



КЫРГЫЗСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ИНСТИТУТ

имени И.Абдраимова



**УТВЕРЖДАЮ**

**Директор Агентства гражданской авиации  
при Министерстве транспорта и коммуникаций  
Кыргызской Республики**

**Б.Д. Джунушалиев**

**2021г.**



**Директор Кыргызского  
авиационного института  
им. И.Абдраимова»**

**У.Э. Курманов**

**2021г.**

**УЧЕБНЫЙ КОМПЛЕКС  
«АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ –  
ПОДГОТОВКА ОПЕРАТОРА  
ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ (ДОСМОТРА)»**

II издание  
г.Бишкек.



## Содержание

1. Введение .....	2
2. Лист регистрации дополнений.....	3
3. Рекомендации для инструктора на этапе подготовки курса.....	4
4. Форма критического отзыва об УКАБ.....	5
5. Содержание модулей программы подготовки оператора досмотра/контроля в целях безопасности.....	6
6. Описание модулей программы подготовки оператора досмотра/контроля в целях безопасности.....	7
7. Описание курса.....	9
8. Содержание курса.....	10
9. Учебный план модуля.....	12
10. Раздаточные материалы.....	53



## 1. Введение

Воздушный транспорт всегда привлекал террористов в связи с тем, что каждый акт незаконного вмешательства (далее – АНВ) в деятельность гражданской авиации, в том числе террористический акт, вызывает огромный общественный резонанс, дестабилизирует положение в обществе. Попытки захватов воздушных судов, угрозы и взрывы в аэропортах серьезно осложняют обстановку на воздушном транспорте, подрывают веру людей в безопасность пользования его услугами, влекут за собой тяжелые моральные, экономические, а нередко и политические последствия, наносят ущерб интересам государства. Такая обстановка диктует необходимость внедрения комплексной системы безопасности по предотвращению АНВ и других противоправных действий в деятельность гражданской авиации.

Практика последних десятилетий показала, что наряду с активным использованием новейших технических средств обеспечения авиационной безопасности необходимо рассматривать и альтернативные способы выявления признаков подготовки АНВ.

Нет сомнений, что применение технических средств досмотра является необходимым, но не достаточным условием для предотвращения АНВ. Существующие и активно используемые в настоящее время технические средства обеспечения авиационной безопасности ориентированы в основном на обнаружение опасных предметов и веществ, при этом не позволяют выявить противоправные намерения.

Настоящий учебный комплекс по авиационной безопасности (УКАБ) имеет своей целью обеспечение подготовки персонала службы безопасности аэропорта – «Подготовка оператора специальных технических средств контроля /(досмотра)».

Десять модулей, которые входят в настоящий УКАБ – «Подготовка оператора специальных технических средств контроля /(досмотра)»), были подготовлены на основе результатов тщательно проведенного анализа функций и обязанностей персонала служб авиационной безопасности аэропортов на ВС.

Цель данного курса, за которым следует, как минимум, шесть месяцев стажировки на местах под руководством квалифицированного специалиста в области AVSEC, заключается в подготовке операторов специальных технических средств контроля (досмотра) и обучении его умению внедрять, осуществлять мониторинг и применять в аэропорту превентивные меры в целях обеспечения безопасности в соответствии с действующими на местах утвержденными программами.



Кыргызский авиационный институт  
УКАБ – II издание

Настоящий УКАБ запрещается опубликовывать в средствах массовой информации и распространять.

### **ПОПРАВКИ**

Об издании поправок сообщается всем заинтересованным государственным органам и организациям согласно соответствующему перечню рассылок АГА при МТиК КР.

Ниже приводится форма для регистрации поправок.

### **2. ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ дополнений**

№ Изм.	Стр.	Глава п./п.	Основание	Должность	Фамилия, подпись	Дата



### 3. РЕКОМЕНДАЦИИ НА ЭТАПЕ ПОДГОТОВКИ КУРСА

На этапе подготовки к проведению курса учебному центру рекомендуется сделать следующее:

1. Установить связь с соответствующими полномочными органами.
2. Определить пригодность выбранных для проведения курса помещений и оборудования, и с этой целью проверить:
  - a) систему воздушного кондиционирования;
  - b) освещение классной комнаты;
  - c) состояние мебели;
  - d) исправность учебного оборудования;
  - e) уровень шума;
  - f) исправность фотокопировальных машин;
  - g) исправность печатающей техники;
  - h) состояние буфетов;
  - i) наличие других удобств.
3. Решить следующие вопросы административного характера:
  - a) обеспечить наличие канцелярских принадлежностей;
  - b) организовать первоначальную регистрацию слушателей;
  - c) подготовить папки слушателей;
  - d) установить длительность рабочего дня;
  - f) подготовить все справочные материалы.
4. Определить потребности в транспорте:
  - a) вид транспорта;
  - b) частоту движения;
  - c) определить количество слушателей, нуждающихся в транспорте.
5. Подготовить оборудование и материалы для выполнения упражнений на рабочих местах:
  - a) электрические фонарики;
  - b) зеркала;
  - c) рации;
  - d) пропуска в аэропорт;
  - e) предметы багажа;
  - f) портативные детекторы металла;
  - g) рентгеновские установки;
  - h) макеты оружия и взрывчатых веществ.
6. Привлечь специалистов и других лиц к обучению слушателей, включая:
  - a) должностное лицо для выступления с речью во время церемонии открытия курса;
  - b) специалиста по огнестрельному оружию и взрывчатым веществам;
  - c) старшее должностное лицо пункта досмотра/сотрудника по обеспечению взаимодействия;
  - e) должностное лицо для выступления с речью во время церемонии закрытия курса.
7. Подготовить расписание конкретного курса.
8. Организовать учет посещений занятий и подготовку сертификатов об окончании курса.
9. Подготовить форму отзывов о курсе отдельных слушателей.
10. Подготовить общий отчет о проведенном курсе.
12. Подготовить вопросник для выяснения мнения о курсе УКАБ ИКАО.
13. Организовать учет и хранение всех учебных пособий.
14. Организовать церемонию закрытия курса.



#### 4. Форма критического отзыва об УКАБ

название курса		место проведения:
дата проведения:	кол-во слушателей:	Кол-во инструкторов:

##### 1. ПОДГОТОВКА КУРСА:

- Руководствовались ли вы рекомендациями для инструктора на этапе подготовки курса?
- Сколько времени заняла подготовка курса?
- Использовали ли вы образец расписания курса, приведенный в УКАБ, или разработали другой вариант, в большей мере отвечающий местным условиям?

##### 2. МОДУЛИ:

- Логичен ли порядок изложения модулей?
- Достаточное ли количество учебных задач ставилось для слушателей в каждом модуле?
- Достаточно ли подробны общие рекомендации для инструктора?
- Достаточно ли времени выделяется на изложение основного изучаемого материала?
- Помогают ли инструктору рекомендации, приводимые в каждом учебном плане модуля, в отношении организации изложения материала?
- Испытывали ли вы какие-либо трудности с использованием визуальных средств (слайдов/плакатов/планов), которые предлагается применять в рамках каждого модуля?
- Отвечают ли, по вашему мнению, предлагаемые распечатки современным требованиям?
- Какие дополнительные распечатки раздавались слушателям?
- Отвечал ли диапазон вопросов в тестах усвоения материалов и итоговых тестах требованиям к знаниям слушателей?
- Удовлетворены ли вы в целом качеством ответов слушателей на вопросы этих тестов?
- Были ли в достаточной мере детализированы указания по выполнению каждого практического упражнения?
- Раздавались ли слушателям печатные копии слайдов, и если да, то укажите какие из них (номера)?

##### 3. ЦЕЛИ КУРСА:

- Были ли достигнуты цели курса путем использования материалов данного УКАБ?
- Если цели курса не были достигнуты, то каковы, по вашему мнению, причины этого?

##### 4. БУДУЩИЕ УЧЕБНЫЕ КОМПЛЕКСЫ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ:

Исходя из вашего опыта использования данного УКАБ, планируете ли вы использовать в будущем, по мере появления, подобные комплексы, разработанные для подготовки специалистов в других областях авиационной безопасности?

##### 5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

- Есть ли у вас какие-либо дополнительные замечания, которые могут быть использованы для улучшения данного или будущих УКАБ?
- На каком языке вы предпочитаете использовать УКАБ?
- На каком языке обычно ведется преподавание на курсах, проводимых в вашем регионе?

**Примечание:** Ответы на поставленные выше вопросы просим направлять в Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова на отдельных листах вместе с образцами любых подготовленных на местах материалов, которые использовались в процессе проведения курса.



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

Примечание: Условные обозначения:

Л – лекции;

ПР - практическая работа;

Т - тестирование по материалу модуля

модуль	Содержание модуля	Количество часов			
		Всего часов	Л	ПР	Т
1	Введение в курс: - открытие курса; - нормативные документы по АБ; - угрозы и риски совершения АНВ в ГА; - аспекты человеческого фактора.	2	2	-	-
2	Классификация запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ: - перечень запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ; - требования АПКР 17 относительно процедур контроля в целях безопасности жидкостей, гелей, аэрозолей; - классификация опасных грузов и их маркировка; - перечень веществ, относящихся к опасным грузам но разрешенные к перевозке пассажирами и членами экипажа в ручной клади и(или) багаже; - порядок изъятия запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ.	2	2	-	-
3	Самодельные взрывные и зажигательные устройства: - самодельные взрывные и зажигательные устройства, их компоненты; - категории взрывчатых веществ и их свойства; - интерпретация самодельных взрывных и зажигательных устройств на рентгеновском изображении; - действия в случае обнаружения самодельных взрывных и зажигательных устройств, их компонентов.	3	3	-	-
4	Досмотр ручной клади и багажа с помощью рентгенотелевизионного интроскопа (РТИ): - основные принципы работы РТИ, его эксплуатация; - основные требования по проведению контроля объектов с помощью РТИ; - основные требования по технике безопасности при работе с РТИ; - функции обработки рентгеновского изображения; - идентификация предмета по его изображению на экране РТИ; - действия оператора при обнаружении запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и	4	4	-	-



	веществ; - проецирование изображений опасных предметов.				
5	Процедуры контроля в целях безопасности: - нормативно-правовое обоснование проведения контроля в целях безопасности; - досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью арочного детектора металла, эксплуатация АДМ; - личный контроль пассажиров и членов экипажа; - досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью портативного детектора металла, эксплуатация ПДМ; - физический контроль ручной клади и багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств; - досмотр с помощью оборудования по обнаружению следов взрывчатых веществ, эксплуатация.	4	4		
6	Занятия на компьютерном тренажере/РТИ	12	-	12	-
7	Практическая работа по интерпретации изображений на компьютерном тренажере/РТИ	6	-	5	1
8	Практическая работа по выполнению процедур контроля на безопасность: - досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью арочного детектора металла; - личный досмотр пассажиров и членов экипажа; - досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью портативного детектора металла; - физический контроль ручной клади и багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств; - досмотр с помощью оборудования по обнаружению следов взрывчатых веществ и пр.	6	-	5	1
	Итоговый тест. Закрытие курса	1			1
	Всего	40	15	22	3

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

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

2) Модуль: Классификация запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ: При помощи слайдов и распечаток изучается перечень запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ с разбивкой их на категории, изучаются нормы, правила и процедуры контроля в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей, гелей. При помощи слайдов изучаются классы и виды опасных грузов и их маркировка, перечень



веществ, относящихся к опасным грузам но разрешенные к перевозке пассажирами и членами экипажа в ручной клади и(или) багаже.

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

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

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

6) В процессе практической подготовки по модулям 6, 7 и 8, слушатели отрабатывают навыки и проходят тест по проведению процедур досмотра/контроля в целях безопасности в отношении лиц, не являющихся пассажирами, персонала, членов экипажа, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств.



## 7. ОПИСАНИЕ КУРСА

Руководство инструктора <b>ОПИСАНИЕ КУРСА ЦЕЛЬ И ТРЕБОВАНИЯ К ПОСТУПАЮЩИМ НА ОБУЧЕНИЕ</b>	Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b>
	Продолжительность 5 дней
	Издано: <b>2021 год</b>
Название курса: <b>АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ– Операторы специальных технических средств контроля (досмотра)»</b>	Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова
<b>Цель курса:</b>  Цель данного курса, представить работникам, обеспечивающим меры авиационной безопасности, впервые готовящимся к выполнению своих служебных обязанностей, необходимые основы теоретических знаний и практических навыков для выполнения ими функциональных обязанностей по обеспечению ими мероприятий в контексте авиационной безопасности.	
<b>Контингент слушателей:</b>  Этот курс предназначен для обучения на начальном уровне новичков в этой области, а также сотрудников организации, которые несут основную ответственность за осуществление превентивных мер обеспечения авиационной безопасности в аэропортах и другими учреждениями, обслуживающими гражданскую авиацию.	
<b>Задачи курса:</b>  Настоящий курс разработан с той целью, чтобы отобранные сотрудники службы безопасности овладели умением: 1) работать и передвигаться на территории аэропорта, обеспечивая безопасность; 2) поддерживать связь и сотрудничать с другими службами аэропорта; 3) контролировать движение людей и транспортных средств; 4) охранять и патрулировать уязвимые зоны, средства и воздушные суда в аэропорту; 5) обнаруживать оружие и взрывные/зажигательные устройства; 6) проверять / досматривать / обыскивать пассажиров и их багаж; 7) действовать в случае возникновения чрезвычайной обстановки в аэропорту.	
<b>Требования к поступающим на обучение:</b> Кандидаты должны отвечать следующим критериям: а) иметь свидетельство об успешном окончании средней школы или другого равноценного учебного заведения; б) владеть в совершенстве языком (письменно и устно), на котором ведется преподавание.	



8.СОДЕРЖАНИЕ КУРСА

Руководство инструктора <b>СОДЕРЖАНИЕ КУРСА</b>		Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b>	
		Продолжительность 5 дней	
Название курса: <b>АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ–</b> «Операторы специальных технических средств контроля (досмотра)»		Издано: <b>2021 год</b>	
		Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова	
Модуль №	Перечень модулей/мероприятий	Длительность час/мин	Методы обучения
1	Введение в курс: - открытие курса; - нормативные документы по АБ; - угрозы и риски совершения АНВ в ГА; - аспекты человеческого фактора.	2	Церемония открытия курса, лекции, упражнение и презентации слайдов
2	Классификация запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ: - перечень запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ; - требования АПКР 17 относительно процедур контроля в целях безопасности жидкостей, гелей, аэрозолей; - классификация опасных грузов и их маркировка; - перечень веществ, относящихся к опасным грузам но разрешенные к перевозке пассажирами и членами экипажа в ручной клади и (или) багаже; - порядок изъятия запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ.	2	Лекция, обсуждения, презентации слайдов
3	Самодельные взрывные и зажигательные устройства: - самодельные взрывные и зажигательные устройства, их компоненты; - категории взрывчатых веществ и их свойства; - интерпретация самодельных взрывных и зажигательных устройств на рентгеновском изображении; - действия в случае обнаружения самодельных взрывных и зажигательных устройств, их компонентов.	3	Лекция, обсуждения, презентации слайдов
4	Досмотр ручной клади и багажа с помощью рентгенотелевизионного интроскопа (РТИ): - основные принципы работы РТИ, его эксплуатация; - основные требования по проведению контроля объектов с помощью РТИ; - основные требования по технике безопасности при работе с РТИ;	4	Лекция, обсуждения, презентации слайдов



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- функции обработки рентгеновского изображения;</li> <li>- идентификация предмета по его изображению на экране РТИ;</li> <li>- действия оператора при обнаружении запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ;</li> <li>- проецирование изображений опасных предметов.</li> </ul>		
5	<p>Процедуры контроля в целях безопасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- нормативно-правовое обоснование проведения контроля в целях безопасности;</li> <li>- определение уязвимых зон;</li> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью аэропортного детектора металла, эксплуатация АДМ;</li> <li>- личный контроль пассажиров и членов экипажа;</li> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью портативного детектора металла, эксплуатация ПДМ;</li> <li>- физический контроль ручной клади и багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортных припасов, сопутствующих средств.</li> <li>- досмотр с помощью оборудования по обнаружению следов взрывчатых веществ, эксплуатация.</li> </ul>	4	Лекция, обсуждения, презентации слайдов
6	Занятия на компьютерном тренажере/РТИ	12	Практическое занятие, обсуждения, презентации слайдов
7	Практическая работа по интерпретации изображений на компьютерном тренажере/РТИ	6	Практическое занятие, обсуждения, презентации слайдов
8	<p>Практическая работа по выполнению процедур контроля на безопасность:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью аэропортного детектора металла;</li> <li>- личный досмотр пассажиров и членов экипажа;</li> <li>- досмотр персонала, пассажиров и членов экипажа с помощью портативного детектора металла;</li> <li>- физический контроль ручной клади и багажа, грузов, почты бортового питания, бортовых, аэропортных припасов, сопутствующих средств;</li> <li>- досмотр с помощью оборудования по обнаружению следов взрывчатых веществ и пр.</li> </ul>	6	Лекция, обсуждения, презентации слайдов
	Итоговый тест. Закрытие курса	1	Тестирование
	Всего	40	



### 9.УЧЕБНЫЙ ПЛАН МОДУЛЯ

<b>Модуль 1:</b> <b>Введение в курс обучения.</b> - открытие курса; <b>Нормативные документы по АБ;</b> <b>Угрозы и риски совершения АНВ</b> <b>в гражданской авиации;</b> <b>Аспекты человеческого фактора.</b>	Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b>	
	Продолжительность 5 дней	
	Издано:	2021 год
	Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова	
<b>Задачи модуля:</b> Ознакомление слушателей с задачами курса, его структурой и методикой обучения. 1. Ознакомление с задачами курса, его структурой и методикой обучения.  2. Определение характера угрозы, направленной против деятельности гражданской авиации.  3. Изучение статистических данных АНВ, связанные с перевозкой грузов и почты.  4. Общая характеристика лиц и организаций, осуществляющих АНВ.  5. Обратные мероприятия отрасли для борьбы с терроризмом.  <b>Учебные вопросы:</b> 1.Стандарты и рекомендуемая практика ICAO, Приложение 17; 2.Существующие угрозы и риски совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе различные сценарии угроз несанкционированного проникновения лиц и/или проноса запрещенных в охраняемые зоны ограниченного доступа предметов. 3.Роль человеческого фактора в системе авиационной безопасности. Продемонстрировать слайды и объяснить правила посещения занятий. Ознакомить слушателей с расписанием занятий и другими вопросами административного характера.		
<b>Цели модуля:</b> 1.Ознакомиться с международными конвенциями (юридические документы) Международной организации гражданской авиации (ИКАО); 2.Изучить требования к национальному законодательству, политике и программам по безопасности; 3.Определить угрозы гражданской авиации; 4.Изучить основные обязанности соответствующего государственного полномочного органа по безопасности; 5.Изучить концепцию мер противодействия, применяемых авиационной отраслью в целях безопасности.		
<b>Цель курса:</b> Цель данного курса, представить работникам, обеспечивающим меры авиационной безопасности, впервые готовящимся к выполнению своих служебных обязанностей, необходимые основы теоретических знаний и практических навыков для выполнения ими функциональных обязанностей по обеспечению ими мероприятий в контексте авиационной безопасности.		
<b>Время</b>	<b>Основные элементы/ этапы</b>	<b>Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты</b>
3 часа	Введение в модуль	Объяснить слушателям, что если они хотят выполнять эффективно свои обязанности по обеспечению безопасности, то им необходимо хорошо изучить систему обеспечения безопасности гражданской авиации и понять, как в этой системе в качестве ее компонента функционирует человек.



