ обеспечивает надлежащую защиту конфиденциальной информации об авиационной безопасности.

§2. Применимость.

6. Меры, предназначенные для защиты от актов незаконного вмешательства, применяются в отношении международных и внутренних полетов на основе оценки риска безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

§3. Безопасность и упрощение формальностей.

7. Введение мер контроля в целях безопасности и правил безопасности осуществляется таким образом, чтобы они причиняли минимальные помехи или задержки для деятельности гражданской авиации, при условии, что это не снижает эффективности таких мер контроля и правил.

§4. Международное сотрудничество.

8. При запросе принятия дополнительных мер безопасности в отношении конкретного(ых) рейса(ов) АГАТ обеспечивает проведение соответствующих консультаций и рассматривает возможность принятия другим государством альтернативных мер, эквивалентных запрошенным.

9. АГАТ обеспечивает в пределах практических возможностей удовлетворение просьб других Договаривающихся государств, касающихся принятия дополнительных мер безопасности в отношении конкретного(ых) рейса(ов) эксплуатантов таких других государств.

10. АГАТ при необходимости сотрудничает с другими государствами в подготовке и обмене информацией о национальных программах безопасности гражданской авиации, программах подготовки кадров и программах контроля качества.

11. АГАТ в пределах практических возможностей устанавливает и осуществляет процедуры своевременного обмена с другими

Договаривающимися государствами информацией об угрозе, которая затрагивает интересы таких государств в области авиационной безопасности.

12. АГАТ устанавливает и вводит надлежащую защиту и определяет порядок работы с закрытой информацией о безопасности, предоставленной другими Договаривающимися государствами, или с закрытой информацией о безопасности, которая затрагивает интересы других Договаривающихся государств в сфере безопасности, с целью не допустить ненадлежащего использования или разглашения такой информации.

13. АГАТ по мере целесообразности и с учетом своего суверенитета предоставляет по просьбе другого Договаривающегося государства информацию о результатах проверки, проведенной ИКАО, и о корректирующих действиях.

14. АГАТ включает в каждое свое двустороннее соглашение о воздушном сообщении статью, касающуюся вопросов авиационной безопасности, учитывая при этом типовую статью, разработанную ИКАО.

15. АГАТ предоставляет другим Договаривающимся государствам по их запросу и в письменной форме соответствующие части своей национальной программы безопасности гражданской авиации.

16. АГАТ рассматривает возможность заключения соглашений о сотрудничестве для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем недопущения излишнего дублирования мер контроля в целях безопасности. Такое соглашение должно основываться на проверке эквивалентности результатов мер безопасности, обеспечиваемых за счет применения эффективных мер контроля в целях безопасности в пункте отправления.

§5. Инновации, исследования и разработки.

17. АГАТ поощряет исследования и разработку новых видов оборудования, процессов и процедур для обеспечения безопасности, которые будут способствовать в большей мере достижению целей безопасности гражданской авиации, и сотрудничать с другими Договаривающимися государствами в этой области.

18. АГАТ обеспечивает, чтобы при разработке нового оборудования для обеспечения безопасности учитывались аспекты человеческого фактора.

19. АГАТ рассматривает вопрос о внедрении инновационных процессов и эксплуатационных процедур для обеспечения эксплуатационного разделения средств досмотра и контроля в целях безопасности на основе четко установленных критериев.

20. Для достижения целей безопасности гражданской авиации АГАТ при инвестировании в новое оборудование рассматривает возможность использования передового оборудования обеспечения безопасности.

ГЛАВА III. Организация.

§1. Национальная организация и соответствующий орган.

21. АГАТ разрабатывает, принимает в письменном виде и осуществляет национальную программу безопасности гражданской авиации для защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов.

22. АГАТ назначает соответствующий орган в своем управленческом аппарате, ответственный за разработку, осуществление и обеспечение выполнения национальной программы безопасности гражданской авиации, и сообщает в ИКАО сведения о нем.

23. АГАТ на постоянной основе производит оценку степени и характера угрозы для гражданской авиации в пределах своей территории и воздушного пространства над ней, устанавливает и осуществляет политику и процедуры надлежащей корректировки соответствующих элементов своей национальной программы безопасности гражданской авиации на основе оценки риска для безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

24. АГАТ обеспечивает проведение периодических оценок уязвимых мест в его аэропортах, занятых в международных и внутренних перевозках, обеспечивая координацию между соответствующими министерствами, ведомствами, включая соответствующие правоохранительные и разведывательные органы, и другими организациями. Результаты таких оценок уязвимых мест используются для проведения оценок риска и совершенствования безопасности.

25. АГАТ устанавливает и осуществляет процедуры обмена, по мере необходимости, соответствующей информацией на действенной и своевременной основе с соответствующими эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов, поставщиками обслуживания воздушного движения или другими заинтересованными организациями с целью оказать им помощь в проведении эффективных оценок риска для авиационной безопасности, связанных с их деятельностью.

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке риска для безопасности содержится в Руководстве по авиационной безопасности (Doc 8973) и Заявлении о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности (Doc 10108).

Примечание 2. Инструктивный материал по управлению рисками для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 3. Инструктивный материал по оценке риска над зонами конфликта или вблизи них содержится в Руководстве по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их (Doc 10084).

26. Соответствующий орган (отдел, служба) определяет и распределяет задачи и координирует деятельность министерств, ведомств и других организаций Туркменистана, эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана или отвечающих за их осуществление.

27. АГАТ создает национальный комитет по авиационной безопасности или аналогичные структуры для координации, связанной с обеспечением авиационной безопасности деятельности министерств, ведомств и других организаций государства, аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана или отвечающих за их осуществление.

28. АГАТ принимает меры к обеспечению ресурсов и средств, необходимых для содержания служб авиационной безопасности, в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию Туркменистана.

29. АГАТ предоставляет своим эксплуатантам аэропортов и воздушных судов, а также поставщикам обслуживания воздушного движения, осуществляющим свою деятельность на его территории, и другим заинтересованным органам в письменной форме соответствующие части своей национальной программы безопасности гражданской авиации, а также соответствующие информацию и/или рекомендации, позволяющие им выполнить требования национальной программы безопасности гражданской авиации.

§2. Эксплуатация аэропортов.

30. Каждый аэропорт, обслуживающий гражданскую авиацию, принимает в письменной форме, осуществляет и обновляет программу безопасности аэропорта, отвечающую требованиям Государственной

программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

31. В каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию Туркменистана, обеспечивается наличие полномочного органа, на который возлагается ответственность за координацию работы по осуществлению мер контроля в целях безопасности.

32. В каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию Туркменистана, создается аэропортовый комитет по безопасности для оказания помощи упомянутому в п. 31 органу в его работе по координации осуществления мер контроля в целях безопасности и правил безопасности в соответствии с программой безопасности аэропорта.

33. АГАТ обеспечивает учет требований к проектированию аэропортов, включая требования к архитектуре и инфраструктуре, необходимые для применения мер безопасности согласно национальной программе безопасности гражданской авиации, при проектировании и строительстве новых и реконструкции существующих сооружений в аэропортах.

§3. Эксплуатанты воздушных судов.

34. Каждый коммерческий эксплуатант воздушных судов принимает в письменном виде, осуществляет и обновляет соответствующую программу безопасности эксплуатанта, отвечающей требованиям Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

35. Иностранные эксплуатанты коммерческих воздушных судов, выполняющие перевозки в Туркменистан и из него, устанавливают, осуществляют и обновляют письменную программу дополнительных процедур, отвечающую требованиям Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

36. Каждая организация, осуществляющая полеты авиации общего назначения, включая полеты корпоративной авиации, с использованием воздушных судов с максимальной взлетной массой более 5700 кг, принимает в письменном виде, осуществляет и обновляет программу безопасности эксплуатанта, отвечающей требованиям Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

37. Каждая организация, выполняющая авиационные спецработы принимает в письменном виде, осуществляет и обновляет программу безопасности эксплуатанта, отвечающей требованиям Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана. Программа оговаривает аспекты эксплуатации, характерные для типа выполняемых полётов.