		<p>Содержание модуля предполагается излагать в последовательности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Характер угроз</i></li> <li>➤ <i>Меры противодействия, применяемые авиационной отраслью</i></li> </ul> <p>Ознакомить слушателей с задачами модуля, указав, что в данном модуле будут рассмотрены следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ознакомление с задачами курса, его структурой и методикой обучения;</li> <li>• определение характера угрозы, направленной против деятельности гражданской авиации;</li> <li>• общая характеристика лиц и организаций, осуществляющих АНВ;</li> <li>• изучение статистических данных АНВ, связанные с перевозкой грузов и почты;</li> <li>• обратные меры отрасли для защиты от АНВ.</li> </ul> <p>Также, обратить внимание слушателей на то, что при рассмотрении тематики модулю им могут встречаться незнакомые термины и сокращения. Перечень терминов и их определений приведены в раздаточном материале РМ 1.1.</p>
	<p><b>Цели модуля</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ознакомиться с международными конвенциями (юридические документы) Международной организации гражданской авиации (ИКАО);</li> <li>• Изучить требования к национальному законодательству, политике и программам по безопасности;</li> <li>• Определить угрозы гражданской авиации;</li> <li>• Изучить основные обязанности соответствующего государственного полномочного органа по безопасности;</li> <li>• Изучить концепцию мер противодействия, применяемых авиационной отраслью в целях безопасности.</li> </ul>
	<p><b>Авиационная безопасность (AVSEC)</b></p>	<p>Объяснить слушателям, что прежде чем перейти к рассмотрению характера угроз гражданской авиации важно понять, что когда используется термин "авиационная безопасность" или AVSEC, то под этим имеется в виду применяемые в сочетании меры, людские и материальные ресурсы в целях защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Термин "незаконное вмешательство" является термином, который используется для описания нападений на гражданскую авиацию и этот термин определен в главе 1 Приложения 17</p> <p>Провести краткий обзор - примеры нападений, которые совершались против гражданской авиации</p>

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
	<p><b>Основная задача AVSEC</b></p>	<p>Основная задача системы безопасности гражданской авиации заключается в защите и обеспечении безопасности пассажиров, членов экипажей, наземного персонала и всех других людей, воздушных судов и объектов на территории аэропорта, обслуживающих гражданскую авиацию, от актов незаконного вмешательства, которые могут совершаться на земле или в полете</p> <p>Поэтому главной задачей государств должно быть обеспечение безопасности пассажиров, членов экипажей, наземного персонала и публики в целом во всех случаях,</p>



	<p><b>Принципы обеспечения AVSEC</b></p>	<p>связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства</p> <p>Основные принципы и концепция обеспечения авиационной безопасности заключаются в следующем:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Гражданская авиация должна функционировать в условиях, обеспечивающих ее безопасность и защиту от незаконного вмешательства;</li> <li>• Государства разрабатывают и внедряют такое законодательство и процедуры, которые необходимы для создания таких условий безопасности;</li> <li>• Меры, применяемые государством в целях защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, должны, как это установлено ИКАО, соответствовать Стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации;</li> <li>• Государства преследуют в судебном порядке любое(ые) лицо(а), предпринявшее(ие) попытку совершить или совершившее(ие) акт незаконного вмешательства, и/или экстрадировать такое(ие) лицо(лица) в государства, которые готовы преследовать в судебном порядке таких преступников.</li> </ul> <p>Ознакомить слушателей с задачами модуля, указав, что в данном модуле будут рассмотрены следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ознакомление с задачами курса, его структурой и методикой обучения;</li> <li>• определение характера угрозы, направленной против деятельности гражданской авиации;</li> <li>• общая характеристика лиц и организаций, осуществляющих АНВ;</li> <li>• изучение статистических данных АНВ, связанные с перевозкой грузов и почты;</li> <li>• обратные меры отрасли для защиты от АНВ.</li> </ul> <p>Также, обратить внимание слушателей на то, что при рассмотрении тематики модулю им могут встречаться незнакомые термины и сокращения. Перечень терминов и их определений приведены в раздаточном материале РМ 1.1.</p>
	<p><b>Характер угрозы Способы нападений</b></p>	<p>Четыре часто применяемых способа совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Их можно разбить на следующие категории:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Диверсии против воздушных судов;</i></li> <li>• <i>Диверсии в аэропортах;</i></li> <li>• <i>Угон воздушного судна на земле или в воздухе;</i></li> <li>• <i>Вооруженное нападение на службы аэропорта на его территории или за ее пределами.</i></li> </ul>
	<p><b>Категории правонарушителей</b></p>	<p>Лица или группа лиц, которые вероятнее всего могут совершать акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Их можно разбить на следующие категории:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>террористы – одиночки и группы;</i></li> <li>• <i>преступники – одиночки и группы;</i></li> <li>• <i>лица с психическими отклонениями;</i></li> <li>• <i>лица, жаждущие мести, например, уволенные с работы служащие.</i></li> </ul> <p>Существуют две основные причины нападений террористов на гражданскую авиацию:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>ярко выраженная реакция затронутых правительств, организаций и компаний;</i></li> <li>• <i>широкое освещение такого события в средствах массовой</i></li> </ul>



		информации, ради чего и совершается нападение. Каждая категория преступников имеет свои собственные мотивы нападения на гражданскую авиацию.
--	--	---

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
		<p><b>Террористы:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• авиакomпании часто являются символом своего государства, и поэтому нападение фактически совершается против определенной страны или правительства страны;</li> <li>• руководствуются желанием привлечь внимание международной общественности к своему "делу" и придать ему огласку;</li> <li>• нацеливают свои действия на конкретных людей, например, дипломатов или особо важных персон;</li> <li>• пытаются внушить людям страх к полетам и внести сумятицу в нормальную жизнь;</li> <li>• добиваются освобождения заключенных, возможно членов их же террористической группы.</li> </ul>
	<b>Отличительные особенности террористов</b>	<p>Террористические группы, действующие по политическим мотивам, представляют собой наибольшую угрозу гражданской авиации по следующим причинам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• они действуют небольшими группами или в рамках сложных террористических сетей;</li> <li>• как правило, они хорошо подготовлены;</li> <li>• они имеют в своем распоряжении необходимые ресурсы, такие как деньги, технические знания, оружие, а в некоторых случаях имеют поддержку на правительственном или государственном уровне;</li> <li>• цели таких групп часто носят политический характер.</li> </ul>
	<b>Особенности действий преступников</b>	<p>Преступные группировки или отдельные преступники сравнительно редко нападают на гражданскую авиацию, мотивы их действий следующие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• захват денег;</li> <li>• вымогательство;</li> <li>• личные мотивы;</li> <li>• причины, которые трудно классифицировать;</li> <li>• непредсказуемые.</li> </ul> <p>В отличие от террористов, преступники, беженцы и психопаты, как правило, плохо организованы, им не хватает знаний и опыта в области деятельности гражданской авиации</p>
	<b>Применяемые авиационной отраслью меры противодействия в целях безопасности</b>	<p>Эти меры противодействия можно категорировать, как:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• законодательные;</li> <li>• технические;</li> <li>• физические.</li> </ul>
	<b>Обзор применяемых авиационной отраслью мер противодействия</b>	<p>Цели и задачи ИКАО, которые перечислены в статье 44 Чикагской конвенции, заключаются в разработке принципов и методов международной аэронавигации и содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;</li> <li>• поощрять развитие технологии конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;</li> <li>• поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;</li> <li>• удовлетворять потребности народов мира в безопасном,</li> </ul>



		регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте; • предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией; • обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств
--	--	--

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
		<p>выполняющие международные воздушные авиаперевозки;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;</li> <li>• способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;</li> <li>• оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.</li> </ul> <p>В связи с угонами воздушных судов и нападениями на аэропорты авиационная отрасль и правительства государств-членов ИКАО приняли другие Конвенции, конкретно касающиеся "актов незаконного вмешательства".</p> <p><b>"Акты незаконного вмешательства"</b> - это акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и воздушного транспорта, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• незаконный захват воздушных судов в полете;</li> <li>• незаконный захват воздушных судов на земле;</li> <li>• захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;</li> <li>• насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в распоряжение аэронавигационного средства или службы;</li> <li>• размещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материалов, предназначенных для преступных целей;</li> <li>• сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или других людей в аэропорту или в распоряжении средства или службы гражданской авиации.</li> </ul>
	Международные конвенции (юридические документы)	<p>Международные конвенции являются международными юридическими документами, которые подтверждают намерения Договаривающихся государств обеспечивать выполнение содержащихся в этих конвенциях условий и положений.</p> <p><b>Чикагская конвенция</b>, признанная в качестве документа по организации деятельности гражданской авиации, была подписана в 1944 году в Чикаго, ратифицирована в марте 1947 года, и вступила в силу 4 апреля 1947 года.</p>
	Конвенции по авиационной безопасности	<p><b>Токийская конвенция (1963 год)</b> «Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов», подписана в Токио 14 сентября 1963 года. Эта конвенция носит ограниченный характер, так как она применяется только в отношении тех актов или нападений, которые совершены на борту находящегося в полете воздушного судна, и главным образом она направлена на обеспечение безопасности лиц и имущества на борту воздушных судов, и поддержание порядка и дисциплины на борту воздушных судов.</p> <p><b>Гаагская конвенция (1970 год)</b> «Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов», подписанная в Гааге 16 декабря 1970 года.</p>



		Согласно Гаагской конвенции незаконный захват ВС стал международным преступлением и реализована концепция, что нигде в мире не может быть безопасных районов, если такие незаконные захваты будут оставаться безнаказанными. Кроме того, в этой конвенции на каждое государство возлагается обязательство выдавать или преследовать в судебном порядке лиц, совершивших такие преступления.
<b>Время</b>	<b>Основные элементы/ этапы</b>	<b>Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты</b>
		<p><b>Монреальская конвенция (1971 год)</b>  <b>«Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации», подписанная в Монреале 23 сентября 1971 года</b>          Согласно конвенции была реализована концепция воздушного судна в эксплуатации (см. также определения), как период от предполетной подготовки воздушного судна и до истечения 24-х часов после любой посадки. В этом документе также определяется преступная диверсия, совершенная в течение 24-х часового периода после посадки с целью признания того факта, что некоторые акты диверсии могут совершаться в то время, когда воздушное судно фактически не находится в полете.</p>
		<p><b>Протокол, дополняющий Монреальскую конвенцию 1971 года (1988 год)</b>  <b>«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.</b>          В Протоколе определяется незаконный акт, совершенный против лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезное телесное повреждение или смерть лица, либо приводит к разрушению или серьезному повреждению оборудования и сооружений аэропорта, либо расположенных в аэропорту воздушных судов или нарушает работу службы аэропорта, и такие акты считаются преступлением.</p>
		<p><b>«Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения», подписанная в Монреале 1 марта 1991 года.</b>          Одна из основных проблем с предотвращением попадания взрывчатых веществ на борт воздушного судна в регистрируемом багаже или ручной клади, грузе, почте, бортприпасах и бортпитании, заключается в их своевременном обнаружении.          Для обнаружения применяются различные технологии. Одна из этих технологий позволяет обнаружить частицы взрывчатых веществ по присутствию паров, которые они выделяют. Однако проблема заключается в том, что некоторые виды взрывчатых веществ, главным образом, те, которые называются "пластическими взрывчатыми веществами", не выделяют паров.          Эта Конвенция направлена на то, чтобы устранить такое положение дел, так как подписавшие ее государства соглашались внедрить в производственный процесс специальные маркирующие агенты с той целью, чтобы с помощью современных технологий можно было обнаружить и определить такие маркирующие агенты и соответственно взрывчатые вещества.</p>



	Необходимость в национальном законодательстве	Для государств–членов, которые ратифицировали эти международные конвенции, следующим шагом в этом процессе должно быть принятие национального законодательства, обеспечивающего выполнение этих Конвенций. Процесс ратификации включает принятие соответствующего законодательства, закона или издание манифеста или декрета (что зависит от системы законодательства конкретного государства).
Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
		Каждое государство принимало законодательство с целью: <ul style="list-style-type: none"> <li>• включения положений международных Конвенций в сферу действия уголовного законодательства государства;</li> <li>• установления всеобъемлющей и правовой основы в поддержку деятельности национальной гражданской авиации.</li> </ul>
	Технические меры противодействия Приложение 17	Эти Приложения содержат <i>Международные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS)</i> , являющиеся техническими мерами, которые, как уже отмечалось, являются частью мер противодействия, применяемых правительствами и авиационной отраслью. Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации конкретно касается обеспечения авиационной безопасности. <i>Кроме того, положения, касающиеся обеспечения безопасности есть и в других Приложениях к Конвенции.</i>
	Приложение 17 «Стандарт и Рекомендуемая практика»	<i>«Стандарт» – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации, и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции</i> <i>«Рекомендуемая практика» – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции</i>
	Руководство ИКАО по безопасности	<i>«Руководство ИКАО по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (Doc 8973) – является основным руководящим документом, разработанным ИКАО для оказания государствам помощи в выполнении ими содержащихся в Приложении 17 технических требований. В Руководстве содержатся инструктивные указания о том, как практически выполнять содержащиеся в Приложении 17 различные Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся обеспечения безопасности. В этом Руководстве фактически объясняется "как" государству выполнять Стандарт.</i>
	Физические меры противодействия	<i>Физические меры противодействия</i> можно категоризовать как те физические меры, которые разработаны и внедрены в целях защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, среди которых, но не только, следующие: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Контролирование доступа в охраняемые зоны</li> </ul>



		<p>ограниченного доступа;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Досмотр персонала;</li> <li>• Досмотр членов экипажа и наземного персонала;</li> <li>• Досмотр регистрируемого багажа, грузов и почты;</li> <li>• Защита воздушных судов;</li> <li>• Защита аэропорта и аэронавигационных средств.</li> </ul>
--	--	--

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
	Обязательства государств	<p>Конвенции и установленные ИКАО соответствующие Стандарты и Рекомендуемая практика, а также разработанные ИАТА и Региональными конференциями или организациями рекомендуемые процедуры являются для государств-членов только протоколами, которые они соглашаются выполнять.</p> <p>Такие конвенции, международные Стандарты, Рекомендуемая практика и процедуры должны переводиться на другие языки и включаться в конкретные законодательства, благодаря чему их положения, которые до этого были просто "международными соглашениями" становятся правовыми документами и обретают законодательный статус.</p> <p>Объяснить слушателям, что государства, подписавшие Конвенцию о международной гражданской авиации, обязаны устанавливать и поддерживать на уровне требований законодательную инфраструктуру, обеспечивающую применение рассмотренных ранее в этом модуле технических и физических мер противодействия.</p>
	Стандарты Приложения 17	<p><b>В Стандарте 3.1.1 указывается:</b></p> <p><i>"Каждое Договаривающееся государство 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".</i></p> <p><b>В Стандарте 3.1.2 указывается:</b></p> <p><i>"Каждое Договаривающееся государство назначает соответствующий полномочный орган в своем управленческом аппарате, ответственный за разработку, осуществление и обеспечение выполнения национальной программы безопасности гражданской авиации, и сообщает в ИКАО сведения о нем".</i></p> <p><b>В Стандарте 3.1.4 указывается:</b></p> <p><i>"Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы соответствующий полномочный орган определял и распределял задачи и координировал деятельность министерств, ведомств и других организаций государства, эксплуатантов аэропортов и воздушных судов и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации".</i></p>



		<p><b>В Стандарте 3.1.5 указывается:</b></p> <p><i>"Каждое Договаривающееся государство 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 и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление".</i></p>
<b>Время</b>	<b>Основные элементы/ этапы</b>	<b>Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты</b>
	<b>Основные обязанности соответствующего государственного полномочного органа</b>	<p><b>Основные обязанности соответствующего государственного полномочного органа:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• разработка, осуществление и поддержание на уровне требований Национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА);</li> <li>• мониторинг деятельности, а именно, проверки состояния безопасности, испытания системы безопасности, обзоры и инспекционные проверки;</li> <li>• определение и распределение задач между различными управлениями, ведомствами и другими организациями государства, эксплуатантами аэропортов и воздушных судов и другими органами, занимающимися различными аспектами НПБГА, и координация их деятельности;</li> <li>• повышение уровня авиационной безопасности путем разработки и внедрения прогрессивных и упреждающих административных и эксплуатационных процедур и практики.</li> </ul>
	<b>Программы обеспечения авиационной безопасности</b>	<p>Национальная программа контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации;</p> <p>Национальная программа подготовки специалистов в области авиационной безопасности;</p> <p>Программа обеспечения безопасности аэропорта;</p> <p>Программа безопасности воздушного эксплуатанта;</p> <p>Программа безопасности грузового терминала;</p> <p>Программа безопасности топливозаправочного комплекса;</p> <p>Программа безопасности цеха бортового питания.</p>
	<b>Национальная программа безопасности гражданской авиации</b>	<p>Имеющие юридическую силу национальные процедуры, политику и физические меры, принятые государством для защиты своей гражданской авиации от актов незаконного вмешательства</p> <p>В Национальной программе безопасности гражданской авиации также распределяются обязанности и координируется деятельность между различными управлениями, ведомствами и другими организациями государства, а также между эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов и другими органами, несущими ответственность за осуществление различных аспектов Национальной программы безопасности гражданской авиации.</p> <p><i>Эта программа должна основываться на требованиях национального законодательства</i></p> <p><i>В программе должно четко указываться, какие меры и процедуры необходимы, чтобы все субъекты деятельности, регулируемые в рамках государственного законодательства по гражданской авиации,</i></p>



		<i>обеспечивали приемлемый уровень безопасности.</i>
	<b>Программа безопасности аэропорта</b>	Представляют собой детализированные процедуры для применения в какой-то конкретной или отдельной части общей деятельности по обеспечению безопасности аэропорта. Как правило, в конкретных СЭП или инструкциях четко указывается, как должны применяться меры, предусмотренные в программе безопасности аэропорта Все сотрудники службы безопасности перед назначением на должности должны быть ознакомлены с СЭП, установленными для конкретных условий работы.

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
		Все сотрудники службы безопасности перед назначением на должности должны быть ознакомлены с СЭП, установленными для конкретных условий работы. СЭП должны, как минимум, содержать следующую информацию: <i>Масштаб задачи.</i> <i>Что должно быть сделано.</i>
	<b>Структура регулирующих документов по авиационной безопасности в КР</b>	Перечень документов, регламентирующих деятельность в контексте авиационной безопасности
	<b>Постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении нормативных актов по обеспечению авиационной безопасности» №87 от 17.02.1999 года</b>	Положение об организации пропускного и внутри объектового режима в аэропортах и на авиапредприятиях Кыргызской Республики  Нормы, правила и процедуры по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах Кыргызской Республики  Положение об охране воздушных судов и особо важных объектов гражданской авиации в аэропортах и на авиапредприятиях Кыргызской Республики  Положение о службе авиационной безопасности в аэропортах и на авиапредприятиях Кыргызской Республики
	<b>АПКР 17 «АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ»</b>	Представляет собой Национальную программу безопасности гражданской авиации
		<i>Программа контроля качества в сфере обеспечения авиационной безопасности</i> от 15.03.2006 года, II издание от 14.11.2017 г.  <i>Программа обучения и подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности</i> от 05.02.2006 года II издание от 26.04.2017 года Ревизия 1 от 18.05.2018 года  <i>Методика управления риском в области авиационной безопасности</i> от 23.10.2017 года  <i>Порядок обеспечения защиты грузовых воздушных перевозок от актов незаконного вмешательства</i>



		от 11.12.2016 года
	Инструкции и типовые программы	<p>«Инструкция по разработке программы авиационной безопасности органа обслуживания воздушного движения в Кыргызской Республике» утверждена приказом АГА КР № 262 от 29.05.2020 года</p> <p>«Инструкция по разработке программы авиационной безопасности аэропорта, аэродрома, вертодрома в Кыргызской Республике» утверждена приказом АГА КР №263 от 29.05.2020 года</p>

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
		<p>«Инструкция по разработке программы авиационной безопасности поставщиков бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, организаций по уборке, чистке воздушных судов в Кыргызской Республике», утверждена приказом АГА КР №260/п от 29.05.2020 года (дополнение к инструкции утвержденная приказом АГА КР № 04/п от 05.01.2021 года)</p> <p>«Инструкция по разработке программы авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов в Кыргызской Республике» утверждена приказом АГА КР № 261/п от 29.05.2020 года</p> <p>«Инструкция о порядке согласования кандидатуры на должность штатного руководителя, ответственного за обеспечение мер авиационной безопасности в аэропорту или в авиакомпании», утверждена приказом АГА КР № 185/п от 18.05.2019 года</p> <p>«Программа Контроля качества в сфере обеспечения авиационной безопасности Гражданской авиации Кыргызской Республики», утверждена приказом АГА КР № 582/б от 14.11.2017года</p> <p>«Программа подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности», утверждена приказом АГА КР № 12/б от 20.01.2020 года</p>

<p>Модуль 2: Классификация запрещенных к перевозке на борту ВС предметов и веществ</p>	<p>Код курса: Операторы специальных технических средств контроля</p>
	<p>Продолжительность 5 дней</p>



		Издано: 2021 год
		Кем: Кыргызский авиационный институт
<p><b>Задачи модуля:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Перечень опасных предметов и веществ, запрещенных к перемещению через ПК на территорию зоны ограниченного доступа и стерильных зон авиационного предприятия.</li> <li>2. Порядок допуска и перемещения через ПК инструментов и хозяйственных товаров.</li> <li>3. Классификация опасных грузов.</li> <li>4. Маркировка опасных грузов.</li> <li>5. Действия в случае обнаружения запрещенных предметов или веществ.</li> </ol> <p><b>Учебные вопросы:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подготовить для демонстрации образцы опасных предметов и веществ.</li> <li>2. Выдержки из нормативно-правовых актов Кыргызской Республики и ИКАО в области АБ, которые рассматриваются согласно тематики модулю, предоставляются слушателям в качестве раздаточного материала.</li> <li>3. Во время занятий необходимо использовать настенную доску, проектор, флипчарт.</li> </ol>		
Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
4 часа	Введение	<p>Познакомьте слушателей с задачами модуля, обратив внимание на то, что в этом модуле будут рассмотрены следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• перечень опасных предметов и веществ, запрещенных к перемещению через ПК на территорию зоны ограниченного доступа и стерильных зон авиационного предприятия;</li> <li>• порядок допуска и перемещения через ПК инструментов и хозяйственных товаров;</li> <li>• классификация опасных грузов;</li> <li>• маркировка опасных грузов;</li> <li>• действия в случае обнаружения запрещенных предметов или веществ.</li> </ul>
	Перечень опасных предметов и веществ, запрещенных к перемещению через ПК	<p>Напомнить слушателям, что пассажирам запрещено проносить с собой на борт ВС оружие, взрывчатые и зажигательные устройства, другие опасные предметы и вещества с помощью которых можно осуществить АНВ.</p> <p>Объяснить слушателям, что в отношении персонала, который проходит через ПК на территорию зоны ограниченного доступа и стерильные зоны предприятия должны устанавливаться аналогичные требования.</p> <p>Обратить внимание слушателей на то, что в каждом аэропорту Кыргызской Республики должны быть утверждены местные СЭП, включающие перечень запрещенных для проноса предметов и веществ в стерильных зон, зон ограниченного доступа, охраняемых и критических частей таких зон и / или для перевозки на борту воздушного судна.</p> <p>Объяснить слушателям, что каждая страна имеет свои особенности относительно перечня запрещенных предметов и веществ.</p> <p>Типовой перечень запрещенных предметов и веществ приведены в приложении 43, Руководства ИКАО по</p>



		<p>авиационной безопасности (Док. 8973/10), согласно которому, все запрещенные предметы и вещества делятся на 7 категорий.</p> <p>Рассмотреть со слушателями раздаточный материал РМ 5.1.</p> <p>Напомнить слушателям, что в Кыргызской Республике перечень запрещенных к перевозке воздушным транспортом, утвержденный Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики №723 «Перечень опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом» утвержден постановлением от 12.05.07.</p> <p>Обратить внимание слушателей на раздаточный материал РМ 5.2., В котором приведен Перечень опасных предметов и веществ и указать, что этот материал предоставляется для самостоятельного изучения в неучебное время.</p> <p>Рассмотреть со слушателями местные СЭП, устанавливающие перечень предметов и веществ, запрещенных к перемещению через ПК в зону ограниченного доступа и стерильных зон, принятые на предприятии.</p>
	<p><b>Порядок допуска и перемещения через ПК товаров торговой пошлины, инструментов, хозтоваров и т.д.</b></p>	<p>Объяснить слушателям, что в том случае, когда опасное вещество или предмет нужны лицу для выполнения им должностных обязанностей, эти предметы и вещества могут быть допущены в зону ограниченного доступа на основании материальной пропуска.</p> <p>Примерами таких предметов и веществ могут быть: едкие моющие средства, легковоспламеняющиеся жидкости, инструменты с колючими или режущими концами.</p> <p>На каждом предприятии должна быть разработана процедура, регламентирующая перемещения инструментов и хозяйственных товаров на территорию зоны ограниченного доступа через ПК.</p> <p>Объяснить слушателям, что обычно такая процедура включает в себя следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• назначение лиц, ответственных за использование инструментов и хозяйственных товаров;</li> <li>• составление и предоставление на согласование начальнику САБ перечень предметов и веществ;</li> <li>• предоставление копий перечней работникам САБ на ПК;</li> <li>• инструментов и хозяйственных товаров на территорию зоны ограниченного доступа через ПК осуществляется при наличии материальной пропуска;</li> <li>• лица, заносят инструменты и хозяйственные товары на территорию зоны ограниченного доступа отвечают за непопадания этих предметов и веществ на борт ВС.</li> </ul> <p>Рассмотреть со слушателями местные СЭП, устанавливающие порядок перемещения инструментов и хозяйственных товаров на территорию зоны ограниченного доступа через ПК.</p> <p>Рассмотреть образец материальной пропуска на перемещение материальных ценностей, используемого на предприятии</p>
	<p><b>Классификация опасных грузов</b></p>	<p>Объяснить слушателям, что термин «Опасный груз» имеет следующее определение - это изделия или вещества, которые при перевозке по воздуху способны создавать значительную опасность для здоровья пассажиров и членов экипажа, их</p>