§4. Подготовка кадров, квалификация и культура авиационной безопасности.

38. Соответствующий орган (отдел, служба) обеспечивает разработку и осуществление национальной политики в области подготовки для всего персонала, занимающегося осуществлением различных аспектов Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана или ответственного за это. Такая политика подготовки кадров призвана обеспечивать эффективность Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

39. Все программы подготовки кадров по авиационной безопасности для персонала, несущего ответственность в рамках Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана, включают оценку компетенций, которые необходимо приобрести и поддерживать для начальной и периодической подготовки.

40. АГАТ разрабатывает и внедряет систему сертификации, которая гарантирует наличие квалификации у инструкторов в соответствующих профильных областях, в соответствии с национальной программой безопасности гражданской авиации.

41. Лица, занимающиеся проведением досмотра, проходят сертификацию в соответствии с требованиями, предусмотренными в Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана, в целях обеспечения постоянного и последовательного соблюдения стандартов работоспособности.

42. Персонал, проводящий проверки, испытания и инспекционные проверки состояния безопасности, проходит надлежащую подготовку для выполнения этих задач в соответствии с Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

43. Весь персонал, занимающийся различными аспектами Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана или отвечающий за их осуществление, а также лица, которым требуется иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону, проходили начальную и периодическую подготовку в целях повышения осведомленности о мерах безопасности.

44. Структуры, участвующие в реализации различных аспектов национальной программы безопасности гражданской авиации или несущие за это ответственность, поощряют, развивают и внедряют культуру авиационной безопасности.

§5. Контроль качества.

45. АГАТ разрабатывает, внедряет и обновляет национальную программу контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации для определения на регулярной основе соблюдения требований и оценки эффективности его национальной программы безопасности гражданской авиации. Приоритеты и периодичность надзорных мероприятий, которые включают в себя проверки, инспекции и испытания состояния авиационной безопасности в целях обеспечения быстрого и эффективного устранения любых недостатков, определяются на основе оценок факторов риска, проводимых соответствующими полномочными органами. Национальная программа контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации состоит из следующих элементов:

1) независимость лиц, проводящих надзорные мероприятия, от лиц, осуществляющих меры, внедряемые согласно национальной программе безопасности гражданской авиации;

2) подготовка персонала, осуществляющего надзорные мероприятия, в соответствии с надлежащими стандартами;

3) персонал, осуществляющий надзорные мероприятия, наделен необходимыми полномочиями для получения всей надлежащей информации для выполнения этих задач и обеспечения выполнения корректирующих действий;

4) конфиденциальная система отчетности для анализа информации об авиационной безопасности, полученной из таких источников, как пассажиры, члены экипажа и персонал наземных служб;

5) процесс записи и анализа результатов выполнения национальной программы контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации с тем, чтобы способствовать эффективному развитию и выполнению национальной программы безопасности гражданской авиации, включая выявление причин и тенденций несоблюдения требований и контроль за принятием и исполнением корректирующих мер.

46. АГАТ обеспечивает, чтобы:

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

2) в отношении таких лиц проводились периодические проверки анкетных данных с интервалами, определенными соответствующим полномочным органом;

3) лица, признанные неподходящими по итогам любой проверки анкетных данных, немедленно лишались возможности осуществлять контроль в целях безопасности, допуска без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа и доступа к конфиденциальной информации по авиационной безопасности.