		<p>безопасности и имущества, содержатся в перечне опасных грузов технических инструкций ИКАО.</p> <p>Пассажирам и членам экипажа ВС, за исключением небольшого количества разрешенных к перевозке предметов и веществ, запрещено иметь при себе, в своей ручной клади или багаже опасные предметы и вещества.</p> <p>Эти ограничения введены в связи с тем, что при перевозке упаковки с опасными веществами или предметами на борту воздушного судна, эта упаковка подвергается воздействию внешних факторов, таких как:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• вибрация;</li><li>• низкая температура,</li><li>• влажность;</li><li>• снижение уровня атмосферного давления.</li></ul> <p>В результате, упаковка может разрушаться, что в свою очередь, может привести к серьезной аварийной ситуации, например: пожар на борту ВС, взрыв газового баллона, поражения ионизирующим излучением людей и животных на борту ВС и тому подобное.</p> <p>Поэтому все опасные вещества и изделия перевозятся только в качестве груза со строгим соблюдением определенных требований. Только небольшое количество таких веществ и изделий, с разрешения эксплуатанта ВС и при соблюдении определенных требований могут быть допущены на борт воздушного судна в качестве ручной клади или багажа.</p> <p>Основными международными документами, регламентирующими перевозки опасных грузов по воздуху являются:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приложение 18 «Безопасное перевозки опасных грузов по воздуху» к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год);</li><li>• Док 9284 AN-905 Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху;</li><li>• Dangerous Goods Regulations (IATA).</li></ul> <p>В Кыргызской Республике документами, регламентирующими перевозки опасных грузов по воздуху являются:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Закон Кыргызской Республики «О перевозке опасных грузов» от 06.06.2000 года №1644-III;</li><li>• Правила воздушных перевозок грузов, утвержденные приказом АГА от 14.03.2006 года №186;</li><li>• Инструкции по организации перевозок грузов воздушным транспортом, утвержденная приказом АГА от 02.11.2005 года №822.</li></ul> <p>В соответствии с Требованиями технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху никто не может оказывать или принимать опасные грузы к перевозке по воздуху, если эти грузы должным образом не классифицированы, не имеют необходимой документации, не сертифицированы, не описаны, не упакованные, не маркированы, не имеют знаков опасности и не находятся в надлежащем состоянии для перевозки.</p> <p>Перед тем, как предоставить любое место груза с опасными веществами для перевозки по воздуху, отправитель должен убедиться в том, что эти опасные грузы не запрещенные к</p>
--	--	--



		<p>перевозке воздушным транспортом и должным образом классифицированы.</p> <p>Все опасные вещества должны упаковываться в специальные упаковочные комплекты. Упаковочные комплекты, которые используются для транспортировки опасных грузов, являются специальными емкостями очень хорошего качества, сконструированные и надежно закрытые таким образом, чтобы не допустить утечки, который может быть вызван в обычных условиях перевозки изменениями температуры, влажности, давления, вибрации. Каждый упаковочный комплект соответствует содержимому. При контакте с опасным веществом, упаковочные комплекты имеют способность противодействовать любому химическому или иному воздействию таких веществ.</p> <p>Каждое место опасного груза маркируется соответствующими знаками опасности, которые наносятся на внешнюю поверхность упаковочного комплекта. Также, опасный груз должен сопровождаться соответствующим образом оформленным документом на перевозку, в котором содержится декларация безопасности этого груза. Этот документ должен удостоверить, что предоставленные для перевозки опасных грузов в полной мере и точно определены в соответствии с их отгрузочных наименований, они классифицированы, упакованы, маркированы, обозначены знаками и находятся в соответствующем состоянии для перевозки по воздуху.</p> <p>Классификация опасных грузов и примеры знаков маркировки содержатся в раздаточном материале РМ 5.3.</p> <p>Обратите внимание слушателей на то, что в рамках этого курса вопрос о перевозке опасных грузов более подробно не рассматривается. Специализированные курсы проводятся в соответствующих специализированных центрах ИАТА.</p>
	<p><b>Действия в случае обнаружения запрещенных предметов или веществ</b></p>	<p>Объяснить слушателям, что в случае выявления опасных предметов и веществ у лиц, следующих через ПК в зону ограниченного доступа, эти предметы также изымаются. Далее, в зависимости от местных условий, такие предметы могут быть оставлены на хранение в специально оборудованном месте на ПК до конца рабочей смены или лицо, у которого обнаружено такой предмет, не будет допущен через ПК пока она не избавится такого предмета.</p> <p>Лица, у которых во время контроля на безопасность изъяты оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.</p> <p>Рассмотреть со слушателями требования местных СЭП, по действиям в случае:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• обнаружены запрещенные предметы у лиц на ПК;</li> <li>• обнаружены запрещенные предметы в партии груза или почты.</li> </ul>
	<p><b>Подведение итогов</b></p>	<p>Повторить задачи, которые были заявлены в начале данного модуля, и коротко подвести итог по пройденному материалу.</p>

<p><b>Модуль 3:</b> Самодельные взрывные и зажигательные</p>	<p>Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b></p>
--	---



устройства		
		Продолжительность 5 дней
		Издано: 2021 год
		Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова
<p><b>Задачи модуля:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Самодельные взрывные и зажигательные устройства;</li> <li>2. Категории взрывчатых веществ и их свойства;</li> <li>3. Средства подрыва и их компоненты;</li> <li>4. Рекомендации в отношении интерпретации СВП и ССП на рентгеновском изображении;</li> <li>5. Рекомендуемые действия в случае обнаружения СВУ или ССП;</li> <li>6. Последствия взрыва СВП.</li> </ol>		
<p><b>Общие рекомендации для инструктора:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подготовить для демонстрации макеты СВП, СЗП и их компонентов.</li> <li>2. Во время занятий необходимо использовать настенную доску, проектор, флипчарт.</li> </ol>		
<b>Время</b>	<b>Основные элементы/ этапы</b>	<b>Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты</b>
	<b>Введение</b>	<p>Познакомьте слушателей с задачами модуля, обратив внимание на то, что в этом модуле будут рассмотрены следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• самодельные взрывные и зажигательные устройства;</li> <li>• категории взрывчатых веществ и их свойства;</li> <li>• средства подрыва и их компоненты</li> <li>• рекомендации в отношении интерпретации СВП и ССП на рентгеновском изображении;</li> <li>• рекомендованные действия в случае обнаружения СВУ или ССП;</li> <li>• последствия взрыва СВП.</li> </ul>
	<b>Самодельные взрывные и зажигательные устройства, их компоненты</b>	<p>Обратите особое внимание слушателей на то, что с точки зрения интерпретации рентгеновских изображений, очень важно, чтобы оператор, работающий с РТИ, знал из каких составляющих и веществ могут состоять СВП и ССП. Операторы должны всегда помнить, что РТИ не может выявить СВП или СЗП, и результат осмотра единицы груза или почты зависит только от навыков оператора, который изучает изображение. Поэтому очень важно, чтобы оператор знал основные признаки устройств.</p> <p>Взрывное устройство - промышленный или самодельное устройство, функционально объединяющий заряд взрывчатого вещества и средство для инициирования взрыва.</p> <p>Исходя из определения термина мы видим, что СВП состоит из двух составляющих, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• заряд взрывчатого вещества;</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• средство для инициирования взрыва.</li> </ul> <p>СВП бывают следующих типов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• механического принципа срабатывания;</li> <li>• электрического принципа срабатывания;</li> <li>• электрического принципа срабатывания с задержкой;</li> <li>• радиоуправляемые СВП.</li> </ul> <p>Зажигательное устройство - промышленный или самодельное устройство, функционально объединяющий заряд легковоспламеняющейся вещества и средство для инициирования поджога.</p> <p>Исходя из определения термина мы видим, что ССП как и СВП состоит из двух составляющих, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• заряд легковоспламеняющейся вещества;</li> <li>• средство для инициирования поджога.</li> </ul> <p>В качестве заряда легковоспламеняющейся вещества могут использоваться емкости или пакеты с: легковоспламеняющимися жидкостями, такими как смесь керосина или бензина, или ацетона, или спирта или иной ЛВЖ с различными добавками; легковоспламеняющиеся твердые вещества, такие как магний, фосфор и другие пиротехнические средства.</p> <p>В качестве средств поджога могут использоваться: электровоспламенители или кусок огнепроводного проволоки, или даже обычная тряпка вымоченная в ЛВЖ.</p> <p>В зависимости от типа СЗП в качестве инициатора могут использоваться различные устройства, такие как: электрические провода которыми соединяются источник тока и замыкатель, или обычные спички или зажигалка. Если есть возможность продемонстрируйте слушателям макеты СВП и ССП.</p>
	<p><b>Категории взрывчатых веществ и их свойства</b></p>	<p>Обратите внимание слушателей на то, что далее будут рассмотрены более содержательно отдельные компоненты СВУ.</p> <p>Объяснить слушателям, что согласно Государственной программе авиационной безопасности гражданской авиации, срок взрывчатые вещества имеет следующее определение - твердая или жидкая вещество (смесь веществ), способная к химической реакции с выделением газов такой температуры и давления и с такой скоростью, что приводит к повреждению окружающих предметов. Пиротехнические вещества, в том числе такие, которые не выделяют газов, относятся к взрывчатым веществам. Вещество, которое не является взрывчатым, но может образовать взрывоопасную атмосферу газа, пара или пыли, не относится к взрывчатым веществам.</p> <p>Согласно учебнику "Взрывные работы: учебное пособие. 2002г. Чурсалов В.П., Матвейчук В.В. " взрывчатые вещества делятся по разным критериям, одними из которых являются:</p> <p><b>по практическим назначением:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• инициирующие,</li> <li>• бризантные,</li> <li>• метательные.</li> </ul> <p><b>по агрегатному состоянию:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• порошкообразные,</li> <li>• гранулированные,</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"><li>• прессованные,</li><li>• литые,</li><li>• водонаполненные,</li><li>• пластические,</li><li>• эластичные.</li></ul> <p>Иницирующие взрывчатые вещества чаще всего используются для снаряжения средств подрыва (капсюль-детонатор, электродетонатор), так как они очень чувствительны к внешним воздействиям, и способны взрываться в очень маленьких количествах.</p> <p>Объяснить слушателям, что поскольку большинство иницирующих взрывчатых веществ - это соли тяжелых металлов, таких как свинец, ртуть, серебро и другие, они отображаются на рентгеновском изображении черным цветом, а это в свою очередь дает возможность оператору выявить их на этом изображении.</p> <p>Наиболее распространенные представители:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• гремучая ртуть</li><li>• гремучее серебро,</li><li>• ТНРС,</li><li>• азид свинца,</li><li>• азид серебра,</li><li>• ДА (ди перекись ацетона).</li></ul> <p>Бризантные взрывчатые вещества используются для снаряжения инженерных боеприпасов, в подрывной деле. Если рассматривать СВП качестве примера, то в качестве заряда взрывчатого вещества часто используются бризантные взрывчатые вещества.</p> <p>Объяснить слушателям, что большинство бризантных взрывчатых веществ - вещества органического происхождения и имеют очень большую плотность, а следовательно они будут отображаться на рентгеновском изображении различными оттенками оранжевого цвета. В состав некоторых бризантных взрывчатых веществ добавляются металлические порошки, такие вещества будут отображаться на рентгеновском изображении зеленым цветом.</p> <p>Наиболее распространенные представители:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• тротил, гексоген, октоген, ТЭН;</li><li>• нитроглицерин, PLX, астралит, ЭГДН;</li><li>• С3, С4, С5, Semtex H, Semtex 10;</li><li>• ППР 4, BC 5a, BC 7, BC 12c;</li><li>• Detasheet, ЭВВ 11 ЭВВ 34, Flex-X;</li><li>• Demex 200, Demex 400;</li><li>• Аммонала, гранулиты, донарит, алюмотол и многие другие.</li></ul> <p>К метательных взрывчатых веществ относят различные виды пороха (пороховые механические смеси, порох коллоидного типа), и разнообразные пиротехнические смеси для фейерверков, сигнальных и осветительных ракет, осветительных снарядов, мин.</p> <p>Объяснить слушателям, что порох и бризантные взрывчатые вещества - это вещества органического происхождения но имеют меньшую плотность, а следовательно они будут отображаться на рентгеновском изображении различными оттенками оранжевого цвета.</p>
--	--	--



		<p>Пиротехнические смеси в большинстве случаев отражаются на рентгеновском изображении зеленым или синим цветом, в связи с тем, что металлические примеси.</p> <p>Рассмотрите со слушателями раздаточный материал РМ 6.1. в котором содержатся образцы некоторых ВР и их характеристики.</p>
	<p><b>Средства взрывания и их компоненты</b></p>	<p>Обратите внимание слушателей на то, что для того, чтобы заряд бризантного взрывчатого вещества взорвался на него надо повлиять определенным образом (детонационный воздействие). С этой целью используются средства инициирования взрыва (взрыватель), состоящие из средства подрыва и инициатора.</p> <p>К средствам подрыва относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• капсуль-детонатор,</li> <li>• электродетонатор,</li> <li>• электровоспламенители,</li> <li>• минный взрыватель и некоторые другие.</li> </ul> <p>Капслюль-детонатор - это капсула запаянная с одного конца, начиненная небольшим количеством бризантного и инициирующего вещества. Часть капсулы остается свободной, чтобы в нее можно было вставить огнепроводный или детонационный провод. Капсулы могут быть разного размера, и изготовлены из таких материалов как:</p> <p>медь, алюминий, сталь, бумагу.</p> <p>На рентгеновском изображении отображается в виде капсулы синего, зеленого или оранжевого (в зависимости от материала корпуса) цвета с черной точкой посередине (заряд инициирующего ВВ).</p> <p>Электродетонатор - это металлическая капсула запаянная с одного конца, начиненная небольшим количеством бризантного и инициирующего вещества. Часть капсулы остается свободной, в нее вставляется электровоспламенители. Электродетонаторы могут быть разного размера, и изготовлены из таких материалов как: медь, алюминий, сталь.</p> <p>На рентгеновском изображении отображается в виде капсулы синего или зеленого (в зависимости от материала корпуса) цвета с черной точкой посередине (заряд инициирующего ВР) с металлическим проводом, который от нее отходит.</p> <p>Электровоспламенители - это металлическая чаша в которой зафиксировано 2 металлических провода, которые соединены друг с другом небольшим кусочком танталового проволоки на который наносится легковоспламеняющееся вещество. Если к электровоспламенители подсоединить источник электрического тока то танталовый провод быстро нагревается и легковоспламеняющаяся жидкость вспыхивает.</p> <p>Для того, чтобы средство подрыва сработало в определенный момент времени или от изменения определенных условиях полета используются специальные механизмы - система инициирования.</p> <p>В зависимости от типа СВП в качестве инициатора могут использоваться различные устройства:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• электрические провода и источник тока, к которым они подключаются с целью инициировать взрыв, или могут еще использоваться фиксаторы которые приводится в действие вручную;</li> </ul>



	<p><b>Интерпретация СВП и ССП по внешнему виду</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• электрические провода и источник тока, к которым подключаются устройства, замыкает электрическую цепь в нужный момент, или через некоторый промежуток времени, например:</li><li>• временные механизмы,</li><li>• средства радиосвязи,</li><li>• вибрационные, акустические, термические,</li><li>• электрохимические, мировые фиксаторы.</li><li>• спички, зажигалка, терочни или Накольно типа зажигательные средства.</li></ul> <p>Используя слайды показать примеры средств подрыва.</p> <p>Объяснить слушателям, что идентификации по внешнему виду взрывоопасных предметов (ВОП) по основным признакам является основным инструментом, которым в совершенстве должен владеть сотрудник подразделения, осуществляющего контроль на безопасность пассажиров, ручной клади и багажа, персонала, или производит осмотр воздушных судов на предмет наличия запрещенных к провозу ВВП.</p> <p>Под идентификацией по внешнему виду понимается выявление определенных признаков, характерных только одному виду, класса, наименованию предмета на предмет соответствия его составных частей, узлов или деталей по совокупности признаков-установленному образцу.</p> <p>Целенаправленное использование энергии взрыва реализуется путем применения ОП, под которым понимается специально изготовленное устройство, обладающее совокупностью признаков, указывающих на его назначение для осуществления взрыва. В качестве признаков подразумевается наличие отдельных узлов, конструктивных элементов, веществ или их совокупности, характерных для данного рода устройств.</p> <p>На практике, наиболее распространены ОП состоят из заряда ВВ, конструктивно объединенного со средствами подрыва, корпуса и вспомогательных элементов, обеспечивающих его функционирование.</p> <p>Как показывает практика их удаления - существует множество вариантов компоновки признаков «корпус - заряд - средство взрывания».</p> <p>Внешние признаки, по которым можно идентифицировать СВП:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• наличие четко выраженного заряда ВВ (например, четко видно промышленно изготовленную тротильную шашку с соответствующей маркировкой) ;</li><li>• видны элементы возможного средства подрыва (например, видна часть металлической трубки с проводниками, вставленной в пакет);</li><li>• наличие в конструкции четко выраженных штатных боеприпасов;</li><li>• пакет пахнет горюче-смазочными материалами или легковоспламеняющимися веществами;</li><li>• наличие характерных признаков горения;</li><li>• наличие подозрительной вещества, которая может быть ВР;</li><li>• наличие проводников, шнуров, изоляционной ленты;</li></ul>
--	--	---



	<p><b>Интерпретация СВП и ССП на рентгеновском изображении</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• от пакета раздаются подозрительные звуки (например, звук механических часов);</li><li>• наличие не характерных для данного предмета элементов конструкции;</li><li>• наличие у предмета изделий, напоминающие приборы для приема радиосигналов (антенна);</li><li>• наличие у предметов, которые постоянно открываются (окна, двери, люки), посторонних предметов, которые могут быть прикреплены, привязанные (растяжки);</li><li>• наличие в помещении или на территории предметов, которые не характерны для этой среды.</li></ul> <p>Обратить внимание слушателей, что большинство взрывчатых веществ имеют очень большую плотность, часто в несколько раз выше, чем в обычных веществ, сходных по физическим свойствам.</p> <p>Это единственное свойство ВР, которая операторам РТИ позволяет хоть как-то отличить заряд бризантного ВР от обычных безопасных веществ органического происхождения.</p> <p>Итак, как одежда, бумага, древесина, жидкости и т.д., так и подавляющее большинство бризантных ВР будут отображаться одним и тем же цветом - оранжевым. Вот только из-за разницы плотности этих веществ (в бризантных она выше раза в 2) бризантные ВР будут отображаться более темным оттенком оранжевого цвета, в свою очередь должно вызвать подозрение у оператора РТИ.</p> <p>Объяснить слушателям, что в состав некоторых бризантных ВВ (имеются в виду механические смеси типа: аммоналов, гранулиты, ПВВ-7) для повышения температуры вспышки, добавляют металлические порошки, такие как: алюминиевая пудра, магниевая пудра, в количестве примерно 20% от общего массы ВР. Из-за этого повышается плотность ВР и меняется цвет с оранжевого на зеленый.</p> <p>Большинство инициирующих веществ - это очень плотные металлы (3-5 г / см<sup>3</sup>), а следовательно отображаются на экране РТИ черным цветом. Как было описано выше, в связи с тем, что ВР этого класса имеют очень высокую чувствительность к внешним воздействиям (трение, удар, нагрев ...), они не используются в чистом виде как подрывной заряд. Их используют в очень малых количествах только для снаряжения средств подрыва или как капсульные смеси, что в свою очередь служит 100% -ной признаком, по которому оператор РТИ имеет возможность идентифицировать средства подрыва (черное пятно, как правило, геометрической формы (квадрат), в середине корпуса взрывателя).</p> <p>Чаще всего, в качестве средств подрыва в СВП, террористы используют капсули-детонаторы с огнепроводный шнур, электродетонаторы, минные взрыватели. Зная строение этих устройств, материалы из которых они изготавливаются и приблизительные размеры, оператор РТИ может с большим процентом успеха выявить эти вещи в ручной клади или багаже пассажира.</p>
--	--	---



	<p><b>Поражающие факторы взрыва СВП</b></p>	<p>Как электродетонаторы так и капсуль-детонаторы изготавливают из таких материалов, как алюминий (оранжевый на картинке), медь и сталь (синий и зеленый соответственно на изображении), плотная бумага (оранжевый на картинке). Диаметр у этих изделий 5-7мм. Длина, в зависимости от конструкции, от 2 до 10см. В электродетонаторах используется медный провод изолированный (зеленый на картинке).</p> <p>Минные взрыватели, запалы к ручным гранатам, в основном изготавливаются из стали (синий цвет на картинке). В среднем, имеют длину от 10-15 см, диаметр до 1 см. Четко видны отдельные элементы этих устройств, не характерные для обычных, безопасных изделий, такие как: боек, предохранительный рычаг, предохранительная скоба, пружина.</p> <p>Взрывные устройства, в полностью снаряженном состоянии, оказываются оператором по совокупности определенных признаков:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• наличие взрывчатого вещества</li><li>• наличие средства подрыва</li><li>• наличие подключенных элементов системы инициирования</li></ul> <p>Обратите внимание слушателей на то, что при срабатывании взрывного устройства тело люди попадает под влияние поражающих факторов взрыва СВП, к которым относят:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• продукты детонации ВВ;</li><li>• обломки взрывного устройства;</li><li>• специальные впечатляющие средства;</li><li>• вторичные поражающие элементы.</li></ul> <p>К продуктам детонации ВВ относят газообразные продукты взрыва, дольки ВР и копите. Под действием этих веществ тело человека подвергается механическому, термическому и токсическому воздействию. Это выражается в виде сломанных костей, разрывах мягких тканей тела, оторванных частей тела, серьезных ожогов, отравления и т.д.</p> <p>Под действием детонационной волны все компоненты СВУ, приборы в которых они скрываются, измельчаются на тысячи мелких осколков и разлетаются в разные стороны с огромной скоростью где-то 5000м / с. При попадании в тело человека, даже самые маленькие обломки очень легко пронизывают тело человека и наносят очень серьезные повреждения, зачастую не совместимые с жизнью.</p> <p>Очень часто к внешней оболочке СВП крепятся гвозди, металлические провода, гайки, болты, шарики от подшипников и т.д. При срабатывании СВП эти металлические элементы выполняют роль дополнительных обломков и тоже разлетаются в разные стороны с огромной скоростью, нанося повреждения людям.</p> <p>К вторичных поражающих элементов относят те обломки, которые образуются под действием детонационной волны по предметам, конструкции здания, мебели и т.д., которые находились вокруг СВП до момента срабатывания.</p> <p>Используя слайды показать примеры ранений у людей и разрушения в результате взрыва СВУ.</p>
--	---	---



	<p>Рекомендуемые действия в случае обнаружения СВУ или СЗП</p> <p><b>Подведение итогов</b></p>	<p>Объяснить слушателям, что всем сотрудникам аэропорта, независимо от занимаемых ими должностей, категорически запрещено касаться предметов, по прямым или косвенным признакам можно отнести к взрывоопасным предметам.</p> <p>В случае обнаружения предметов, которые имеют характерные признаки ОП, каждый работник аэропорта должен придерживаться следующих правил:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• не трогать, не подходить, а не передвигать обнаруженный подозрительный предмет;</li> <li>• не курить рядом;</li> <li>• не пользоваться вблизи данного предмета средствами радиосвязи;</li> <li>• срочно доложить старшему должностному лицу;</li> <li>• зафиксировать время и место находки;</li> <li>• ограничить доступ к предмету;</li> <li>• дождаться прибытия уполномоченного лица.</li> </ul> <p>Если сотрудниками САБ аэропорта, при осуществлении контроля на безопасность пассажиров, членов экипажа, их ручной клади и багажа, грузов, почты бортпитания оказываются предметы, имеющие характерные признаки ОП, то, как правило, такие предметы блокируются в камере РТИ, осуществляется доклад старшей должностному лицу, вызываемых специалистами взрыво-технической службы.</p> <p>Повторить задачи, которые были заявлены в начале данного модуля, и коротко подвести итог по пройденному материалу.</p>
--	--	---

<p><b>Модуль 4:</b> Досмотр ручной клади и багажа с помощью рентгенотелевизионного интроскопа (РТИ)</p>	<p>Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b></p>
	<p>Продолжительность 5 дней</p>
	<p>Издано: <b>2021 год</b></p>
	<p>Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова</p>
<p><b>Задачи модуля:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Техника безопасности при работе с РТИ</li> <li>2. Нормативное обоснование контроля грузов и почты с помощью РТИ</li> <li>3. Правила контроля грузов и почты с помощью РТИ</li> <li>4. Функции обработки изображения</li> <li>5. Рекомендации относительно анализа рентгеновских изображений и их классификация</li> <li>6. Программа ТИР</li> </ol>	
<p><b>Общие рекомендации для инструктора:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подготовить для демонстрации образцы опасных предметов и веществ.</li> </ol>	



2. Перед тем, как ознакомить слушателей с действующим рентгеновским оборудованием в пункте контроля, инструктор согласовывает с руководством САБ вопрос о выделении ему для занятий РТИ с целью демонстрации его слушателям, а также проведение практических занятий и тестов.