47. Каждая организация, ответственная за выполнение соответствующих элементов национальной программы безопасности гражданской авиации, периодически проверяет, осуществляются ли меры безопасности, возложенные на внешних подрядчиков, предоставляющих обслуживание, в соответствии с программой безопасности данной организации.

§6. Поставщики обслуживания воздушного движения.

48. Поставщики обслуживания воздушного движения, действующие в Туркменистане, разрабатывают и внедряют соответствующие правила обеспечения безопасности, отвечающие требованиям Государственной программы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

ГЛАВА IV. Превентивные меры безопасности.

§1. Цели.

49. АГАТ вводит меры для предотвращения проноса каким-либо образом на борт воздушного судна, занятого в гражданской авиации, оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для совершения акта незаконного вмешательства и перевозка или ношение которых не санкционированы.

50. АГАТ применяет принципов выборочности и непредсказуемости при осуществлении соответствующих мер безопасности.

51. АГАТ устанавливает процедуры работы с неопознанным багажом и подозрительными предметами в соответствии с оценкой риска безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

52. АГАТ внедряет принципы выявления поведенческих характеристик в свою практику и процедуры в области авиационной безопасности.

§2. Меры, касающиеся контроля доступа.

53. АГАТ разрабатывает и внедряет меры контроля доступа в контролируемые зоны аэропортов, обслуживающих гражданскую авиацию, в целях предотвращения несанкционированного входа.

54. В каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, создаются охраняемые зоны ограниченного доступа, определяемых АГАТ на основе оценки угрозы безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

55. Для предотвращения несанкционированного доступа в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа создаются и внедряются системы опознавания лиц и транспортных средств. Доступ предоставляется только лицам, имеющим служебную необходимость или другие законные основания для прохода в такие зоны. Удостоверяющие личность и разрешительные документы подлежат проверке в назначенных пропускных пунктах для получения допуска в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа.

56. За передвижением лиц и транспортных средств к воздушному судну и от него в охраняемых зонах ограниченного доступа, с тем чтобы предотвратить несанкционированный доступ к воздушному судну, должно обеспечиваться наблюдение.

57. АГАТ требует вводить меры для обеспечения того, чтобы лица, помимо пассажиров, вместе с переносимыми предметами подвергались досмотру перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропортов.

58. АГАТ требует применять надлежащие методы досмотра, которые способны обнаружить присутствие взрывчатых веществ и взрывных устройств, проносимых лицами, помимо пассажиров, на себе или в переносимых ими предметах. В тех случаях, когда такие методы не применяются на постоянной основе, они используются по принципу непредсказуемости.

59. АГАТ требует проводить досмотр и применение других соответствующих мер контроля в целях безопасности в отношении транспортных средств, которым предоставляется доступ в охраняемую зону ограниченного доступа, вместе с перевозимыми предметами, исходя из результатов оценки риска, проводимой соответствующими национальными полномочными органами.

§3. Меры, касающиеся воздушных судов.

60. АГАТ требует выполнять проверки вылетающих воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, в целях безопасности или проведение обыска воздушного судна в целях безопасности. Определение целесообразности выполнения проверки или обыска воздушного судна в целях безопасности основывается на оценке риска безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

61. АГАТ требует принятие мер для обеспечения того, чтобы любые предметы, оставленные высадившимися пассажирами транзитных рейсов, удалялись с борта воздушного судна или чтобы с ними поступали иным соответствующим образом перед вылетом воздушного судна, выполняющего коммерческие рейсы.

62. АГАТ требует от своих эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, принятия соответствующих мер, препятствующих проникновению в кабину летного экипажа в полете лиц, не имеющих на это разрешения.

Примечание. Положения о безопасности кабины летного экипажа воздушных судов, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки, содержатся в параграфе 2, главы 13 части I ГАПТ 6.

63. АГАТ требует при условии соблюдения положений п.59 обеспечивать защиту воздушного судна от несанкционированного вмешательства с момента начала проведения обыска или проверки воздушного судна до отправления воздушного судна.