3. Во время занятий необходимо использовать настенную доску, проектор, флипчарт.

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
4 часа	Введение	<p>Познакомьте слушателей с задачами модуля, обратив внимание на то, что в этом модуле будут рассмотрены следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• принципы работы РТИ;</li> <li>• техника безопасности при работе с РТИ;</li> <li>• нормативное обоснование контроля грузов и почты с помощью РТИ;</li> <li>• правила контроля грузов и почты с помощью РТИ;</li> <li>• функции обработки изображения</li> <li>• рекомендации по анализу рентгеновских изображений и их классификация;</li> <li>• программа ТИР.</li> </ul>
	Принципы работы РТИ	<p>Объяснить слушателям, что рентгено-телевизионный интроскоп (РТИ) - это прибор, который позволяет оператору изучить внутреннюю структуру объекта не нарушая его упаковки, не открывая его, путем сканирования рентгеновскими лучами.</p> <p>Согласно Закону Кыргызской Республики "О Государственной программе авиационной безопасности ГА", от 21.03.2017 года №1965-VIII, РТИ является одним из СТЗК которыми обязательно должны оборудоваться пункты контроль на авиационную безопасность.</p> <p>РТИ на пункте контроля на авиационную безопасность устанавливается для того, чтобы облегчить и сделать более качественным, процесс ухода ручной клади и багажа на наличие опасных предметов и веществ.</p> <p>Акцентировать внимание слушателей на том, что операторам РТИ следует всегда помнить, что оно не может сам автоматически обнаружить СВП или СЗП, а лишь может показать рентгеновское изображение внутренней структуры объекта, на котором в определенной степени видны контуры всех предметов, есть в середине объекта и разницу в плотности веществ, которая выделяется разными цветами. Поэтому качественный результат контроля содержания объекта с помощью РТИ, зависит только от навыков оператора по интерпретации рентгеновских изображений.</p> <p>Объяснить слушателям, что в целом, РТИ состоит из следующих блоков:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• генератор рентгеновского излучения и блок коллиматорных решеток;</li> <li>• блок детекторных модулей;</li> <li>• блок обработки информации;</li> <li>• лента-транспортер;</li> <li>• оцинкованные шторы и экранирование;</li> <li>• пульт управления и монитор;</li> <li>• световые индикаторы и кнопки аварийной остановки системы.</li> </ul> <p>Сделать общий обзор работы рентгеновского Интроскоп</p>



		<p>обычного типа.</p> <p>Объяснить слушателям, что в зависимости от плотности вещества, она по-разному поглощает рентгеновские лучи. Чем плотнее вещество - тем больше рентгеновских лучей она поглощает, а это в свою очередь отражается на рентгеновском изображении более темным оттенком цвета.</p> <p>С точки зрения интерпретации рентгеновских изображений, все вещества делятся на 3-х группы, и отображаются на рентгеновском изображении различными цветами:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• вещества слабой плотности (органика (оранжевый цвет));</li> <li>• вещества средней плотности (смешанная группа (зеленый цвет));</li> <li>• вещества высокой плотности (не органика (синий цвет)).</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Техника безопасности при работе с РТИ</b></p>	<p>Объяснить слушателям, что при работе с рентгеновским Интроскоп, каждый оператор должен соблюдать определенные правила техники безопасности, так как в этом оборудовании используется слабой мощности генератор рентгеновского излучения, являются движущиеся механические части, является блоки под напряжением.</p> <p>Обратить внимание слушателей на то, что рентгеновское излучение включается только тогда, когда объект в середине инспекционного тоннеля достигает определенного места, в результате чего включается датчик на входе в тоннель и начинается сканирование. Когда объект в середине инспекционного тоннеля достигает определенного места на выходе из туннеля, включаются датчики на выходе и излучения выключается.</p> <p>Рентгеновские инспекционные системы разработаны таким образом, чтобы обеспечить безопасную и эффективную эксплуатацию, однако все рентгеновские системы характеризуются неотъемлемыми рисками и должны эксплуатироваться с выполнением необходимых мер безопасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• перед включением системы необходимо убедиться в том, что на / вблизи ленты или в середине инспекционного тоннеля нет людей или животных;</li> <li>• НЕ просовывайте какую-нибудь часть тела в тоннель в то время, когда рентгеновское излучение включается;</li> <li>• перед тем, как проникнуть внутрь тоннеля для удаления застрявших предметов, выключите систему;</li> <li>• в случае обнаружения на изображении опасных предметов или веществ, действуйте согласно соответствующих местных СЭП для безопасного решения подобных случаев;</li> <li>• подальше держите руки от краев ленты или тоннеля</li> <li>• не стойте, не садитесь, не пытайтесь прокатиться на ленте;</li> <li>• перед началом эксплуатации аппарата убедитесь в том, что предупреждающие знаки, лампочки и сигналы установлены и работают;</li> <li>• снимать никаких панелей любой из частей аппарата во время его функционирования;</li> <li>• все операции по техническому обслуживанию должен выполнять специально обученный и сертифицированный персонал</li> <li>• Не используйте рентгеновскую систему при отсутствии освинцованных занавесок или если они в неприемлемом состоянии;</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• в случае попадания на ленту или внутрь аппарата жидкости срочно выключите напряжение и позвоните высшее должностное лицо.</li> </ul>
	<p><b>Нормативное обоснование контроля грузов и почты с помощью РТИ</b></p>	<p>Напомнить слушателям, что требования по контролю на безопасность грузов и почты устанавливаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Воздушным Кодексом Кыргызской Республики;</li> <li>• Государственной программой авиационной безопасности гражданской авиации, утвержденной Законом Кыргызской Республики от 21.03.2017 года №1965-VIII.</li> </ul> <p>Повторить со слушателями основные требования по контролю на безопасность грузов и почты, в контексте данного модуля, приведенные в разделе №8 Государственной программы авиационной безопасности гражданской авиации.</p>
	<p><b>Правила контроля грузов и почты с помощью РТИ</b></p>	<p>Рассмотрите со слушателями основные требования к проведению контроля грузов и почты с помощью РТИ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• все лица, которые попадают в стерильной зоны склада, должны пройти контроль на безопасность;</li> <li>• контроль на безопасность с применением РТИ, осуществляется в специально оборудованных пунктах контроля на безопасность;</li> <li>• при работе на РТИ, персонал САБ руководствуется требованиями по технике безопасности и соответствующим руководством по его эксплуатации;</li> <li>• до крупногабаритных, тяжеловесных, специальных, военных, экспресс и других категорий грузов, к которым невозможно применить РТИ, применяются другие методы контроля;</li> <li>• предметы и вещества, которым может повредить контроль на безопасность с помощью РТИ проверяются методом физического контроля или другими методами;</li> <li>• почтовые отправления, поступили не по каналам почтовой связи, считаются составляющими повышенное источник опасности и подлежат всестороннему контролю на безопасность как с применением РТИ, так и других видов контроля;</li> <li>• во время контроля на безопасность единицы груза с помощью РТИ оператор должен обращать внимание на соответствие содержания информации, указанной в декларации безопасности на этот груз;</li> <li>• каждое изображение должно изучаться достаточное количество времени;</li> <li>• любое упрощение процедур контроля на безопасность не допускается;</li> <li>• каждое изображение должно быть классифицировано в соответствии со степенью угрозы;</li> <li>• оператор обязан контролировать размещение груза и почты на ленте РТИ таким образом, чтобы рентгеновские лучи были направлены на наиболее широкую и плоскую поверхность мест;</li> <li>• путем изменения положения грузового или почтового места можно получить наиболее четкое изображение предметов;</li> <li>• оператор должен использовать все возможности РТИ для получения качественного рентгеновского изображения</li> <li>• особое внимание следует обращать на наличие органических веществ, посторонних предметов, нехарактерных вложений в объект исследования, не указанных в сопроводительной документации;</li> <li>• груз больших размеров (определяется на основании</li> </ul>



		<p>габаритных размеров РТИ) должен проверяться в двух проекциях;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• посторонние лица не должны допускаться к наблюдению за процессом сканирования;</li> <li>• после осуществления контроля на безопасность партии груза необходимо определить статус груза согласно установленных на предприятии процедур;</li> <li>• в случае обнаружения опасных предметов в грузе или почте, при осуществлении контроля безопасности, персонал должен действовать в соответствии с требованиями местных СЭП;</li> <li>• после осуществления контроля на безопасность груза осуществляются записи в учетной документации.</li> </ul>
	<p><b>Функции обработки изображения</b></p>	<p>Функции обработки рентгеновского изображения используются операторами для того, чтобы улучшить полученное изображение и лучше его изучить.</p> <p>В независимости от фирмы-производителя или модели РТИ, все современные РТИ имеют стандартный набор функций для улучшения изображения. Разница может быть в названии функций, способах их включения, а также могут быть некоторые уникальные функции, которые используются в Интроскоп только одной фирмы-производителя.</p> <p>Рассмотреть со слушателями стандартный набор функций РТИ для улучшения изображения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• увеличение масштаба изображения</li> <li>• трехцветный изображения</li> <li>• отделение органики;</li> <li>• отделение не органики;</li> <li>• черно-белое изображение;</li> <li>• псевдокопир;</li> <li>• изменение контрастности;</li> <li>• улучшение изображения контуров объектов;</li> <li>• инверсия цветов.</li> </ul> <p>Более подробно работа с пультом управления рассматривается во время практических занятий на настоящем Интроскоп.</p>
	<p><b>Рекомендации по анализа рентгеновских изображений и их классификация</b></p>	<p>Обратите внимание слушателей на то, что оператор, работающий с РТИ обязан очень тщательно изучить каждое рентгеновское изображение и классифицировать его по одному из трех уровней опасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• опасная сумка (явная угроза)</li> <li>• возможная угроза;</li> <li>• безопасная сумка.</li> </ul> <p>Единица груза или почты классифицируется как безопасная, если все предметы внутри идентифицированы как безопасные и соответствуют сопроводительной документации.</p> <p>Единица груза или почты классифицируется как возможная угроза если объекты внутри них идентифицированы как такие, которые могут быть запрещенными предметами или веществами или содержание не соответствует сопроводительной документации.</p> <p>Единица груза или почты классифицируется как явная угроза если объекты внутри них идентифицированы как запрещенные предметы и вещества.</p> <p>Объяснить слушателям, что в зависимости от классификации рентгеновского изображения, далее в отношении к единице</p>



		<p>груза или почты применяются соответствующие действия в соответствии с требованиями местных СЭП.</p> <p>Напомнить слушателям, что рекомендации по выявлению СВП и ССП, их компонентов, рассматривались в модуле №6. Используя слайды с рентгеновскими изображениями мест груза и почты различных уровней угрозы, в том числе и те, в которые вложены макеты СВП или СЗП, потренироваться со слушателями:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• анализировать и классифицировать рентгеновские изображения</li> <li>• применять на практике рекомендации по выявлению СВП и ССП на рентгеновском изображении.</li> </ul>
	<b>Программа ТИР</b>	<p>ТИР - это программное обеспечение, которое устанавливается в операционную систему РТИ и в автоматическом режиме интегрирует фиктивные изображения опасных предметов (огнестрельное и холодное оружие, СВП, опасные вещества) в реальное изображение освидетельствуемого объекта, в режиме реального времени. Эта система была разработана для повышения уровня бдительности и улучшения навыков выявления опасных предметов на экране РТИ, наблюдение за работой оператора, оценки его профессионализма.</p> <p>Более подробно работа с программой ТИР рассматривается во время практических занятий на настоящем Интроскоп.</p>
	<b>Подведение итогов</b>	<p>Повторить задачи, которые были заявлены в начале данного модуля, и кратко подвести итог по пройденному материалу.</p>

<b>Модуль 5: Процедуры контроля в целях безопасности</b>	<b>Код курса: Операторы специальных технических средств контроля</b>
	<b>Продолжительность 5 дней</b>
	<b>Издано: 2021 год</b>
	<b>Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова</b>
<p><b>Задачи модуля:</b> Изучение перечня мероприятий по осуществлению наблюдения, патрулирования и охраны на объектах гражданской авиации</p> <p><b>Учебные вопросы:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Понятие «Концепция обеспечения безопасности»</li> <li>2. Нормативные акты, регламентирующие организацию осуществления патрулирования и охраны на объектах гражданской авиации</li> <li>3. Охрана объектов гражданской авиации, задачи сотрудников, осуществляющих охрану</li> <li>4. Определение понятия «уязвимая зона», положения СЭП для уязвимых зон</li> <li>5. Организация контрольно-пропускных пунктов и постов охраны</li> <li>6. Обеспечение безопасности зарегистрированного багажа, грузов, почты, бортового питания, бортовых, аэропортовых припасов, сопутствующих средств, в том числе предназначенных для уборки и чистки воздушных судов</li> <li>7. Действия в случае обнаружения признаков нарушения целостности пломб, печатей, запорных устройств</li> </ol>	



на воздушном судне или физических ограждений либо проникновения через них		
<p><b>Цели модуля:</b> Получить представление о мероприятиях по осуществлению наблюдения, патрулирования и охраны на объектах гражданской авиации Изучение СЭП в контексте проведения мероприятий по осуществлению наблюдения, патрулирования и охраны на объектах гражданской авиации</p>		
Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
4 часа	<p><b>Понятие «Концепция обеспечения безопасности»</b></p>	<p>Дается характеристика составляющих Концепции обеспечения безопасности: «Удержать»; «Задержать действия»; «Обнаружить»; «Отреагировать»</p>
	<p><b>Нормативные акты, регламентирующие организацию осуществления патрулирования и охраны на объектах гражданской авиации</b></p>	<p>Правовой основой охранной деятельности являются Конституция Кыргызской Республики, акты законодательства Кыргызской Республики, а также международные договоры Кыргызской Республики В целях организации и выполнения на предприятиях воздушного транспорта Кыргызской Республики мероприятий по обеспечению авиационной безопасности в соответствии с положениями, рекомендованными Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и главой XI Воздушного кодекса Кыргызской Республики, Правительство Кыргызской Республики действуют: «Программа мер по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах и на авиапредприятиях Кыргызской Республики»; «Нормы, правила и процедуры по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах Кыргызской Республики»; «Положение об организации пропускного и внутри объектового режима в аэропортах и на авиапредприятиях Кыргызской Республики»; «Положение об охране воздушных судов и особо важных объектов гражданской авиации в аэропортах и на авиапредприятиях Кыргызской Республики»; «Положение о службе авиационной безопасности в аэропортах и на авиапредприятиях Кыргызской Республики» Напомнить слушателям следующие понятия и их определения: - «Пропускной режим»; - «Внутри объектовый режим» Дается определение понятий: <b>Зона ответственности поста</b> - территория поста с прилегающим к ней участком местности, в пределах которого наряд охраны выполняет возложенные на него обязанности <b>Маршрут патрулирования</b> - определенная дислокацией схема движения нарядов охраны осуществляющих охрану объекта</p>
	<p><b>Организация охраны объекта</b></p>	<p>Задачи охраны объекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• защита охраняемого объекта, предупреждение и пресечение противоправных посягательств и административных правонарушений на охраняемом объекте;</li> <li>• обеспечение общественного порядка на охраняемом объекте;</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• обеспечение на охраняемом объекте пропускного и внутри объектового режимов;</li> <li>• участие в локализации и ликвидации возникших чрезвычайных ситуаций, в том числе вследствие диверсионно-террористических акций;</li> <li>• систематический анализ состояния охраняемых объектов</li> <li>• с целью выработки рекомендаций по совершенствованию системы охраны</li> </ul> <p>Методы охраны объекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• охрана объектов по внешнему и внутреннему периметру;</li> <li>• охрана объектов с использованием технических средств охраны и охранно-пожарной сигнализации;</li> <li>• охрана объектов с выездом группы быстрого реагирования;</li> <li>• охрана объектов с использованием служебных собак</li> </ul> <p>Охрана осуществляется следующими способами:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• выставление подвижных и неподвижных постов охраны без использования технических средств охраны;</li> <li>• выставление подвижных и неподвижных постов охраны с использованием технических средств охраны и видеонаблюдения;</li> <li>• использование технических средств охраны</li> <li>• и видеонаблюдения, пожарной сигнализации и немедленный выезд подвижных групп на автомобиле;</li> <li>• сдача объекта под охрану на пульт дежурного с выездом группы быстрого реагирования;</li> <li>• выставление усиления охраны блок-постами служебных собак;</li> <li>• объезд охраняемой территории подвижной группой</li> <li>• (вооруженной или невооруженной) на автомобиле</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Охрана объекта может осуществляться в дневном, ночном или круглосуточном режиме</b></p> <p>Перед допуском сотрудника охраны к исполнению обязанностей проводится предварительный инструктаж, составляется график дежурств на установленных постах, а также утверждается план проверочных и контрольных мероприятий</p> <p>На работу в охрану не могут быть приняты граждане:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• признанные в установленном законом порядке недееспособными либо ограниченно дееспособными;</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• которым предъявлено обвинение в совершении преступления (до разрешения вопроса об их виновности в установленном законом порядке);</li> <li>• состоящие на учете в организациях здравоохранения в связи с психическим расстройством (заболеванием), синдромом зависимости от алкоголя (алкоголизм), наркотических средств или психотропных веществ (наркоманией), токсикоманических средств (токсикоманией),</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"><li>• а также состоящие на учете в органах внутренних дел в связи с противоправным поведением;</li><li>• имеющие заболевания или физические недостатки, препятствующие выполнению обязанностей работников охраны (по заключению организаций здравоохранения, выдаваемому в порядке, установленном законодательством);</li><li>• уволенные из судебных, налоговых и таможенных органов, органов прокуратуры, воинских формирований и военизированных организаций в связи с совершением преступления, за проступки, дискредитирующие звание работников указанных органов и организаций, нарушение дисциплины;</li><li>• постоянно не проживающие в Кыргызской Республике</li></ul> <p>Права работников охраны:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• требовать от работников охраняемых объектов и иных лиц соблюдения пропускного и внутри объектового режимов;</li><li>• проверять на охраняемых объектах у лиц документы, удостоверяющие их личность, а также документы, дающие право на вход (выход) лиц, въезд (выезд) транспортных средств, внос (вынос), ввоз (вывоз) имущества на охраняемые объекты (с охраняемых объектов);</li><li>• производить в порядке, установленном законодательством, досмотр транспортных средств при въезде на охраняемые объекты и выезде с охраняемых объектов;</li><li>• проверять состояние установленных на охраняемых объектах инженерно-технических средств защиты, средств и систем охраны;</li><li>• при выявлении нарушений, создающих на охраняемых объектах условия, способствующие хищению имущества,</li><li>• а также угрозу безопасности людей, принимать меры по ликвидации указанных нарушений;</li><li>• производить задержание и доставление в служебное помещение охраны или в орган внутренних дел лиц,</li><li>• совершивших противоправные посягательства в отношении охраняемого объекта, физических лиц – нарушителей;</li><li>• производить в порядке, установленном законодательством, личный досмотр нарушителей, а также лиц, входящих</li><li>• на охраняемый объект и выходящих с охраняемого объекта, досмотр их вещей и документов, в том числе с помощью технических средств и служебных животных, а также изъятие вещей и документов, являющихся орудием или непосредственным объектом правонарушения;</li><li>• в пределах территории охраняемых объектов в порядке, установленном законодательными актами, применять специальные средства и физическую силу;</li><li>• беспрепятственно входить в помещения охраняемых объектов и осматривать их при преследовании нарушителей, а также для задержания лиц, подозреваемых в совершении</li></ul>
--	--	--