64. АГАТ разрабатывает и вводит меры контроля в целях безопасности для предотвращения актов незаконного вмешательства в отношении воздушных судов, не находящихся в охраняемых зонах ограниченного доступа.

65. В соответствии с оценкой риска, проводимой соответствующими национальными или местными полномочными органами, АГАТ разрабатывает и вводит надлежащие меры безопасности на земле или эксплуатационные процедуры, снижающие вероятность нападений на воздушные суда с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК) и другого оружия, представляющего аналогичную угрозу воздушным судам в аэропорту или в непосредственной близости от него.

§4. Меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади.

66. АГАТ разрабатывает и вводит меры для обеспечения досмотра вылетающих пассажиров воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, и их ручной клади перед посадкой на борт воздушных судов при покидании ими охраняемой зоны ограниченного доступа.

67. АГАТ требует применение надлежащих методов досмотра, которые способны обнаружить присутствие взрывчатых веществ и взрывных устройств, проносимых пассажирами на себе или в ручной клади. В тех случаях, когда такие методы не применяются на постоянной основе, они используются по принципу непредсказуемости.

68. АГАТ требует производить досмотр трансферных (транзитных) пассажиров воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, и их

ручной клади до посадки на борт воздушных судов, если оно не ввело процесс признания и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения того, чтобы такие пассажиры и их ручная кладь досматривались на надлежащем уровне в пункте отправления и после этого были защищены от несанкционированного вмешательства от пункта досмотра в аэропорту вылета до борта вылетающего воздушного судна в аэропорту трансфера.

69. АГАТ требует обеспечивать защиту прошедших досмотр пассажиров и их ручной клади от несанкционированного вмешательства с момента проведения досмотра до момента посадки на борт воздушного судна. Если смешивание или контакт все же имели место, то соответствующие пассажиры и их ручная кладь вновь подвергаются досмотру перед посадкой на воздушное судно.

70. АГАТ вводит в аэропорту меры в отношении транзитных полетов для защиты транзитных пассажиров и их ручной клади от несанкционированного вмешательства и для поддержания целостности системы обеспечения безопасности аэропорта транзита.

71. АГАТ требует применение в аэропортах и на борту воздушных судов мер, способствующих выявлению и пресечению подозрительной деятельности, которая может представлять угрозу для гражданской авиации.

§5. Меры, касающиеся перевозимого в грузовом отсеке багажа.

72. АГАТ вводит меры для обеспечения досмотра перевозимого в грузовом отсеке отправляемого багажа при покидании охраняемой зоны ограниченного доступа перед его погрузкой на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках.

73. АГАТ требует использовать соответствующие методы досмотра, позволяющие обнаружить наличие взрывчатых веществ и взрывных устройств в зарегистрированном багаже.

Соответствующие стандарты проведения досмотра в контексте данного параграфа определяются соответствующим органом (отделом, службой).

74. АГАТ разрабатывает и вводит меры по защите всего багажа, перевозимого в грузовом отсеке коммерческого воздушного судна, от несанкционированного вмешательства от пункта его досмотра или принятия перевозчиком под свою ответственность, в зависимости от того, что имело место раньше, до вылета воздушного судна, на котором он должен перевозиться. В случае нарушения целостности багажа, перевозимого в грузовом отсеке, он повторно досматривается до погрузки на борт воздушного судна.

75. АГАТ требует, чтобы эксплуатанты, выполняющие коммерческие воздушные перевозки, не перевозили багаж лиц, не явившихся на борт воздушного судна, если этот багаж не был идентифицирован как несопровождаемый и не был подвергнут соответствующему досмотру.

76. АГАТ разрабатывает и вводит меры по досмотру перевозимого в грузовом отсеке трансферного багажа перед его погрузкой на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках, если оно не ввело процесс признания и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения досмотра такого перевозимого в грузовом отсеке багажа в пункте отправления и после этого его защиту от несанкционированного вмешательства в период между вылетом из аэропорта отправления до вылета из аэропорта трансфера.