		<p><i>преступлений или иных правонарушений на охраняемых объектах;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>использовать находящиеся на территории охраняемых объектов транспортные средства для преследования в пределах данных объектов лиц, совершивших преступления или иные правонарушения на охраняемых объектах</i></li> </ul> <p><b>Обязанности работников охраны:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>обеспечивать защиту охраняемых объектов и физических лиц от противоправных посягательств;</i></li> <li>• <i>осуществлять мероприятия по соблюдению на охраняемых объектах пропускного и внутри объектового режимов;</i></li> <li>• <i>принимать в пределах своих полномочий меры по предупреждению, выявлению и пресечению преступлений и иных правонарушений на охраняемых объектах;</i></li> <li>• <i>принимать меры по поиску и задержанию на территории охраняемых объектов нарушителей;</i></li> <li>• <i>немедленно информировать орган внутренних дел и руководителей охраняемых объектов о задержании нарушителей, об обнаружении на охраняемых объектах хищений и иных правонарушений, принимать меры по сохранению следов правонарушений, не допускать на место происшествия посторонних лиц, обеспечивать охрану места происшествия до прибытия сотрудников органа внутренних дел;</i></li> <li>• <i>обеспечивать сохранность вещей и документов, изъятых при личном досмотре, досмотре вещей и документов,</i></li> <li>• <i>являющихся орудием или непосредственным объектом правонарушения;</i></li> <li>• <i>незамедлительно информировать органы и подразделения по чрезвычайным ситуациям о возникновении на охраняемых объектах чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера;</i></li> <li>• <i>обеспечивать беспрепятственный доступ на охраняемые объекты должностных лиц государственных органов</i></li> <li>• <i>и иных организаций в случаях, предусмотренных законодательными актами;</i></li> <li>• <i>имеют право на применение специальных средств и физической силы, если иными способами выполнить обязанности не представляется возможным</i></li> </ul>
	<p align="center"><b>Уязвимые места СЭП – стандартные эксплуатационные правила</b></p>	<p><b>Уязвимые места –</b> места, где в качестве части ограждения границы используются естественные препятствия</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>реки, озера, водоемы,</i></li> <li>• <i>болота,</i></li> <li>• <i>овраги,</i></li> <li>• <i>лесные массивы и т.п.</i></li> <li>• <i>наличие систем обнаружения проникновений по периметру</i></li> <li>• <i>организация регулярного патрулирования водостоки, ливневые коллекторы и</i></li> </ul>



		<p><i>коммуникационные каналы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>здания, используемые как часть ограждения границы</i></li> </ul> <p>С Э П – стандартные эксплуатационные правила</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>наличие систем обнаружения проникновений по периметру</i></li> <li>• <i>наличие решеток и других средств, препятствующих проникновению</i></li> <li>• <i>наличие решеток на окнах</i></li> <li>• <i>наличие замков и запоров на дверях и воротах</i></li> </ul> <p><i>организация регулярного патрулирования</i></p>
	<p><b>Организация контрольно-пропускных пунктов и постов охраны</b></p>	<p>Для организации пропуска в контролируемую зону лиц и автотранспорта в аэропортах (авиапредприятиях) создаются контрольно-пропускные пункты</p> <p>Контрольно-пропускные пункты строятся и оборудуются в каждом конкретном случае по типовым или индивидуальным проектам</p> <p>Количество контрольно-пропускных пунктов должно устанавливаться с учётом обеспечения эффективной работы аэропорта (авиапредприятия) и обслуживаться достаточным количеством сотрудников службы авиационной безопасности</p> <p>Контрольно-пропускные пункты должны быть оборудованы: надёжными средствами связи, освещением, турникетами, шлагбаумами, металлическими воротами с полностью автоматизированными системами открытия и закрытия, приводимыми в действие с помощью средств дистанционного управления, тревожной сигнализацией, техническими средствами для досмотра работников аэропорта (авиапредприятия) и всех лиц при допуске их в контролируемую зону, специальными устройствами для досмотра транспортных средств и грузов, системами контроля управления доступом /СКУД/</p>
	<p><b>Ведение радиосвязи Радиооборудование</b></p>	<p>Позывные руководящего состава САБ при ведении радиосвязи</p> <p>Кодированные сигналы радиосвязи</p> <p>Приводится характеристика технических средств радиосвязи, средств охранной сигнализации</p>

<p><b>Модуль 6:</b> Занятия на компьютерном тренажере/РТИ</p>	<p>Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b> Продолжительность 5 дней Издано: <b>2021</b> год Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова</p>



<p><b>Задачи модуля:</b> Изучение перечня мероприятий по обеспечению безопасности передвижения сотрудников в контролируемой зоне</p> <p><b>Учебные вопросы:</b> 1.Процедуры движения людей и транспортных средств; 2.Зоны эксплуатации воздушных судов; 3.Порядок пересечения ВПП, рулежных дорожек и т. п. 4.Действия в случае нарушения требований пропускного и внутри объектового режимов, выявления подозрительных лиц или предметов</p>		
<p><b>Цели модуля:</b> Изучение СЭП - перечня мероприятий по обеспечению безопасности передвижения сотрудников в контролируемой зоне</p>		
Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
4 часа	Безопасное передвижение в аэропорту	<p>Безопасное передвижение в аэропорту Порядок передвижения людей и транспортных средств Зоны эксплуатации воздушных судов Порядок пересечения ВПП, рулежных дорожек и т. п. Контролируемая зона Перрон Охраняемые зоны ограниченного доступа Неконтролируемые зоны</p>
	Организация движения транспортных средств	<p>Организация движения осуществляется в соответствии с «Руководством по организации работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики».</p> <p>Разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Кыргызской Республики, Авиационных правил Кыргызской Республики 14 «Аэродромы» и определяют порядок организации движения и работы транспортных средств на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики.</p> <p>На каждом аэродроме на основе настоящего Руководства и с учетом местных условий должна быть разработана Схема организации движения транспортных средств по перрону, которая утверждается руководителем аэропорта.</p> <p>На схеме организации движения транспортных средств по перрону указывается:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1)расстановка, маршруты руления (буксировки) ВС;</li> <li>2)места расположения оперативных стоянок и маршруты движения транспортных средств;</li> <li>3)зоны, запрещенные для движения транспортных средств;</li> <li>4)места остановки транспортных средств у ВС.</li> </ol> <p>Пути движения транспортных средств, как правило, не должны совмещаться с путями руления ВС. Внешние границы путей движения транспортных средств должны проходить на расстоянии не менее 2 м от крайних точек стоящих и рулящих ВС. Магистральные (двусторонние) пути движения транспортных средств должны быть шириной 7 м, односторонние - 3,5 м.</p> <p>Пути движения транспортных средств маркируются двумя сплошными линиями белого цвета шириной 0,1 м, обозначающими ширину проезжей части. Двусторонние пути помимо этого маркируются разделительной пунктирной линией с шагом в 1 м.</p> <p>Места стоянок ВС оконтуриваются сплошной маркировочной линией красного цвета, обозначающей зону обслужи-</p>



		<p>вания ВС. При наличии ВС на МС въезд спецмашинам в данную зону разрешается только для обслуживания ВС и только под руководством ответственного должностного лица. Зона обслуживания имеет форму восьмиугольника, стороны которого должны находиться не ближе 2 м от крайних (габаритных) точек ВС.</p> <p>Схема организации движения транспортных средств по перрону должна быть вывешена в помещениях расположения дежурных смен водительского состава служб ССТ, а также перед въездом на перрон.</p> <p>Схема организации движения транспортных средств по перрону, расположенная перед въездом на перрон, должна быть сориентирована таким образом, чтобы данный въезд на перрон располагался внизу схемы</p> <p>Движение транспортных средств по перрону должно осуществляться только по установленным маршрутам, отмаркированным согласно Схеме организации движения транспортных средств по перрону</p> <p>Скорость движения транспортных средств по перрону должна быть не более 20 км/ч, на остальных участках аэродрома - не более 40 км/ч. Указанные ограничения не распространяются на спецмашины, выполняющие эксплуатационные работы на покрытиях ВПП, РД, а также спецмашины аварийно-спасательных расчетов и службы авиационной безопасности,</p> <p>вызванные по тревоге и передвигающиеся с включенными проблесковыми маячками.</p> <p>Скорость движения спецмашин при подъезде к обслуживаемому ВС, отъезде от него и маневрировании в зоне обслуживания не должна превышать 5 км/ч.</p> <p>На всех въездах с внутрипортовых дорог в КЗЛП - контролируемая зона летного поля, или на РД должны устанавливаться аэродромные знаки ожидания на маршруте движения, которые состоят из дорожного знака «Проезд без остановки запрещен» и надписи «Проезд без разрешения диспетчера ОВД запрещен».</p> <p><b><i>Выезд спецмашин в КЗЛП и на РД без сопровождения ответственного должностного лица, без радиосвязи и разрешения РП категорически запрещен</i></b></p> <p>Все транспортные средства, выполняющие работы на летном поле должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, укомплектованы буксировочными устройствами, радиостанциями ОВЧ и УВЧ для обеспечения связи с ОВД на частоте наземной электросвязи с ВС и внутриаэродромной радиосвязи ОВД со спецтранспортом или должны сопровождаться автомобилем АС, который оборудован радиостанциями.</p> <p>Спецмашины, предназначенные для работы в зоне обслуживания воздушного судна, оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами, средствами пожаротушения, искрогасителями.</p> <p>погрузочно- разгрузочные машины, трапы, грузовые автомобили оборудуются амортизирующими устройствами,</p>
--	--	---



		<p>предотвращающими жесткий контакт с фюзеляжем воздушного судна.</p>
	<p><b>Организация движения физических лиц</b></p>	<p>Допуск в установленные контролируемые, стерильные зоны и другие охраняемые зоны ограниченного доступа контролируется в соответствии с нормативными правовыми актами Кыргызской Республики в области обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации, «Положением об организации пропускного и внутри объектового режима на объектах гражданской авиации Кыргызской Республики» и процедурами, описанными в программе авиационной безопасности предприятия</p> <p>Следует напомнить слушателям основные правила и положения внутри объектового режима: Все пешеходы обязаны:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>соблюдать требования безопасности при работе на аэродроме, передвигаться с повышенным вниманием, особенно в местах движения транспортных средств и ВС;</i></li> <li>• <i>носить на аэродроме светосигнальные жилеты или одежду, обеспечивающую повышенную видимость в дневное время и имеющую светоотражающие вставки для видимости в ночное время;</i></li> <li>• <i>передвигаться только по установленным маршрутам;</i></li> <li>• <i>не входить в площадь маневрирования, за исключением выполнения строительных работ, технического обслуживания, инспектирования и других обязанностей, требующих присутствия на площади маневрирования, и наличии соответствующей подготовки и доступа в указанную зону.</i></li> </ul>
	<p><b>Действия в случае нарушения требований пропускного и внутри объектового режимов, выявления подозрительных лиц или предметов</b></p>	<p><b><i>Напомнить слушателям положения документа «Положение об организации пропускного и внутри объектового режима на объектах гражданской авиации Кыргызской Республики»</i></b></p> <p>При рассмотрении данного вопроса необходимо указать на происшествия, которые могут иметь место во время несения службы по организации пропускного и внутри объектового режимов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- о любых нарушениях порядка контролирования доступа, в том числе лица с просроченными пропусками, лица не имеющие пропусков, но пытающиеся пройти в контролируемую зону аэропорта, лица, пытающиеся пронести в контролируемую зону предметов и веществ, представляющих угрозу в контексте авиационной безопасности и т.д.;</li> <li>- об обнаружении огнестрельного и другого оружия или взрывных устройств;</li> <li>- об обнаружении оставленного без присмотра багажа в общественных местах;</li> <li>- о любых нарушениях внутри объектового режима, в частности о лицах, находящихся в тех зонах аэропортов, не имея разрешения на доступ в эти зоны;</li> <li>- любой ситуации или инциденте, которые могут представлять угрозу безопасности, вызывать подозрения или которые могут подвергнуть риску безопасность гражданской авиации.</li> </ul> <p>По каждому случаю нарушения требований пропускного и</p>



		<p>внутри объектового режимов, выявления подозрительных лиц или предметов, сотрудники службы авиационной безопасности действуют в соответствии с положениями Стандартных эксплуатационных правил, которые, в частности, предполагают:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- уведомление о происшествии – кодовые сигналы радиосвязи;</li> <li>- принятие мер по задержанию и доставке в служебное помещение военизированной охраны или в орган внутренних дел лица, совершившего противоправное посягательство в отношении охраняемого объекта, физических лиц, а если невозможна его доставка, о немедленном информировании органов внутренних дел о задержании этого лица в целях обеспечения его доставки сотрудниками органов внутренних дел;</li> <li>- составление протокола об административном правонарушении и принятии мер обеспечения административного процесса (если в компетенцию работников охраны в соответствии с законодательными актами входят полномочия по составлению этого протокола и принятию данных мер) – при наличии признаков административного правонарушения в совершенном противоправном посягательстве</li> <li>- личный досмотр в случаях: <ul style="list-style-type: none"> <li><i>при обнаружении работником охраны физического лица в момент совершения противоправного посягательства либо непосредственно после его совершения;</i></li> <li><i>- при прямом указании очевидцами работнику охраны на физическое лицо, совершившее противоправное посягательство;</i></li> <li><i>- при нарушении физическим лицом установленного на охраняемом объекте пропускного режима, если это нарушение дает работнику охраны достаточные основания полагать, что у физического лица имеются вещи, запрещенные к проносу на охраняемый объект;</i></li> <li><i>- при наличии на одежде и (или) вещах физического лица следов совершения противоправного посягательства;</i></li> <li><i>- при показаниях технических средств и систем, в том числе телевизионных систем видеонаблюдения, систем контроля и управления доступом, досмотровой рентгенотехники (если ее применение допускается на охраняемых объектах)</i></li> </ul> </li> </ul>
--	--	---

<p><b>Модуль 7:</b> Практическая работа по интерпретации изображений на компьютерном тренажере/РТИ</p>	<p>Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b></p>
	<p>Продолжительность 5 дней</p>
	<p>Издано: <b>2021 год</b></p>



	<p>Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова</p>
--	--

**Задачи модуля:**

1. Техника безопасности при работе с РТИ
2. Нормативное обоснование контроля грузов и почты с помощью РТИ
3. Правила контроля грузов и почты с помощью РТИ
4. Функции обработки изображения
5. Рекомендации относительно анализа рентгеновских изображений и их классификация
6. Программа ТИР

**Общие рекомендации для инструктора:**

1. Подготовить для демонстрации образцы опасных предметов и веществ.
2. Перед тем, как ознакомить слушателей с действующим рентгеновским оборудованием в пункте контроля, инструктор согласовывает с руководством САБ вопрос о выделении ему для занятий РТИ с целью демонстрации его слушателям, а также проведение практических занятий и тестов.
3. Во время занятий необходимо использовать настенную доску, проектор, флипчарт.

Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
4 часа	<b>Введение</b>	<p>Познакомьте слушателей с задачами модуля, обратив внимание на то, что в этом модуле будут рассмотрены следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• принципы работы РТИ;</li> <li>• техника безопасности при работе с РТИ;</li> <li>• нормативное обоснование контроля грузов и почты с помощью РТИ;</li> <li>• правила контроля грузов и почты с помощью РТИ;</li> <li>• функции обработки изображения</li> <li>• рекомендации по анализу рентгеновских изображений и их классификация;</li> <li>• программа ТИР.</li> </ul>
	<b>Принципы работы РТИ</b>	<p>Объяснить слушателям, что рентгено-телевизионный интроскоп (РТИ) - это прибор, который позволяет оператору изучить внутреннюю структуру объекта не нарушая его упаковки, не открывая его, путем сканирования рентгеновскими лучами.</p> <p>Согласно Закону Кыргызской Республики "О Государственной программе авиационной безопасности ГА", от 21.03.2017 года №1965-VIII, РТИ является одним из СТЗК которыми обязательно должны оборудоваться пункты контроль на авиационную безопасность.</p> <p>РТИ на пункте контроля на авиационную безопасность устанавливается для того, чтобы облегчить и сделать более качественным, процесс ухода ручной клади и багажа на наличие опасных предметов и веществ. Акцентировать внимание слушателей на том, что операторам РТИ следует всегда помнить, что оно не</p>



		<p>может сам автоматически обнаружить СВП или СЗП, а лишь может показать рентгеновское изображение внутренней структуры объекта, на котором в определенной степени видны контуры</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• блок обработки информации;</li> <li>• лента-транспортёр;</li> <li>• освинцованные шторы и экранирование;</li> <li>• пульт управления и монитор;</li> <li>• световые индикаторы и кнопки аварийной остановки системы.</li> </ul> <p>Сделать общий обзор работы рентгеновского Интроскоп обычного типа.</p> <p>Объяснить слушателям, что в зависимости от плотности вещества, она по-разному поглощает рентгеновские лучи. Чем плотнее вещество - тем больше рентгеновских лучей она поглощает, а это в свою очередь отражается на рентгеновском изображении более темным оттенком цвета.</p> <p>С точки зрения интерпретации рентгеновских изображений, все</p>
<p>всех предметов, есть в середине объекта и разницу в плотности веществ, которая выделяется разными цветами. Поэтому качественный результат контроля содержания объекта с помощью РТИ, зависит только от навыков оператора по интерпретации рентгеновских изображений.</p> <p>Объяснить слушателям, что в целом, РТИ состоит из следующих блоков:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• генератор рентгеновского излучения и блок коллиматорных решеток;</li> </ul>	<p align="center"><b>Меры безопасности при приеме, оформлении оружия к перевозке</b></p>	<p align="center"><b>Меры безопасности при приеме, оформлении оружия к перевозке определены в документе «Нормы, правила и процедуры по обеспечению мер авиационной безопасности на объектах гражданской авиации Кыргызской Республики»</b></p> <p>Любое оружие не допускается в салон воздушного судна и перевозится в местах, изолированных от пассажиров и членов экипажа отсека воздушного судна во время полета, а огнестрельное оружие помещается в штатные чехлы или контейнеры. Перевозка оружия в салоне воздушного судна разрешается сотрудникам фельдъегерской службы при исполнении ими своих обязанностей, в соответствии с процедурами установленными законодательством Кыргызской Республики. Эти сотрудники должны представляться членам экипажа эксплуатанта воздушного судна и служб аэропорта, ответственных за обеспечение мер авиационной безопасности, а также соответствующим правоохранительным органам в аэропорту и предъявлять сопроводительные документы.</p> <p>Разрешение на нахождение сотрудника безопасности, осуществляющего меры авиационной безопасности на борту воздушного судна с оружием, выдается органом национальной безопасности Кыргызской Республики, если иное не оговорено законодательством Кыргызской Республики.</p> <p>Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают доведение информации командиру ВС о предстоящей перевозке конвоируемых лиц, депортируемых лиц, а также лиц, находящихся на борту воздушного судна с оружием прежде, чем пассажиры начнут посадку в воздушное судно. Если на борту воздушного судна находится несколько вооруженных сотрудников,</p>



<p>• блок детекторных модулей;</p>		<p>каждому вооруженному сотруднику должно быть известно посадочное место другого сотрудника. Эксплуатанты воздушных судов внедряют 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.</p> <p>Если маршрут полета уполномоченного вооруженного сотрудника предусматривает пересадку в аэропортах или транзит через аэропорты других государств, уполномоченными министерствами, ведомствами, органами заблаговременно координируются действия с целью обеспечения соблюдения законодательства причастных государств.</p> <p>Прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт воздушного судна гражданской авиации в аэропорту отправления и выдачу оружия в аэропорту назначения осуществляют уполномоченные эксплуатантом аэропорта или эксплуатантом воздушных судов сотрудники.</p> <p>При посадке (высадке) пассажиров на посадочных площадках, аэропортах (аэродромах, вертодромах), где отсутствуют службы ответственные за обеспечение мер авиационной безопасности, прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт воздушного судна и выдачу оружия осуществляет член экипажа воздушного судна, назначенный командиром воздушного судна, ответственным за сохранность и перевозку оружия.</p> <p>Подробные процедуры провоза оружия разрабатываются и внедряются всеми заинтересованными сторонами, в частности эксплуатантами аэропортов, воздушных судов и органом внутренних дел.</p> <p style="text-align: center;"><b><i>Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность за обеспечение безопасной передачи взятого на хранение оружия и боеприпасов уполномоченным сотрудникам в соответствующем месте в аэропорту назначения.</i></b></p> <p>Перевозка оружия и боеприпасов в багажных грузовых отсеках, которые являются доступными в полете, разрешается при условии, что двери этих отсеков остаются закрытыми и контролируются в течение полета, и оружие упаковано отдельно от любых боеприпасов.</p> <p style="text-align: center;"><b><i>Багаж с оружием и боеприпасами загружается первым, с тем, чтобы последующий загружаемый багаж блокировал к нему доступ.</i></b></p> <p>Пассажир, перевозящий оружие, прибывает на регистрацию не позднее, чем за два часа до вылета и сообщает сотруднику, проводящему регистрацию о необходимости оформления оружия (боеприпасов) к перевозке воздушным транспортом. При перевозке оружия по территории Кыргызской</p>
------------------------------------	--	---



		<p>Республики у пассажира должно находиться при себе соответствующее разрешение на право хранения и ношения соответствующего вида, типа и модели оружия либо лицензий на их приобретение, коллекционирование или экспонирование.</p> <p>Приём оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств от пассажиров в аэропортах Кыргызской Республики осуществляется до начала процедуры предполетного досмотра в специально оборудованном помещении аэровокзала.</p> <p>Акт приёма оружия на период полета воздушного судна составляется, как минимум в трех экземплярах, которые подписываются уполномоченным лицом, оформившим оружие и боеприпасы к перевозке и пассажиром. Третий экземпляр акта выдаётся пассажиру в аэропорту отправления. Данный экземпляр акта является основанием для получения в аэропорту назначения оружия, переданного пассажиром для временного хранения на период полёта.</p> <p><b><i>Имитаторы оружия (пистолетов, револьверов, винтовок, карабинов, автоматов, и т.п.), а также электрошоковые устройства перевозить в салонах воздушных судов запрещается.</i></b></p> <p>Перевозка имитаторов оружия допускается только в зарегистрированном багаже.</p> <p>Оружие принимается к перевозке в разряженном состоянии в упаковке пассажира (чехлах, кобурах, специальной таре, кейсах, футлярах), отвечающей требованиям безопасности и сохранности оружия.</p> <p><b><i>Оружие и боеприпасы должны находиться в отдельных упаковках.</i></b></p> <p>В случае перевозки сотрудниками правоохранительных органов и иных ведомств, спортсменами и работниками спортивных образовательных организаций оружия, боеприпасов, в том числе спортивного огнестрельного оружия и патронов к нему в количестве, превышающем установленную норму, боеприпасы оформляются, как опасный груз, исключая боеприпасы с разрывными и зажигательными пулями.</p> <p><b><i>Запрещены к перевозке патроны для газового оружия и баллончики со слезоточивым (раздражающим) действием, а также патроны с разрывными и зажигательными пулями.</i></b></p>
--	--	--

<p><b>Модуль 8:</b> Практическая работа по проведению процедур: - оформления, хранения, учета и выдачи пропусков; - наблюдения, патрулирования и охраны объекта гражданской авиации, в том числе воздушных судов; - оформления и доставки на борт воздушного судна оружия.</p>	<p>Код курса: <b>Операторы специальных технических средств контроля</b></p>
	<p>Продолжительность 5 дней</p>
	<p>Издано: 2021 год</p>



		Кем: Кыргызский авиационный институт имени И.Абдраимова
<p><b>Задачи модуля:</b> Отработка практических навыков по оформлению, хранению, учету и выдаче пропусков, проведения наблюдения, патрулирования и охраны объекта гражданской авиации, в том числе воздушных судов; оформлению и доставке на борт воздушного судна оружия.</p> <p><b>Учебные вопросы:</b> 1. Оформление, хранение, учет и выдача пропусков; 2. Наблюдение, патрулирование и охрана объекта гражданской авиации, в том числе воздушных судов; 3. Оформление и доставка на борт воздушного судна оружия.</p>		
<p><b>Цели модуля:</b> Отработка практических навыков по оформлению, хранению, учету и выдаче пропусков, проведения наблюдения, патрулирования и охраны объекта гражданской авиации, в том числе воздушных судов; оформлению и доставке на борт воздушного судна оружия.</p>		
Время	Основные элементы/ этапы	Содержание/краткое изложение действий/ наиболее важные аспекты
4 часа	Оформление, хранение, учет и выдача пропусков	Закрепление материала модулей, подготовка к итоговому тесту
	Наблюдение, патрулирование и охрана объекта гражданской авиации, в том числе воздушных судов	
	Оформление и доставка на борт воздушного судна оружия	
1 час	Итоговый тест. Закрытие курса	Итоговый тест проводится в кабинете тестирования Кыргызского авиационного института имени И.Абдраимова

## 10.Раздаточные материалы

### Материал №1

## **БОРЬБА С ТЕРРОРИЗМОМ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Начиная с 1967 - 1968 годов, когда по Северной и Южной Америке, а затем и по всему миру, прокатилась волна захватов и угонов ВС, диверсий и шантажа, вопросы борьбы с воздушным терроризмом были выдвинуты на первый план.