77. АГАТ требует, чтобы эксплуатанты, выполняющие коммерческие воздушные перевозки, перевозили в грузовом отсеке только тот багаж, который был в индивидуальном порядке идентифицирован как сопровождаемый или несопровождаемый, досмотрен согласно соответствующему стандарту и принят к перевозке на данном рейсе авиаперевозчиком. Каждое место такого багажа регистрируется как отвечающее указанным критериям и санкционируется для перевозки на этом рейсе.

§6. Меры, касающиеся груза, почты и других предметов.

78. АГАТ разрабатывает и вводит соответствующие меры контроля в целях безопасности, включая, если это практически возможно, досмотр, к грузу и почте до их погрузки на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках.

79. АГАТ определяет процесс обеспечения безопасности цепи поставок, включающий утверждение зарегистрированных агентов и/или известных грузоотправителей, если такие организации задействованы в применении досмотра или других мер контроля в целях обеспечения безопасности груза и почты.

80. АГАТ требует обеспечивать охрану груза и почты, предназначенных для перевозки коммерческим воздушным судном, от несанкционированного вмешательства с момента досмотра или применения других мер контроля в целях безопасности до момента вылета воздушного судна.

81. АГАТ требует применение повышенных мер обеспечения безопасности к грузу и почте с высокой степенью риска в целях надлежащего снижения уровня связанных с ними угроз.

82. Эксплуатанты не принимают груз или почту для перевозки на воздушном судне, занятом в коммерческих авиаперевозках, если применение досмотра или других мер контроля в целях безопасности не предусмотрено и не подтверждено зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или организацией, утвержденной соответствующим полномочным органом. Груз и почта, в отношении которых применение мер контроля в целях безопасности не может быть предусмотрено и подтверждено зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или организацией, утвержденной соответствующим полномочным органом, подвергаются досмотру.

83. АГАТ требует обеспечения надлежащего контроля в целях безопасности в отношении бортпитания, бортприпасов и различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, который может включать процесс обеспечения безопасности цепи поставок или проведение досмотра, и их последующую охрану до погрузки на борт воздушного судна.

84. АГАТ требует обеспечения надлежащего контроля в целях безопасности в отношении товаров и различных запасов эксплуатанта, доставляемых в охраняемые зоны ограниченного доступа, который может включать процесс обеспечения безопасности цепи поставок или проведение досмотра.

85. АГАТ требует, чтобы после подтверждения и взятия на учет груз и почта получили статус безопасности, который в электронном или в письменном виде должен сопровождать передвижение груза и почты по всей защищенной цепи поставок.

86. АГАТ требует применение соответствующих мер обеспечения безопасности к трансферному грузу и почте до погрузки их на воздушное судно, занятое в коммерческих авиаперевозках и вылетающее с его территории.

87. АГАТ требует проведение досмотра груза и почты с использованием соответствующего метода или методов, учитывающих характер грузовой отправки.

88. АГАТ разрабатывает и вводит соответствующие механизмы для подтверждения того, что трансферный груз и почта, поступающие на его территорию, были подвергнуты соответствующему контролю в целях безопасности.

§7. Меры, касающиеся особых категорий пассажиров.

89. АГАТ разрабатывает и вводит для авиаперевозчиков требования, касающиеся перевозки потенциально проблемных пассажиров, которые

должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству.

90. АГАТ требует, чтобы эксплуатанты, выполняющие перевозки из этого государства, включали в свои программы безопасности меры и процедуры для обеспечения безопасности на борту их воздушных судов при наличии на них пассажиров, которые должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству.

91. АГАТ требует обеспечивать уведомлением эксплуатанта и командира воздушного судна о наличии пассажиров, которые должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству, для осуществления надлежащего контроля в целях безопасности.

92. Для провоза оружия на борту воздушного судна сотрудниками правоохранительных органов и другими уполномоченными лицами, находящимися при исполнении служебных обязанностей, требуется специальное разрешение в соответствии с законами заинтересованных государств.

93. АГАТ рассматривает просьбы любого другого государства о том, чтобы разрешить нахождение вооруженного персонала, включая сотрудников служб безопасности, на борту воздушных судов эксплуатантов государства, обратившегося с такой просьбой. Такие поездки разрешаются только после достижения договоренности между всеми заинтересованными государствами.

94. В других случаях провозить оружие разрешается только при условии, что уполномоченное и имеющее соответствующую профессиональную подготовку лицо определяет, что оно не заряжено, если это применимо, и, кроме того, только в том случае, если оно помещается в такое место, которое недоступно любому лицу в течение времени полета.

95. Каждое Договаривающееся государство, которое решило использовать сотрудников службы безопасности на борту, обеспечивает, чтобы в этом качестве выступали государственные служащие, которые прошли специальный отбор и подготовку с учетом аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности на борту воздушного судна и задействуются с учетом оценки угрозы компетентным полномочным органом. Использование таких сотрудников координируется с заинтересованными государствами и осуществляется на строго конфиденциальной основе.

96. АГАТ разрабатывает и вводит правила уведомления командира воздушного судна о количестве вооруженных лиц и местонахождении занимаемых ими кресел.

§8. Меры, касающиеся неконтролируемой зоны.

97. АГАТ требует от аэропортов, обслуживающих гражданскую авиацию, проводить идентификацию неконтролируемых зон.

98. Аэропорты, обслуживающие гражданскую авиацию, обязаны принимать для неконтролируемых зон меры безопасности, направленных на снижение риска и предотвращение возможных актов незаконного вмешательства, в соответствии с оценками риска, проводимыми соответствующими полномочными органами или организациями.

99. АГАТ в соответствии со Стандартами 3.1.7, 3.2.2 и 3.2.3 требует координировать действия по применению мер безопасности в неконтролируемых зонах между соответствующими министерствами, ведомствами и другими организациями государства, а также прочими органами, и определяет соответствующие обязанности по обеспечению безопасности в неконтролируемых зонах в своей Государственной программе обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана.

§9. Меры, касающиеся киберугроз.

100. Эксплуатанты или организации, указанные в Государственной программе обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана или другой соответствующей национальной документации, определяют свои критически важные системы информационных и связных технологий и данные, используемые для целей гражданской авиации, и в соответствии с оценкой риска разрабатывают и внедряют, по мере необходимости, меры их защиты от незаконного вмешательства.

101. Реализуемые меры должны защищать, по мере необходимости, конфиденциальность, целостность и готовность определяемых критически важных систем и/или данных. Указанные меры должны предусматривать, по мере необходимости и в соответствии с оценкой риска, проводимой его соответствующими национальными полномочными органами, в частности, учет аспектов безопасности на этапе разработки, обеспечение безопасности цепи поставок, разделение сетей и защиту и/или ограничение любых возможностей дистанционного доступа.

ГЛАВА V. Руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства.

§1. Предотвращение.

102. При наличии достоверной информации о том, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства, вводятся меры, предусматривающие охрану такого воздушного судна, если оно еще находится на земле, и по возможности самое заблаговременное направление уведомления о прибытии такого воздушного судна соответствующим администрациям аэропортов и органов обслуживания воздушного движения заинтересованных государств, если воздушное судно уже вылетело.

103. При наличии достоверной информации о том, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства, обеспечивается обыск такого воздушного судна в целях обнаружения сокрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ.

Заблаговременное уведомление о таком обыске предоставляется соответствующему эксплуатанту.

104. В таких случаях должны приниматься меры для проверки, обезвреживания и (или), при необходимости, ликвидации подозрительных опасных устройств или других потенциальных источников опасности в аэропортах.