В эти годы многие авиационные компании США и других стран, обеспокоенные разгулом воздушного терроризма, стали спешно разрабатывать конкретные мероприятия и программы по борьбе с актами незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ГА.

### **К МЕРОПРИЯТИЯМ БОРЬБЫ С ТЕРРОРИЗМОМ НА В.Т. ОТНОСЯТСЯ:**

• **принятие международных конвенций по борьбе с воздушным терроризмом;**



- **заключение двусторонних государственных соглашений о выдаче и наказании преступников;**
- **введение национальных законов, предусматривающих самые строгие меры наказания за действия, направленные против безопасности полетов в гражданской авиации;**
- **введение обязательного 100 % досмотра пассажиров и их ручной клади на всех международных и внутренних линиях;**
- **создание в авиакомпаниях и аэропортах специальных служб безопасности, оснащенных современной техникой для работы в пассажирском потоке и предназначенных для охраны аэропортов и др.**

**Мировое сообщество своевременно осознало надвигающуюся опасность на воздушный транспорт и адекватно отреагировало на растущую тенденцию воздушного терроризма.**

**Создано международное правовое обеспечение борьбы с терроризмом.**

#### **ЗАКЛЮЧЕНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

- **Токийская конвенция 1963 г – «О преступлениях и некоторых других действиях, совершенные на борту ВС»;**
- **Гаагская конвенция 1970 г. – «О борьбе с незаконным захватом ВС»;**
- **Монреальская конвенция 1971г – «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» и дополняющий эту конвенцию протокол 1988г «О борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию».**

#### **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ /ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ/ ЗАДАЧИ ИСАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

- ❖ **Стратегическая задача № 1. - Всеобъемлющий досмотр зарегистрированного багажа.**
- ❖ **Стратегическая задача № 2. - Разработка мер безопасности для обеспечения того, чтобы только разрешенный багаж проносился на борт ВС.**



- ❖ **Стратегическая задача № 3. - Улучшение досмотра пассажиров и ручной клади. Усиление контроля, за перевозкой электронных устройств с батарейным питанием - основной элемент применяемых в аэропортах мер по обеспечению авиационной безопасности и нуждается в постоянном рассмотрении и улучшении.**
- ❖ **Стратегическая задача № 4. - Разработка мер безопасности в отношении груза, почты, бортового питания, курьерских и срочных отправок.**
- ❖ **Стратегическая задача № 5. - Улучшение контроля за доступом в аэропорты (твердый, неизменный контроль).**

Материал №2

## **СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОСМОТРА**

Современная международная обстановка не дает каких-либо утешительных прогнозов на то, что в новом тысячелетии исчезнут проблемы в сфере безопасности. Террористическая и криминальная опасность вызывает озабоченность и вынуждает принимать меры по обеспечению безопасности граждан.

**Основной задачей при перевозках воздушным транспортом является предоставление пассажирам комплексной системы безопасности, которую можно разделить на две составляющие:**

1. - досмотр всех сотрудников и посетителей в аэропорту, призванный решать задачу фильтрации нежелательных (с точки зрения безопасности полетов) пассажиров и их багажа;
2. - обеспечение полета согласно маршруту и расписанию в полном объеме.

Для решения первой задачи используются различные досмотровые системы, некоторые из которых могут применяться даже для поиска наркотиков и других запрещенных к провозу веществ и предметов.

## **КЛАССИФИКАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ И СПЕЦИАЛЬНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К НИМ ТРЕБОВАНИЯ**



*Существующие в настоящее время технические и специальные средства для предполетного досмотра пассажиров делятся на следующие основные классы:*

- *металлоискатели;*
- *устройства радиационного контроля;*
- *системы телевизионного и визуального контроля;*
- *детекторы взрывчатых и наркотических веществ;*
- *рентгеновские системы досмотра багажа (интроскопы) и пассажира.*

*За обеспечение безопасности полета нужно платить, но готовность пассажира платить за билет больше будет зависеть от общей безопасности рейса, которая обеспечит ему защиту от злого умысла и технических причин (включая «человеческий фактор»). За что из них надо платить больше — это еще вопрос. При ограниченных финансовых возможностях авиаперевозчика распределение этой квоты — серьезный вопрос.*

*Полная безопасность пассажира определяется и отсутствием на борту террориста, и техническим состоянием самолета, и квалификацией экипажа.*

*Сразу оговоримся, что безопасности аэропортов угрожает не только терроризм. В арсенале правонарушителей контрабанда, попытки незаконного пересечения границы, хищения и т.д.*

*По обзору научно-технической и патентной литературы попробуем разобраться в основных характеристиках различных систем проведения предполетного и послеполетного досмотров в аэропорту и оценить подходящую модель.*

*Рассмотрим возможности различных аппаратных средств систем досмотра багажа и пассажира с точки зрения обеспечения террористической безопасности. Оборудование внутри каждого из перечисленных классов устройств отличается принципами работы и конструктивным исполнением. При разработке досмотровых систем применяются самые современные достижения науки и техники. Все аппаратные средства выполнены на основе современных технологий и дизайна, в них используются перспективные комплектующие, и все изделия сертифицированы. Однако **при выборе той или иной досмотровой системы решающим фактором является не заложенный в ней принцип работы, а то, насколько эта система удовлетворяет следующим требованиям:***

- ❖ *гарантированное обнаружение запрещенных к проносу предметов и веществ;*



- ❖ нанесение минимально возможного ущерба контролируемому объекту;
- ❖ отсутствие ложных сигналов тревоги, вызванных предметами личного пользования;
- ❖ отсутствие ложных сигналов тревоги, вызванных внешними помехами различной природы;
- ❖ надежность оборудования;
- ❖ высокая пропускная способность.

## **ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕХНИЧЕСКИХ И СПЕЦИАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ДОСМОТРА**

### **Металлоискатели**

Для предполетного досмотра пассажиров, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации в аэропортах наиболее распространены технологии досмотра стационарными и ручными металлоискателями. Этот тип оборудования позволяет обнаруживать большинство видов холодного и огнестрельного оружия, гранаты, металлические детали взрывных устройств, контейнеры с радиоактивными веществами и другие запрещенные к проносу металлические предметы.

Стационарные металлоискатели имеют различную конструкцию антенн (панели, колонны), гармонический либо импульсный тип намагничивающего поля. Так, для обеспечения однородности поля в зоне прохода и повышения селективности (способности отличать оружие от предметов личного пользования) во многих современных металлодетекторах используются системы из нескольких передающих и приемных катушек.

**Стационарные модели изготавливаются различной чувствительности:**

- **металлоискатели стандартной чувствительности** используются в первую очередь для поиска оружия и в идеале не должны реагировать на предметы личного пользования, то есть должны обладать хорошей селективностью.
- **металлоискатели повышенной чувствительности** применяются для обнаружения небольших металлических предметов на теле человека или в его одежде.

Показатель селективности у таких металлоискателей не оценивается, поскольку размеры объектов поиска соизмеримы или даже меньше, чем у предметов личного пользования.



**Ручные металлоискатели используются** для локализации расположения металлических предметов на теле человека, подвергшегося досмотру после обнаружения этих предметов стационарным металлоискателем. При небольшом потоке людей досмотр может производиться только с помощью ручного металлоискателя, однако в этом случае вероятность обнаружения запрещенных к проносу предметов значительно снижается.

**Основной недостаток металлоискателей** — нечувствительность к следующим предметам: оружию, изготовленному из керамики и пластмасс, стеклянным капсулам с взрывчатыми и наркотическими веществами, поэтому требуется процедура обязательного тактильного досмотра.

### **Устройства радиационного контроля**

Одним из важных и эффективных элементов в комплексе мероприятий по обеспечению транспортной безопасности является непрерывный радиационный мониторинг с целью предотвращения несанкционированного перемещения ядерных материалов через пункты контроля. Ядерные материалы определяются по их гамма и нейтронному излучению.

Пешеходные радиационные мониторы используются совместно с металлоискателями, т.к. только в этом случае можно предотвратить пронос радиоактивных веществ, помещенных в защитный металлический контейнер, который поглощает гамма-излучение, поэтому досмотр, в том числе и вещей, находящихся при пассажирах, в аэропортах осуществляется в два этапа:

- производится поиск запрещенных для проноса металлических предметов,
- человек подвергается проверке на наличие ядерных материалов.

Прибор «Спектр» — единственное уникальное отечественное комбинированное досмотровое средство, совмещающее в себе функции металлоискателя и радиационного монитора. Он выполнен в виде П-образного портала, в боковых стойках которого размещаются чувствительные элементы металлоискателя и детекторы ионизирующего излучения, которые в состоянии фиксировать даже самые незначительные следы ядерных материалов.

Контроль осуществляется в режиме свободного прохода без остановки людей в зоне контроля. Пассажиры, которые вызывают подозрение при прохождении, будут дополнительно проверяться инспектором досмотра. Однако после установки этого оборудования ручному ощупыванию будет подвергаться гораздо меньше людей.



## **Системы телевизионного и визуального контроля**

Поисково-досмотровые системы видеонаблюдения предназначены для решения широкого спектра задач обеспечения безопасности, прежде всего для контроля потока людей и грузов через аэропорт. Только телевизионное изображение может предоставить информацию о ситуации на территории аэропорта, о поведении и индивидуальных особенностях нарушителя. Скрытое наблюдение дает возможность оператору визуально контролировать ситуацию, видеть, каким способом совершено проникновение нарушителя на территорию аэропорта или в помещение аэровокзала, и проследить за его действиями.

### **Особо можно выделить:**

- ❖ модули захвата лиц идентификации человека по чертам лица в залах аэропортов для защиты от преступников, находящихся в розыске,
- ❖ детектор оставленных предметов.

Привлекательность данного метода основана на том, что он наиболее близок к тому, как мы идентифицируем друг друга.

**Телевизионная камера** — «глаза» системы охранного телевидения. От ее выбора зависит, что будет видеть оператор на экране видеомонитора. Наиболее эффективным решением с технической и экономической точки зрения является организация контроля на базе цифровых систем видеонаблюдения с использованием цифровых каналов для передачи видеоизображений. Для видеоканалов, передающих изображение особо важных помещений с контролируемым доступом и территорий аэропорта, где не должно быть движения людей вообще, либо в течение определенного времени, рекомендуется использовать обнаружители движения. Исключение человеческого фактора в пунктах досмотра и контроля позволит такой механизм работы видеосистемы, при которой все действия оператора и систем видеонаблюдения протоколируются. Фиксация обстановки, т.е. запись информации, осуществляется непрерывно или по расписанию. Ее ведут на специальных видеомагнитофонах стандарта S-VHS или с использованием цифровых устройств записи с разрешением не менее 400 телевизионных линий. Цифровой видеоархив не подвержен старению, оцифрованное видеоизображение может передаваться на практически любые расстояния без потерь качества. При наблюдении за обстановкой на территории аэропорта в пунктах контроля должно быть установлено не менее двух видеомониторов для отображения текущей обстановки на объекте и для отображения тревожных событий. Устройства систем контроля программируют таким



образом, чтобы при срабатывании любого охранного датчика, связанного с какой-либо телекамерой, ее изображение немедленно выводилось на экран дополнительного «тревожного» видеомонитора.

### **Системы и средства контроля и управления доступом (СКУД)**

Системы цифрового видеонаблюдения обычно интегрируются с системами контроля и управления доступом. Это позволяет фиксировать всех входящих в отдельном архиве. Современные системы контроля перемещений не только пассажиров, но и всего контингента граждан, прибывающих в аэропорт, повышают эффективность систем обнаружения. В то же время сотрудники, обладающие необходимыми полномочиями, должны чувствовать себя свободно в рабочее время и иметь возможность передвигаться по зданию или территории аэровокзала без помех. Эта задача решается с помощью системы СКУД — это объединение систем досмотра и сигнализации, аппаратуры контроля и управления доступом, систем наружного и внутреннего видеонаблюдения в единый комплекс технических средств физической защиты аэропорта и прилегающей территории, а также обеспечение удаленного контроля состояния этих систем из единого диспетчерского центра.

Система видеонаблюдения освобождает работников охраны от рутинной работы по идентификации, предоставляя им дополнительное время на выполнение основных функций по охране территории и защите сотрудников и пассажиров от преступных посягательств.

**Для защиты особо важных объектов аэропорта рекомендуется следующий состав системы СКУД:**

- ✓ устройства идентификации доступа (идентификаторы и считыватели);
- ✓ устройства контроля и управления доступом (контроллеры);
- ✓ устройство центрального управления системы СКУД (компьютер);
- ✓ исполнительные устройства системы, устанавливаемые на входах в закрытые зоны и в ответственные помещения.

Устройства идентификации доступа считывают и расшифровывают информацию, записанную на идентификаторах разного типа, а также устанавливают права людей и транспорта на передвижение в охраняемой зоне. Места, где непосредственно осуществляется контроль доступа,



оборудуют считывателем, исполнительным устройством и другими необходимыми средствами управления доступом.

**Идентификатор** — предмет, на который с помощью специальной технологии занесена кодовая информация, подтверждающая полномочность прав его владельца, который служит для управления доступом в охраняемую зону.

**Считыватель** — электронное устройство, предназначенное для считывания кодовой информации с идентификатора и преобразования ее в стандартный формат, передаваемый в контроллер для анализа и принятия решения. Последние модели (биометрические) считывателя, в котором идентификация производится по индивидуальным физическим признакам владельца, практически полностью исключают возможность несанкционированного доступа в стерильную зону. Такие компактные устройства, использующие передовые технологии для выполнения задач по предотвращению терроризма и обеспечению безопасности помещений с контролируемым доступом, поставляют многие российские фирмы.

### **Детекторы взрывчатых и наркотических веществ**

Современный детектор взрывчатых и наркотических веществ, представляющий собой газоанализатор второго поколения, позволяет обнаруживать микроскопические частицы взрывчатых веществ, скрытых на теле человека, проходящего через створ детектора.

Данная система дополняет металлоискатели, обеспечивая максимальную безопасность аэропорта и воздушных судов.

Принцип действия такого оборудования следующий: вошедший пассажир обдувается струями воздуха, которые затем поступают в тестовый отсек установки, и через несколько секунд на мониторе отображаются результаты анализа на наличие частиц взрывчатого вещества (гексоген, нитрат аммония, тринитротолуол, динамит и др.). Далее работникам службы безопасности остается лишь произвести дополнительную проверку «подозрительного» пассажира.

Данное оборудование можно настраивать на работу с новыми видами опасных веществ путем замены программного кода, что заметно расширяет его функциональные возможности и увеличивает срок службы.



Более простой российский газоанализатор нового поколения позволяет определять следы взрывчатых веществ на документах, предъявляемых для досмотра в аэропортах. Прибор создан на базе передовой технологии, в основе которой лежит принцип нелинейной зависимости подвижности ионов от напряженности электрического поля. Эта технология позволила создать особо чувствительный прибор, способный определять наличие паров взрывчатых веществ в режиме реального времени при их концентрации в воздухе порядка 10-13 г/см<sup>3</sup>. Для работы детектора не требуется специального газоносителя и предварительной калибровки. В отличие от других систем аналогичного назначения прибор компактен, прост в эксплуатации, может встраиваться в существующие терминалы в аэропортах и таможнях, а также на участках с интенсивным движением, обеспечивая быструю проверку пассажиров с тем же эффектом обнаружения взрывчатых веществ.

### **Рентгеновские системы досмотра багажа (интроскопы)**

Основной задачей производства предполетного досмотра является своевременное предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт гражданских воздушных судов лиц с оружием, боеприпасами, веществами и предметами, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на экипаж и пассажиров этих судов с целью их захвата (угона) или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия. Данную задачу хорошо решают современные высокотехнологические рентгенотелевизионные сканеры для досмотра ручной клади и багажа.

Цифровой рентгенографический двухэнергетический сканер обеспечивает автоматическое присвоение цветов материалам с различной атомной массой, что позволяет оператору легко идентифицировать объекты внутри багажа.

Эти приборы надежно выявляют взрывчатые вещества, керамические и органические предметы.

Технические характеристики обеспечивают качественный и быстрый досмотр ручной клади, надежно пресекая провоз запрещенных предметов и других предметов контрабанды. Отличное качество изображения и широкий набор функций позволяют оперативно определять взрывчатые устройства, любое металлическое и неметаллическое оружие, наркотики, т.к. эти предметы окрашены в разные цвета. Установка может быть использована в автоматизированных линиях систем безопасности и контроля.

### **Системы персонального досмотра пассажира**

Система персонального досмотра должна справляться с большим пассажиропотоком. Наверное, каждый сталкивался с длинными раздражающими



очередями в зоне досмотра, которые, в связи с повышением требований к безопасности, рискуют просто парализовать работу аэропорта.

Технология радиолокационного сканирующего портала, предложенная для использования в качестве дополнительного элемента предполетного досмотра авиапассажиров, позволяет бесконтактным способом обнаруживать скрытые на теле человека потенциально опасные предметы, запрещенные к перевозке воздушным транспортом.

Принцип действия системы в терагерцевом диапазоне электромагнитного спектра основан на голографировании и обеспечивает обнаружение скрытых на теле человека предметов из металла, дерева, керамики, пластмассы и других материалов.

При этом излучаемый сигнал имеет чрезвычайно низкий уровень мощности и является абсолютно безвредным, а активные миллиметровые волны, не проникая через кожу человека, отражаются от нее. В систему каждого поставленного сканера входят: досмотровая камера — два вращающихся массива антенн, которые являются источниками и приемниками радиочастотных сигналов, контрольная электроника и компьютер для обработки сигналов.

Важной особенностью сканера является высокая пропускная способность. Каждое сканирование занимает примерно 2 секунды. Технологическое оснащение оборудования позволяет дистанционно управлять процессом досмотра с контрольного пункта. Процесс проверки, включая анализ полученных данных, требует вмешательства контролера, также как и при процедуре обязательного тактильного досмотра. Предметы в естественных полостях человека и внутри него данный аппарат не определяет.

При применении аппарата в предполетном досмотре пассажира необходима профессиональная подготовка личного состава, т. к. возможность идентифицировать предмет по изображению, полученному со сканера, требует большого опыта и тренировки. На изображении под мокрым платком или потной рубашкой практически невозможно различить что-либо на мониторе.

В современных условиях досмотр пассажира с использованием только электромагнитных металлоискателей и рентгенографических систем для досмотра багажа уже не обеспечивает требуемый уровень безопасности. В первую очередь это касается обеспечения качественного предполетного и послеполетного досмотра в аэропортах и досмотра в пунктах таможенного контроля на границе. Главной проблемой является то, что для совершения террористических актов используется керамическое холодное оружие, пластиковая взрывчатка. Орудия и предметы терроризма изготавливаются из



неметаллических материалов и прячутся не только под одеждой, но и в естественных полостях тела, запрещенные перевозки наркотиков осуществляются в проглоченных капсулах.

На сегодняшний день принципиально новым средством бесконтактного досмотра становятся цифровые сканирующие системы, основанные на использовании рентгеновского излучения и обладающие наивысшей надежностью и вероятностью обнаружения.

Уникальная технология получения цифрового проекционного рентгеновского изображения человека в полный рост методом сканирования плоским веерообразным рентгеновским лучом разработана учеными ИЯФ СО РАН, серийно аппарат производится на орловском предприятии ЗАО «Научприбор» при участии ФГУП «НПП «Восток».

Система рентгеновского контроля (СРК) устанавливается в зоне предполетного досмотра пассажиров с целью надежного обнаружения скрытых в одежде, обуви, на теле и внутри тела досматриваемого любых опасных и запрещенных к перевозке на воздушном транспорте предметов. Пассажир при досмотре не испытывает неудобств и не выкладывает имеющиеся у него металлические предметы и мобильный телефон. Ему не нужно снимать обувь, верхнюю одежду, головной убор и ремень, т. к. по изображению на мониторе можно определить расположение и идентифицировать любые предметы, в том числе и пластиковые. Для этого он должен постоять 5 с в досмотровом пространстве СРК.