105. АГАТ требует от эксплуатантов разрабатывать планы на случай непредвиденных обстоятельств и выделение ресурсов для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств отрабатываются на регулярной основе.

106. В аэропортах, обслуживающих гражданскую авиацию, необходимо иметь в наличии уполномоченный и имеющий соответствующую подготовку персонал, находящийся в постоянной готовности для использования в целях оказания помощи в борьбе с предполагаемыми или фактическими актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

107. Государственная программа обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Туркменистана. определяет порядок направления соответствующим полномочным органам информации об инцидентах, связанных с актами незаконного вмешательства, и о подготовке к таким актам с учетом положений п. 5 настоящих Правил.

§2. Ответные действия.

108. АГАТ принимает соответствующие меры по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, в период нахождения их на земле на территории Туркменистана, до тех пор, пока они не смогут продолжить свой полет.

109. АГАТ при предоставлении обслуживания воздушного движения воздушному судну, которое подвергается акту незаконного вмешательства, собирает всю необходимую информацию о полете такого воздушного судна и направляет данную информацию всем другим государствам, в чьем ведении находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения, включая органы в аэропорту известного или предполагаемого пункта назначения, с тем чтобы можно было своевременно принять необходимые меры защиты на маршруте, а также в известном, предполагаемом или вероятном пункте назначения.

110. АГАТ оказывает воздушному судну, подвергшемуся акту незаконного захвата, такое содействие, включая предоставление навигационных средств, обслуживания воздушного движения и выдачу разрешения на посадку, которое может диктоваться обстоятельствами.

111. АГАТ принимает меры, которые оно сочтет возможными, по обеспечению того, чтобы воздушное судно, подвергшееся акту незаконного захвата и совершившее посадку на территории Туркменистана, было задержано на земле, если его вылет не диктуется первейшей необходимостью охраны жизни людей. Тем не менее эти меры должны учитывать, что дальнейшее продолжение полета сопряжено с серьезной опасностью. Также признается важность проведения консультаций, если это практически осуществимо, между государством, на территории которого это воздушное судно совершило посадку, и государством эксплуатанта этого воздушного судна, а также важность направления уведомления государством, на территории которого это воздушное судно совершило посадку, государствам предполагаемых или заявленных пунктов назначения.

112. АГАТ при посадке воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, наиболее быстрыми средствами уведомляет государство регистрации этого воздушного судна и государство эксплуатанта о его посадке и таким же образом передает наиболее быстрыми средствами всю другую соответствующую информацию:

- 1) двум вышеупомянутым государствам;
- 2) каждому государству, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;
- 3) каждому государству, граждане которого были задержаны в качестве заложников;

4) каждому государству, граждане которого, как известно, находятся на борту воздушного судна;

5) Международной организации гражданской авиации.

113. Информация, полученная в результате принятия мер, указанных в п. 111, в кратчайшие сроки направлялась имеющим к этому отношение местным органам обслуживания воздушного движения, соответствующим администрациям аэропортов, эксплуатанту и другим заинтересованным сторонам.

114. АГАТ сотрудничает с другими государствами в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства. При проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, АГАТ использует, по мере необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации данного воздушного судна.

§3. Обмен информацией и представление уведомлений.

115. При столкновении с актом незаконного вмешательства АГАТ обеспечивает ИКАО всей соответствующей информацией, касающейся связанных с обеспечением безопасности аспектов акта незаконного вмешательства, в кратчайшие сроки после прекращения такого акта.

116. При столкновении с актом незаконного вмешательства АГАТ критически оценивает меры контроля и правила безопасности и своевременно предпринимает необходимые действия по устранению недостатков во избежание их повторного проявления.

117. АГАТ, когда это сочтено необходимым, обменивается с другими Договаривающимися государствами информацией о руководстве ответными действиями в связи с актом незаконного вмешательства, направляя в то же время такую информацию в ИКАО.