Такой досмотр позволяет не только вывести процедуру досмотра на совершенно другой качественный уровень, ранее казавшийся фантастикой, но и очень доброжелательно принят как пассажирами (экономия времени, деликатность), так и персоналом службы безопасности аэропорта (высокая информативность, простота досмотра). Безопасные для здоровья и чрезвычайно низкие уровни гамма-излучения позволяют гарантированно обнаруживать ампулы с наркотиком, оружие металлическое и керамическое, другие опасные предметы и предметы контрабанды, проносимые на теле человеком. Бесконтактный рентгеновский досмотр обеспечивает соблюдение этических аспектов досмотра некоторых категорий пассажиров, которые в силу религиозных и иных причин предпочитают не снимать обувь или не проходить тактильный досмотр. Кроме того, использование сканера в зонах контроля ускоряет процесс прохождения пассажирами процедуры досмотра. Пассажиры добровольно и осознанно отдают предпочтение досмотру с помощью СРК — при этом они хотят знать лучевую нагрузку, т.е. суммарный эффект облучения человека с точки зрения отдаленных последствий при прохождении досмотра. Для сравнения, типичная доза облучения, обусловленная космической радиацией, человека, совершающего перелет в один конец из Малаги в Лондон, составляет 10 мкЗв, из Нью-Йорка в Лондон — 35 мкЗв и из Гонконга в Лондон — 50 мкЗв. Типичная фоновая доза облучения,



получаемая человеком от естественного радиационного фона земли средним представителем стран Европейского Союза в день, составляет 6-7 мкЗв. Доза, которую человек получает при сканировании на СРК, составляет 0,5 мкЗв. Таким образом, облучение, которому подвергается человек на СРК, незначительно на фоне естественного радиационного излучения. Нахождение на солнце или любой перелет на самолете вносит в десятки, а то и в сотни раз больший вклад в общее облучение человека. На сегодняшний день это наиболее эффективный и исчерпывающий способ персонального досмотра, который позволяет использовать данную систему в качестве основного элемента предполетного досмотра пассажиров. Опыт использования во многих аэропортах («Домодедово» зал С и Д, «Пулково», «Югра», «Толмачево») показал высокую эффективность СРК с точки зрения обнаружения скрытых на теле, внутри тела и в одежде человека запрещенных к провозу на авиатранспорте веществ, материалов и изделий, которые могут быть использованы в качестве оружия для нападения на экипаж или пассажиров. Не прибегая к телесному контакту, инспектор получает на экране изображение высокого разрешения, позволяющее идентифицировать предметы как органического, так и неорганического происхождения. Личный досмотр на СРК фактически предоставляет инспектору возможность «заглянуть внутрь» человека, обеспечивая антитеррористическую защиту при прохождении постов безопасности. Как пример, в аэропорту «Пулково» службой, осуществляющей аэропортовую деятельность по обеспечению авиационной безопасности, обнаружен микроконтейнер в желудке одного из пассажиров при досмотре на СРК. Применение рентгенографического сканера позволяет операторам управления безопасности быстро и качественно производить досмотр, не создавая очередей и освобождая сотрудников служб безопасности от неудобного занятия, тактильного досмотра проходящих на объект посетителей.

В настоящий момент аналогичных разработок систем бесконтактного досмотра с техническими характеристиками как у СРК нет, где разрешение 1x1 мм и эффективная доза облучения авиапассажира меньше 0,5 мкЗв, снимок 2000x800 мм за 5 с.

Системы аналогичного назначения в сравнении с СРК:

**Scannex (ЮАР)** — в 3 раза более высокая доза облучения. В два раза больше время сканирования. Более высокая цена (500 тыс. долл.).

**Compass (Беларусь)** — в 3 раза более высокая доза облучения. Нет защиты окружающих от рассеянного излучения. Менее удобный дизайн с транспортировкой обследуемого. В 2,5 раза больше время сканирования. Высокая цена (250 тыс. долл.).



**Secure 1000 (США)** — человека не просвечивают, а «ощупывают» его поверхность узким «карандашным» лучом сначала спереди, затем сзади. Пространственное разрешение в 10 раз хуже. Время сканирования в 3 раза больше, т. к. необходимо сделать поворот «кругом» в середине процедуры обследования. Не видны предметы, проглоченные или спрятанные в естественных полостях тела. Неясно, как искать что-то под плотной одеждой или в обуви. Цена — 110 тыс. долл.

**Homo-Scan** — размер поля сканирования 2000x800 мм. Детектор сцинтиллятор + фотодиоды, пространственное разрешение 3,8x3,8 мм, доза облучения 1 мкЗв. Время сканирования 5 с. Очень большие геометрические искажения по вертикали, особенно в верхней части тела. Плохо видны предметы, спрятанные в обуви.

*Из сказанного выше можно утверждать, что СРК — наиболее эффективное и безопасное для здоровья человека средство своевременного выявления, предупреждения и пресечения попыток проникновения на стратегически значимые объекты и транспорт лиц с оружием, боеприпасами, легковоспламеняющимися веществами, отравляющими, радиоактивными и другими опасными предметами и веществами.*

Материал №3

## **ПОРЯДОК ДОСМОТРА БАГАЖА, РУЧНОЙ КЛАДИ И ПАССАЖИРОВ**

### **ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ДОСМОТРА**

*Досмотр багажа, ручной клади и пассажиров проводится в соответствии с «РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ДОСМОТРА ПАССАЖИРОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА, РУЧНОЙ КЛАДИ, БАГАЖА, ГРУЗОВ, ПОЧТЫ И БОРТОВЫХ ЗАПАСОВ»*

*(Нормы, правила и процедуры по обеспечению безопасности в аэропортах КР)*

*Руководство регламентирует порядок практического осуществления мероприятий по производству досмотра в общем технологическом процессе обслуживания воздушных судов и пассажиров как на внутренних, так и на международных линиях.*

*Досмотр пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов производится в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей и авиAPERсонала, пресечения возможных попыток захвата (угона)*



гражданских воздушных судов и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации со стороны преступных элементов, а также предотвращения незаконного провоза оружия - огнестрельного, газового, пневматического, холодного, механического (арбалеты, ружья для подводной охоты), боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

Основной задачей производства досмотра является своевременное предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт гражданских воздушных судов лиц с оружием, боеприпасами, веществами и предметами, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на экипаж и пассажиров этих судов с целью их захвата (угона) или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия (авиационного).

Досмотр производится на всех внутренних и международных рейсах, выполняемых воздушными судами авиапредприятий, авиакомпаний и других эксплуатантов независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности.

В промежуточных аэропортах транзитные пассажиры досмотру не подлежат, если после выхода из воздушного судна они до посадки находились в стерильной зоне.

Билеты на воздушные суда продаются гражданам только по предъявлению документов, удостоверяющих их личность

Досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа производится после регистрации билетов, а в аэропортах, обслуживающих международные рейсы, - после прохождения пассажирами таможенного и пограничного контроля. Контроль за пересечением зон таможенного и пограничного контроля возложен на должностных лиц таможенных и пограничных органов во взаимодействии со службой авиационной безопасности аэропорта по согласованной технологии.

Досмотр ручной клади и багажа, находящегося при пассажире, производится только в его присутствии. В случаях, не терпящих отлагательства, досмотр багажа может быть произведен в отсутствие пассажира.

Досмотр багажа в отсутствие пассажира, связанный с необходимостью вскрытия багажа, производится комиссией по решению руководителя службы авиационной безопасности или лица, его замещающего.

**Стерильная зона** - изолированное место (зона) для ожидания посадки в воздушное судно пассажирами, прошедшими досмотр.

При подозрении, что в багаже находятся опасные вещества и предметы, запрещенные к перевозке на гражданских воздушных судах.

Досмотр багажа в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, производится в присутствии двух понятых и оформляется актом

Перевозка багажа и ручной клади пассажиров, не явившихся на посадку, категорически запрещается.

При необоснованной задержке отправления пассажира, связанной с проведением досмотра, должностные лица авиапредприятия



обязаны принять все необходимые меры, обеспечивающие отправку его очередным рейсом. В случае отказа пассажира от полета или от продолжения полета по причине задержки с отправкой, вызванной досмотром, авиапредприятие обязано по его требованию полностью возместить стоимость билета или его неиспользованной части.

При отказе пассажира от досмотра перевозчик вправе расторгнуть договор воздушной перевозки.

### **СПЕЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Каждый пассажир информируется о требованиях, предъявляемых авиапредприятием при перевозке пассажиров, их ручной клади и багажа.

Для этого в аэропортах, агентствах, городских аэровокзалах, местах продажи билетов оборудуются световые табло, вывешиваются плакаты, раздаются памятки, по радио передаются тексты, содержащие информацию о том, что:

а) для обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей запрещается перевозить воздушными судами гражданской авиации взрывчатые, отравляющие, легко-воспламеняющиеся, радиоактивные вещества и другие опасные вещества и предметы;

б) в целях предотвращения провоза веществ и предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом и ограничивающих безопасность полетов и аэропортов и аэровокзалов, пассажиров, пассажиров ручной клади, багажа и личный досмотр пассажиров, а также пассажиров на воздушных судах гражданской авиации вещества и предметов, запрещенных к перевозке, влечет за собой ответственность, предусмотренную законом;

в) пассажиры, не прошедшие досмотр, а также не имеющие при себе документов, удостоверяющих личность, к перевозке не допускаются;



соответствующего акта

В зависимости от степени опасности изъятых оружия, боеприпасов, опасных веществ и предметов принимается решение о допуске пассажира к полету, наложении на него административного взыскания - штрафа или передаче его в органы внутренних дел

При допуске такого пассажира к полету решается вопрос о необходимости досмотра его багажа.

В случаях, не терпящих отлагательства, досмотр багажа может быть произведен в отсутствие пассажира с соблюдением требований

Административные взыскания за такие же нарушения налагаются на членов экипажей воздушных судов, отправителей грузов, почты, бортовых запасов и обслуживающий персонал авиапредприятий.

### **ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ, СОПРОВОЖДАЮЩИХ ГРУЗ**

Все лица, сопровождающие на борту воздушного судна груз, проходят досмотр на безопасность в обязательном порядке.

При обнаружении запрещенных к перевозке веществ и предметов производится их изъятие в соответствии с Технологией производства досмотра.

В полете сопровождающие груз находятся под контролем экипажа и к грузу не допускаются.

Досмотр пассажиров, вылетающих из аэропортов местных воздушных линий

Досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа возлагается на работников гражданской авиации, назначенных администрацией аэропорта (начальника посадочной площадки в присутствии члена экипажа).

Началу досмотра должно предшествовать:

а) объявление о необходимости предъявления пассажирами имеющихся у них опасных веществ, предметов и грузов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом;

б) предупреждение пассажиров об ответственности за провоз опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом;

в) доведение до сведения пассажиров перечня запрещенных к перевозке на воздушном транспорте опасных веществ и предметов.

### **РУЧНАЯ КЛАДЬ ПАССАЖИРОВ**

К перевозке в салонах воздушных судов в качестве ручной клади пассажира могут быть допущены:

вещи и предметы, необходимые пассажиру в полете (зонты, трости, папки, портфели, дамские сумки, предметы гигиены, печатные изделия, медикаменты, пальто, шубы, плащи, питание, кресло-коляски для инвалидов, детские колыбельные при наличии ребенка до 1 года). Общая масса указанных вещей не должна превышать 5 кг.

Примечания: 1. В салоне воздушного судна разрешается перевозить



вещи и предметы, требующие особых мер предосторожности при перевозке кино-фотоаппаратуры, теле-радиоаппаратуры, электронных приборов, музыкальных инструментов, изделий из стекла, фарфора, керамики и т.п). При наличии у пассажиров электронных игр, портативных видеокамер, видеоманитофонов, переносных телефонов и другой электронной аппаратуры предупредить пассажиров о запрещении пользования ими на борту воздушного судна в целях исключения создания помех в системах связи и пилотажа воздушного судна в полете.

На гражданских воздушных судах разрешается перевозить в ручной клади следующие вещества и предметы бытового назначения:

1. Уксусная эссенция (не более 0,5 литра на пассажира).
2. Спирт (до 70 проц.) и винно-водочные изделия в заводской упаковке.
3. Лаки для ногтей и жидкости для волос в аэрозольной упаковке, а также освежающие жидкости, имеющие спирто-лаковую основу. Перечисленные жидкости должны быть в заводских упаковках.
4. Зажигалки и баллончики со сжиженным газом для зажигалок (не более двух баллончиков на пассажира), за исключением газовых зажигалок одноразового использования и зажигалок, подтвержденных утечке в условиях пониженного давления.
5. Складные (без фиксатора) дорожные, перочинные ножи и ножи хозяйственно-бытовые с длиной лезвия не более 110 мм.
6. Термометры (градусники) медицинские (не более одного на пассажира).
7. Тонометры ртутные в стандартных футлярах (не более одного на пассажира).
8. Барометры и манометры ртутные, упакованные в специальные герметичные контейнеры, под пломбой отправителя.
9. Контейнеры с калибровочными радиоизотопными источниками (не более четырех штук).

### **ПОРЯДОК ИЗЪЯТИЯ, СРОКИ ХРАНЕНИЯ, РЕАЛИЗАЦИИ ИЛИ УНИЧТОЖЕНИЯ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ, ПРЕДМЕТОВ И ГРУЗОВ, ЗАПРЕЩЕННЫХ К ПЕРЕВОЗКЕ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Обнаруженные у пассажира в ручной клади (багаже) при досмотре опасные вещества и предметы, запрещенные к перевозке воздушным транспортом, изымаются.

Изъятие оформляется актом, который регистрируется в журнале. Изъятые у пассажиров опасные вещества и предметы, которые находятся в свободной продаже, но запрещены к перевозке на гражданских воздушных судах (баллоны с газом, газовые баллончики, огнеопасные лакокрасочные изделия, вещества и предметы бытового назначения, не имеющие стандартной заводской упаковки, и т.п.), выдаются провожающим или хранятся в аэропорту в специальных помещениях. Обнаруженные в ходе досмотра газовое оружие и газовые патроны, на которые у пассажиров отсутствуют соответствующие документы, передаются в органы внутренних дел в соответствии с законодательством, регламентирующим оборот оружия на территории Кыргызской Республики.

Пассажир, у которого при досмотре обнаружены опасные вещества и предметы, за изготовление, ношение и хранение которых



предусмотрена уголовная ответственность (оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, средства взрыва, взрывные устройства, наркотические, ядовитые, отравляющие, радиоактивные вещества и т.п.), снимается с рейса и вместе с материалами (актом и изъятыми веществами и предметами) передается в органы внутренних дел для решения вопроса о привлечении его к ответственности.

## **ПРИЛОЖЕНИЯ К ДОКУМЕНТУ**

### Приложение 1 к Руководству

#### **ПЕРЕЧЕНЬ**

#### **документов, удостоверяющих личность пассажира**

1. Паспорт или документ, его заменяющий.
2. Военный билет (военнослужащих, проходящих военную службу по призыву или контракту).
3. Свидетельство о рождении (для лиц, не достигших 16-летнего возраста).
4. Для иностранцев, лиц без гражданства и политэмигрантов:  
национальный паспорт;  
удостоверение для лица без гражданства;  
удостоверение исполкома СОКК для политэмигрантов;  
вид на жительство.

### Приложение 2 к Руководству

#### **ПЕРЕЧЕНЬ**

#### **опасных веществ и предметов, запрещенных пассажирам и членам экипажей к перевозке в салонах гражданских воздушных судов**

1. Огнестрельное, газовое, пневматическое, холодное и механическое оружие всех видов: пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошоковые устройства и их имитаторы; арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, кортики, стилеты, ножи: охотничьи, десантные, финские, штык-ножи, ножи с выбрасываемыми клинками, с запирающими замками, а также хозяйственно-бытовые ножи с длиной клинка свыше 110 мм.
2. Взрывчатые вещества, средства взрыва и предметы, ими начиненные:  
пороха всякие, в любой упаковке и в любом количестве;  
патроны боевые (в том числе малокалиберные);  
патроны к газовому оружию;  
капсюли (пистоны) охотничьи;  
пиротехнические средства: сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные;  
тротил, динамит, тол, аммонал и другие взрывчатые вещества, капсюли, детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители,



детонирующий и огнепроводный шнур и т.д.

3. Сжатые и сжиженные газы:

газы для бытового пользования (бутан-пропан) и другие газы;  
газовые баллончики с наполнением нервно-паралитического и слезоточивого воздействия.

4. Легковоспламеняющиеся жидкости:

ацетон;  
бензин;  
пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов;  
метанол;  
ацетат (метиловый эфир);  
сероуглерод;  
эфир;  
этилцеллозольв;  
все другие легковоспламеняющиеся жидкости.

5. Воспламеняющиеся твердые вещества:

вещества, которые от воздействия на них воды выделяют тепло и горючие газы, что может вызвать самовоспламенение и пожар: калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфористый и другие;

фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ;

перекиси органические;

нитроцеллюлоза коллоидная, в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25% воды или растворителя. Нитроцеллюлоза коллоидная, в кусках, влажная, содержащая менее 25% спирта.

Нитроцеллюлоза сухая или влажная, содержащая менее 30% растворителя или 20% воды.

6. Ядовитые и отравляющие вещества:

любые ядовитые, сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару;

бруцин;

никотин;

стрихнин;

тетрагидрофурфуриловый спирт;

антифриз;

тормозная жидкость;

этиленгликоль;

ртуть;

все соли синильной кислоты и цианистые препараты;

циклон, цианосплав, мышьяковистый ангидрид и все другие сильнодействующие ядовитые и отравляющие вещества.

7. Едкие и корродирующие вещества:

сильные неорганические кислоты: соляная, серная, азотная и другие;  
фтористо-водородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и корродирующие вещества.

8. Другие опасные вещества, предметы и грузы, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства.

Примечание: Подробный перечень опасных веществ и предметов, запрещенных пассажирам к перевозке на гражданских воздушных судах,



содержится в *Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (издание ИКАО)*.

Материал №4

## **ТЕМА 9:**

### **ПРОПУСКНОЙ И ВНУТРИОБЪЕКТОВОЙ РЕЖИМ В АЭРОПОРТАХ, АВИАПРЕДПРИЯТИЯХ, ОРГАНИЗАЦИЯХ И УЧРЕЖДЕНИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

#### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

*Положение о пропускном и внутри объектовом режиме в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации Кыргызской Республики (далее Положение) разработано в соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Кыргызской Республики, Таможенного кодекса Кыргызской Республики, Закона Кыргызской Республики*

*"О государственной границе К.Р.", Положения о системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, , а также с учётом Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.*

*Положение определяет порядок организации и осуществления пропускного и внутри объектового режима в целях обеспечения авиационной безопасности в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации.*

*Требования настоящего Положения являются обязательными для авиационного персонала и работников аэропортов и авиапредприятий гражданской авиации независимо от форм собственности, должностных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории данного аэропорта или авиапредприятия.*

*На аэродромах совместного базирования, внесённых в Государственный реестр гражданских аэродромов К.Р., правила пропускного и внутри объектового режима устанавливаются руководителем аэропорта (авиапредприятия) гражданской авиации по согласованию с руководителем совместно базирующихся организаций (войсковых частей).*

*С учётом особенностей деятельности аэропортов гражданской авиации в каждом аэропорту разрабатывается Инструкция по пропускному и внутри объектовому режиму.*

*Руководители международных аэропортов Инструкции по пропускному и внутри объектовому режиму согласовывают с органами, пограничного, таможенного и других видов государственного контроля.*



*Инструкция в обязательном порядке доводится до сведения всего авиационного персонала, работников аэропорта (авиапредприятия), сотрудников службы авиационной безопасности, подразделений ВОХР аэропорта (авиапредприятия) и службы авиационной безопасности эксплуатантов.*

*Администрация аэропорта (авиапредприятия) принимает необходимые меры по организации и поддержанию пропускного и внутри объектового режима в соответствии с требованиями настоящего Положения.*

*Практическое осуществление пропускного и внутри объектового режима в аэропортах (авиапредприятиях) возлагается на службу авиационной безопасности.*

*Руководители структурных подразделений аэропорта (авиапредприятия) организуют контроль за соблюдением подчинёнными работниками правил пропускного и внутри объектового режима.*

*Каждый работник авиапредприятия гражданской авиации в целях обеспечения авиационной безопасности обязан строго соблюдать требования, изложенные в настоящем Положении.*

*Работники аэропорта (авиапредприятия), физические и юридические лица, виновные в нарушении правил пропускного и внутри объектового режима, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством Кыргызской Республики.*

*Положение о пропускном и внутри объектовом режиме в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации Кыргызской Республики включает в себя следующие главы:*

- Общие положения.*
- Пропускной режим.*
- Внутри объектовой режим.*
- Порядок допуска пассажиров в контролируемую зону аэропорта и к местам посадки в воздушные суда.*
- Порядок допуска членов экипажей воздушных судов в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).*
- Порядок допуска наземного персонала авиапредприятия в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).*
- Порядок допуска лиц сторонних организаций в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).*



- *Порядок допуска транспортных средств на территорию аэропорта (авиапредприятия).*
- *Порядок учёта, хранения, выдачи и изъятия пропусков*
- *в аэропортах (авиапредприятиях) гражданской авиации.*
- *Контроль за соблюдением правил пропускного и внутри объектового режима в международных аэропортах.*

## **ПРОПУСКНОЙ РЕЖИМ**

**ПРОПУСКНОЙ РЕЖИМ** - это совокупность правил и процедур допуска лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия), предназначенных для:

- *исключения возможности несанкционированного доступа физических лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия);*
- *определения порядка допуска работников и транспорта авиапредприятий в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) к воздушным судам и объектам с учётом сменности их работы;*
- *установления порядка допуска пассажиров и членов экипажей в контролируемую зону аэропорта;*
- *определения порядка допуска лиц сторонних организаций в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия);*
- *установления порядка пропуска транспортных средств сторонних организаций в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия);*
- *исключения возможности ввоза (вноса) в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) веществ и предметов, с помощью которых можно совершить акт незаконного вмешательства;*
- *установления порядка вывоза (выноса), ввоза (вноса) материальных ценностей с (на) контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия);*
- *организации и осуществления досмотра работников авиапредприятия и всех лиц при допуске их в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).*

*Для организации пропуска в контролируемую зону лиц и автотранспорта в аэропортах (авиапредприятиях) создаются контрольно-пропускные пункты.*



Контрольно-пропускные пункты строятся и оборудуются в каждом конкретном случае по типовым или индивидуальным проектам.

Количество контрольно-пропускные пункты, через которые осуществляется доступ в контролируемую зону, должно устанавливаться с учётом обеспечения эффективной работы аэропорта (авиапредприятия) и обслуживаться достаточным количеством сотрудников службы авиационной безопасности.

**Контрольно-пропускные пункты должны быть оборудованы:**

- надёжными средствами связи,
- освещением,
- турникетами,
- металлическими воротами с полностью автоматизированными системами открытия и закрытия, приводимыми в действие с помощью средств дистанционного управления,
- тревожной сигнализацией,
- техническими средствами для досмотра работников аэропорта (авиапредприятия) и всех лиц при допуске их в контролируемую зону,
- специальными устройствами для досмотра транспортных средств и грузов.

В помещениях контрольно-пропускного пункта должны быть оборудованы стенды:

- с образцами действующих в аэропорту (авиапредприятии) удостоверений и пропусков,
- образцами подписей должностных лиц имеющих право подписи постоянных, временных, разовых и материальных пропусков.

Использование запасных ворот в ограждении аэродрома для проезда транспорта к отдельно стоящим объектам аэропорта (авиапредприятия) должно контролироваться службой авиационной безопасности.

В международных аэропортах гражданской авиации администрацией аэропорта по согласованию с руководителями органов пограничного, таможенного и других видов контроля в пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики определяются места для производства пограничного, таможенного и иных видов контроля.



*В периоды повышенной опасности или при наличии особой угрозы усиливается действующая в аэропорту (авиапредприятии) система пропускного и внутри объектового режима за счёт привлечения дополнительных сил и средств.*

### **ВНУТРИ ОБЪЕКТОВЫЙ РЕЖИМ**

**Внутри объектовой режим** - это совокупность организационно-технических мероприятий и правил, направленных на обеспечение порядка передвижения лиц и транспортных средств в контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятия).

**Внутри объектовой режим устанавливается в целях:**

- исключения несанкционированного доступа в контролируемые зоны аэропорта (авиапредприятия);
- исключения возможности бесконтрольного передвижения персонала, пассажиров и транспортных средств в контролируемой зоне аэропорта;
- установления порядка допуска к местам посадки в воздушные суда пассажиров, следующих по маршруту стерильной зоны;
- установления порядка допуска к местам посадки в воздушные суда пассажиров, обслуживаемых в залах официальных лиц и делегаций.

**Для достижения целей внутри объектового режима:**

- определяются зоны ограниченного доступа;
- создаются стерильные зоны для прохода пассажиров, прошедших предполётный досмотр, к местам посадки в воздушные суда;
- организуется патрулирование сотрудниками службы авиационной безопасности в целях контроля за проходом работников авиапредприятия и лиц сторонних организаций в зоны или на объекты аэропорта (авиапредприятия), доступ в которые ограничен;
- внедряются технические средства контроля и охраны в контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятия);
- осуществляется досмотра работников аэропорта (авиапредприятия) и всех других лиц для допуска их в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).



**В контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятий)**

**не допускается;**

- производить съёмку авиационной техники, специального оборудования, технической документации и объектов аэропорта (авиапредприятия) без соответствующего на то разрешения;
- нахождения работников аэропорта (авиапредприятия) после окончания рабочего времени (смены) без разрешения администрации;
- курение и разведение огня в местах, не предусмотренных для этой цели;
- загромождение территории строительными и другими материалами, предметами, которые затрудняют движение людей, транспорта и могут вызвать загорание или скрытую закладку взрывного устройства;
- использование территории аэродрома под личные и коллективные огороды, под частные сеноуголья и для выпаса скота;
- оставлять открытыми окна в помещениях после окончания рабочего дня, в том числе и имеющие металлические решётки;
- нахождение на территории или объекте лиц в нетрезвом состоянии.

**ПОРЯДОК ДОПУСКА ПАССАЖИРОВ В КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ АЭРОПОРТА И К МЕСТАМ ПОСАДКИ В ВОЗДУШНЫЕ СУДА**

Пассажиры, в том числе обслуживаемые в залах официальных лиц и делегаций, после регистрации и прохождения предполётного досмотра, а в международных аэропортах и других видов контроля, предусмотренных законодательством Кыргызской Республики, допускаются в стерильную зону аэропорта для ожидания посадки и прохода к трапу воздушного судна.

Залы официальных лиц и делегаций должны быть изолированы от остальных помещений аэропорта. Вход в них должен располагаться вне контролируемой зоны аэропорта, а выход на перрон контролироваться. Контроль за перемещением пассажиров в стерильной зоне и посадкой их в воздушное судно осуществляется работниками службы организации пассажирских перевозок и сотрудниками службы авиационной безопасности аэропорта, а в международных аэропортах и представителями органов пограничного и таможенного контроля.

Не допускается выход пассажиров и членов экипажей воздушных судов на перрон, а также их посадка (высадка) в (из) воздушные суда международного сообщения без разрешения органов пограничного и таможенного контроля.



### **ПОРЯДОК ДОПУСКА ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ АЭРОПОРТА (АВИАПРЕДПРИЯТИЯ)**

*Члены экипажей воздушных судов проходят в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) по специальным удостоверениям (идентификационным картам) установленного образца для членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации.*

*Должностные лица, вписанные в задание на полёт с обратной стороны полётного листа, с целью проведения ими инспекторской проверки работы экипажа в полёте по выполнению нормативных требований по обеспечению безопасности полётов воздушных судов, авиационной безопасности, качеству проведения работ и оказания услуг, допускаются в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) в соответствии с порядком, установленным в аэропорту (авиапредприятии).*

*Удостоверения (идентификационные карты) членов экипажей воздушных судов действительны для прохода в контролируемую зону только в тех аэропортах, которые указаны в задании на полёт, а также на запасных аэродромах по маршруту следования.*

*Идентификационные карты членов экипажей воздушных судов зарубежных авиапредприятий в международных аэропортах дают право для посещения служб, обеспечивающих вылет воздушного судна.*

*Идентификационные карты свидетельствуют только о принадлежности их владельца к экипажу воздушного судна, но не заменяют действующие свидетельства лётного состава и документы, удостоверяющие личность.*

*Члены экипажей воздушных судов, а также лица, вписанные в задание на полёт с целью проведения инспекторской проверки экипажа в полёте, допускаются в контролируемую зону аэропорта после прохождения предполётного досмотра, а в случаях следования воздушного судна за границу Российской Федерации после прохождения таможенного и пограничного контроля.*

### **ПОРЯДОК ДОПУСКА НАЗЕМНОГО ПЕРСОНАЛА АВИАПРЕДПРИЯТИЯ В КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ АЭРОПОРТА (АВИАПРЕДПРИЯТИЯ)**

*Авиационный персонал аэропорта (авиапредприятия) и представители органов пограничного, таможенного и иных видов контроля допускаются в контролируемые зоны международного аэропорта по пропускам установленного в данном аэропорту образца.*

*Работники международных аэропортов, представители иностранных авиапредприятий допускаются в зону пограничного контроля по пропускам, выдаваемым органами пограничного контроля.*



*В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажей воздушных судов работники аэропорта (авиапредприятия) и другие лица перед допуском их в контролируемую зону аэропорта в обязательном порядке проходят досмотр.*

*Авиационный персонал, работники аэропорта (авиапредприятия), находящиеся в контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятия), обязаны иметь на верхней одежде с левой стороны пропуск с фотографией и надписями с указанием секторов допуска.*

*Специалисты аэропорта (авиапредприятия), имеющие непосредственное отношение к подготовке и выполнению полётов, техническому обслуживанию воздушных судов и обеспечивающие авиационную безопасность, допускаются на перрон и в воздушное судно для выполнения служебных обязанностей при наличии у них пропусков установленного образца.*

*В международных аэропортах должны быть определены стоянки воздушных судов, осуществляющих международные полёты.*

*Запрещается менять стоянки воздушных судов, с которых выполняются международные полёты и начинать движение воздушного судна для вылета за границу или в аэропорты КР без разрешения органов пограничного и таможенного контроля.*

*Доступ обслуживающего наземного персонала к воздушному судну в период осуществления пограничного, таможенного и иных видов контроля ограничивается, а в случаях необходимости - запрещается службой авиационной безопасности аэропорта.*

*В международных аэропортах погрузочно-разгрузочные операции, проводимые непосредственно на воздушных судах и складах, расположенных в контролируемой зоне аэропорта, независимо от того, какие организации осуществляют такие операции, производятся с разрешения таможенного органа.*

### **ПОРЯДОК ДОПУСКА ЛИЦ СТОРОННИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ АЭРОПОРТА (АВИАПРЕДПРИЯТИЯ)**

*Лица сторонних организаций и посетители, которым необходим доступ в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) для выполнения служебных заданий, допускаются по разовым или временным пропускам на основании предварительных заявок при предъявлении документа, удостоверяющего личность, а в зону пограничного контроля международного аэропорта - по пропускам, выдаваемым органами пограничного контроля.*



*Руководящий состав ФАС России и региональных управлений ФАС России (до заместителей начальников управлений включительно) при выполнении ими служебных обязанностей проходят в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) на основании служебного удостоверения.*

*Работники ФАС России, региональных управлений ФАС России и Межгосударственного авиационного комитета проходят в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) на основании служебного удостоверения и командировочных удостоверений, подписанных руководителями указанных органов.*

*Специалисты авиапредприятий и организаций гражданской авиации и других ведомств, привлекаемых к работе в комиссии Межгосударственного авиационного комитета, проходят в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) по временным пропускам, выдаваемым в установленном порядке согласно заявке подписанной председателем комиссии или его заместителем.*

*Представители Федеральной службы безопасности Российской Федерации, Федеральной службы охраны Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Государственного таможенного комитета Российской Федерации, Федеральной пограничной службы Российской Федерации, Российской трудовой инспекции и органов прокуратуры Российской Федерации, не имеющие пропусков в данный аэропорт (авиапредприятие), проходят в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) на основании служебного удостоверения с соблюдением мер авиационной безопасности и в соответствии с технологией, разработанной администрацией аэропорта (авиапредприятия), согласованной с территориальными подразделениями указанных органов и утверждённой на заседании аэропортовой комиссии по авиационной безопасности.*

*Сотрудники Федеральной службы охраны Российской Федерации при выполнении служебных обязанностей и проведении охранных мероприятий, в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 27.05.96 № 57-ФЗ "О Государственной охране", проходят в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) с табельным оружием и специальными техническими средствами.*

*Представители отраслевых профсоюзов гражданской авиации для реализации уставных задач и предоставленных профсоюзам прав проходят на рабочие места, находящиеся в контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятия), где работают члены соответствующих профсоюзов, по пропускам и в соответствии с порядком, установленным в данном аэропорту.*

*В международных аэропортах директор ФАС России и его заместители, начальники управлений ФАС России и их заместители, а также начальники региональных управлений ФАС России и их заместители проходят в зону*



пограничного контроля по служебным удостоверениям.

*Должностные лица перечисленные в пунктах 7.2 - 7.7, прибывающие в международные аэропорты для исполнения служебных обязанностей, пропускаются в зону пограничного контроля, при наличии у них служебных удостоверений.*

*Сотрудники дипломатических и консульских представительств пропускаются в зоны пограничного и таможенного контроля при наличии у них специальных пропусков, выдаваемых в установленном порядке.*

*Личный состав региональных поисково-спасательных баз, пожарно-спасательных команд, бригады скорой медицинской помощи и спецтранспорт для ликвидации последствий авиационных и чрезвычайных происшествий допускаются в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) и на его объекты в соответствии с технологией, разработанной администрацией аэропорта (авиапредприятия) и утверждённой комиссией по авиационной безопасности.*

*При возникновении чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в аэропорту (авиапредприятии) вводится в действие план операции Набат, в контролируемую зону и на объекты аэропорта (авиапредприятия) осуществляется в соответствии с технологией, разработанной администрацией аэропорта (авиапредприятия) и утверждённой на заседании оперативного штаба.*

### **ПОРЯДОК ДОПУСКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИЮ АЭРОПОРТА (АВИАПРЕДПРИЯТИЯ)**

*Порядок допуска на аэродром транспортных средств авиапредприятий и сторонних организаций устанавливается с учётом требований документов по организации движения автотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах КР.*

*Пропуск на транспортное средство для въезда в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) выдаётся в бюро пропусков по разрешению администрации аэропорта (авиапредприятия), в котором указывается тип (марка) и государственный номер транспортного средства, срок действия пропуска, дата выдачи, печать и подпись лица, выдавшего пропуск.*

*Постоянные пропуска для выезда в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) выдаются на транспортные средства, которым необходим*



регулярный въезд в эту зону. Срок действия постоянных пропусков не должен превышать одного года.

Для обеспечения проезда транспортных средств, которым не требуется регулярный въезд в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия), предусматривается выдача временных и разовых пропусков.

В таких пропусках указывается: ФИО водителя; тип (марка) и номер транспортного средства;

наименование организации-владельца данного транспортного средства; ФИО, должность, принадлежность к конкретной службе аэропорта (авиапредприятия) лица, сопровождающего транспортное средство; ФИО, должность, принадлежность к конкретной службе аэропорта (авиапредприятия) лица, проводшего инструктаж водителя; подпись руководителя, ответственного за выдачу пропуска, печать и дата выдачи.

Пропуска для транспортных средств должны постоянно находиться на этих транспортных средствах.

Наличие на транспортном средстве пропуска не означает, что находящиеся в нём лица имеют разрешение на въезд в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) без предъявления соответствующих пропусков и документов, удостоверяющих личности водителя и пассажиров.

Установление личности водителя и пассажиров проводится при каждом въезде и выезде транспортного средства в контролируемую зону (из контролируемой зоны).

Допуск транспортных средств в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия), при необходимости, может ограничиваться в целях усиления мер авиационной безопасности.

Встречу транспортных средств сторонних организаций на КПП, их сопровождение до места, определённого в заявке и обратно, а также контроль за транспортным средством в процессе работы, обеспечивают начальники служб аэропорта (авиапредприятия), ответственные за проведение работ.

Допуск служебного транспорта подразделений НСБ КР, Министерства внутренних дел КР, Государственного таможенного комитета КР, Государственной пограничной службы и Прокуратуры КР в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) осуществляется с соблюдением мер авиационной безопасности по упрощённой технологии, разработанной администрацией аэропорта (авиапредприятия), согласованной с территориальными органами указанных ведомств и утверждённой на заседании аэропортовой комиссии по авиационной безопасности.



*Допуск транспортных средств Государственной службы охраны КР в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) осуществляется по разовым пропускам без предварительных заявок и, при необходимости, в сопровождении сотрудника службы авиационной безопасности аэропорта.*

*Транспортные средства всех типов, допускаемые к эксплуатации на аэродроме и за его пределами, должны состоять на учёте в ГАИ МВД КР, иметь соответствующие документы.*

*Выдачу пропусков на транспортные средства, находящиеся в личном пользовании, и их въезд в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) не допускается.*

*Порядок учёта, хранения, выдачи и изъятия пропусков в аэропортах (авиапредприятиях) гражданской авиации*

*Порядок оформления и выдачи различных видов и пропусков определяется "Инструкцией по пропускному и внутри объектовому режиму", разрабатываемой в каждом аэропорту (авиапредприятии) гражданской авиации.*

**Пропуска по назначению подразделяются:**

- личные;
- транспортные;
- материальные.

**Личные и транспортные пропуска по срокам действия подразделяются:**

- на постоянные,
- временные,
- разовые

*и дают право допуска в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).*

***Постоянные пропуска для прохода в контролируемую зону выдаются сроком до 3 лет с последующим продлением (заменой) лицам, постоянно работающим в аэропорту (авиапредприятии). Основанием для выдачи постоянного пропуска является приказ руководителя администрации аэропорта (авиапредприятия) о приёме на работу.***



*В таких пропусках указывается*

- ФИО сотрудника,
- занимаемая им должность,
- принадлежность к данной организации,
- дата выдачи,
- печать,
- подпись руководителя.

**Временные пропуска** выдаются лицам, временно работающим в аэропорту (авиапредприятии), на срок до окончания работ, но не более одного года, а также работникам, утратившим служебное удостоверение, до окончания служебного расследования.

В международных аэропортах постоянные и временные пропуска выдаются в соответствии со списками, согласованными с органами пограничного и таможенного контроля.

**Разовые пропуска** выдаются для однократного посещения аэропорта (авиапредприятия) или объекта лицам по предъявлению документов, удостоверяющих личность.

При оформлении разового пропуска на группу лиц пропуск выписывается на старшего группы с приложением списка следующих с ним лиц.

**Разовый пропуск действителен на день посещения с момента его получения до истечения времени, указанного в пропуске.**

При выходе посетителей из контролируемой зоны аэропорта (авиапредприятия) разовые пропуска изымаются работниками КПП и сдаются в конце рабочего дня в бюро пропусков.

**Транспортные пропуска выдаются;**

- **постоянные** - на транспортные средства и другую подвижную технику, имеющую право въезда (выезда) в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия) сроком на один год;

- **временные** - на транспортные средства сторонних организаций, работающих в контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятия) по договору на срок выполнения работы, но не более одного года;

- **разовые** - на транспортные средства сторонних организаций для въезда в контролируемую зону аэропорта в день выдачи пропуска.



*Материальные пропуска выписываются лицами на материальные ценности, подлежащие выносу (вывозу), вносу (ввозу) из (на) контролируемой зоны аэропорта.*

*Материальные пропуска выдаются руководителями структурных подразделений аэропорта (авиапредприятия), руководителями сторонних организаций, имеющих на это право, с указанием ФИО экспедитора, наименования вывозимого (ввозимого) груза, типа (марки) и государственного номера транспортного средства, количества мест, номера накладной ведомости, даты выдачи и подписи материально-ответственного лица.*

*Образцы материальных пропусков и образцы подписей лиц, имеющих право на их выдачу, предварительно представляются в службу авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия).*

*Материальный пропуск является разовым и действителен в течение дня его выписки и изымается после совершения операции выноса (вывоза), вноса (ввоза) материальных ценностей.*

*В международных аэропортах основанием для выписки материального пропуска, кроме накладной на приём и выдачу прибывших из-за границы материальных ценностей и груза, является решение таможенного органа о их выпуске.*

*Основанием, дающим право перевозки грузов транспортом аэропорта (авиапредприятия) от грузового терминала, расположенного на территории аэропорта, до воздушного судна и обратно, являются сопроводительные перевозочные документы (грузовая ведомость, почтовые накладные, багажная ведомость и др.), а также иные документы и основания в соответствии с законодательством Российской Федерации.*

*Порядок учёта, хранения, выдачи и уничтожения (списания) бланков пропусков устанавливается как документ строгой отчётности.*

*На бланках всех пропусков типографским способом или нумератором проставляются порядковые номера, а при необходимости номера серии.*

*Пропуска должны иметь достаточную степень защиты от подделки.*

*Бланки пропусков хранятся в надёжно запираемых и опечатываемых сейфах или металлических шкафах и учитываются в специальном журнале отдельно по каждому виду бланков.*

*При увольнении или переводе в другое предприятие работник аэропорта (авиапредприятия) сдаёт пропуск по месту его получения, о чём делается соответствующая запись в журнале учёта и выдачи пропусков.*

*Контроль за соблюдением правил пропускного и внутри объектового режима в международных аэропортах.*



Служба авиационной безопасности и органы пограничного и таможенного контроля в пределах прав, предоставленных им законодательством, осуществляют контроль за соблюдением гражданами, иностранными гражданами и лицами без гражданства, должностными лицами и работниками предприятий и организаций правил и инструкций пропускного и внутри объектового режима в международном аэропорту.

Администрацией аэропорта, в целях контроля за соблюдением правил пропускного и внутри объектового режима физическими и юридическими лицами, осуществляются организационные и практические мероприятия, в том числе, совместно с представителями органов пограничного, таможенного контроля и службой авиационной безопасности аэропорта проводятся комплексные проверки состояния пропускного и внутри объектового режима.

Материалы таких проверок оформляются актом и представляются руководителю аэропорта для принятия мер по устранению выявленных недостатков.

Служба авиационной безопасности, подразделения ВОХР, а также органы, наделённые правом обеспечения авиационной безопасности, информируют органы пограничного и таможенного контроля о всех лицах, задерживаемых в контролируемой зоне международного аэропорта.

Материал №5

## **ОЦЕНКА УГРОЗ, УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ**

Особенно актуальна задача защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Воздушное судно с точки зрения организаторов террористической деятельности является весьма привлекательным объектом, так как:

- любое событие на борту ВС вызывает масштабный резонанс в обществе;
  - для захвата или уничтожения ВС требуется минимальное число людей, оружия, взрывчатых веществ или их имитаторов;
  - ВС при его захвате и угоне может использоваться как мощное орудие нападения на стратегические объекты государства
- Перечисленные обстоятельства диктуют острую необходимость создания системы, способной обеспечить безопасную деятельность авиакомпании
- Предотвратить угрозы, как правило, не представляется возможным, однако риски можно свести к минимуму, создав адекватные меры защиты.



*Управление рисками представляет собой совокупность системно организованных процедур для удержания величины риска в определенных пределах*

*Для этого осуществляется экспертная оценка состояния авиационной безопасности того или иного объекта или направления деятельности, выработка решения по принятию адекватных мер и практическое их осуществление*

*Необходимо учесть, что экспертная оценка и практическое принятие мер должны быть возложены на разные структурные подразделения, чтобы избежать ситуации, когда одно и то же лицо осуществляет оценку и несет ответственность за принимаемые практические решения*

*Методика оценки угрозы и модель управления риском приведены соответственно в Добавлениях 4 и 5 Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от акта незаконного вмешательства ICAO, Doc.8973/6,2002/*

*Методики универсальны и могут применяться для оценки угрозы в отношении авиаперевозчика, аэропорта и государства в целом, а также служить инструментом оптимизации ресурсного обеспечения*

*Исходным элементом механизма управления рисками служит оценка угроз – экспертное суждение о вероятности и возможности наступления событий, влияющих на безопасность деятельности авиакомпании. Выполнение этой задачи – весьма сложная процедура, требующая от сотрудников глубоких профессиональных знаний, аналитического мышления и широкого кругозора*

*Необходим постоянный сбор информации о событиях, способных влиять на безопасность компании*

*Оценка риска может быть осуществлена посредством проверки соответствия нормативных документов компании международным стандартам и национальным руководящим документам в сочетании с контролем качества и полноты реального выполнения мероприятий по авиационной безопасности в конкретных аэропортах с учетом уровня угрозы*

*В числе основных оцениваемых параметров можно назвать следующие:*

- Нормативно-правовая база обеспечения авиационной безопасности;*
- Меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади;*
- Меры, касающиеся перевозимого в грузовом отсеке багажа;*
- Меры, касающиеся грузов, почты и других предметов;*
- Меры, касающиеся бортового питания;*
- Перевозка вооруженного персонала и оружия;*
- Меры, касающиеся контроля прохождения авиационного персонала в зоны ограниченного доступа;*



- Меры, принимаемые по защите воздушного судна;
- Меры безопасности для экипажей воздушного судна на эстафете;
- Депортация/сопровождение под охраной;
- Безопасность деятельности представительств

Основополагающий принцип в проблеме управления рисками заключается в том, что управлять можно лишь измеримыми параметрами – только так можно получить количественную оценку результатов управления, установить, что происходит при каком-либо изменении исходных параметров. В ряде авиакомпаний получил применение универсальный математический аппарат для оценки угроз

Оценка угрозы основывается на анализе поступающей информации и определении вероятности возникновения опасного события, которое может произойти при выполнении эксплуатационных процедур

Для определения уровня угрозы вводится коэффициент угрозы  $K_u$ , представляющий собой сумму ряда количественных показателей, устанавливаемых для каждого исследуемого вопроса в зависимости от степени его влияния на уровень угрозы в целом

Фактические значения этих показателей собраны в таблице специальной формы оценки исследования угрозы

Состояние защищенности объекта характеризуется коэффициентом авиационной безопасности  $K_{AB}$ , также представляющим собой сумму количественных показателей, фактические значения которых собраны в таблице специальной формы исследования уровня обеспечения авиационной безопасности для данного объекта (аэропорта, воздушного судна, представительства авиационной компании и т.д.)

Ввиду того, что структура собираемых сведений носит разноплановый характер и содержит множество переменных, в целях сокращения числа переменных и определения взаимосвязи между ними применяется факторный анализ

Величина риска  $K_p$  определяется как отношение коэффициента угрозы  $K_u$  к коэффициенту авиационной безопасности  $K_{AB}$ , что позволяет сопоставить степень угрозы с реальным состоянием системы безопасности и получить некое числовое значение, выраженное через коэффициент риска

Вычисленные таким образом агрегированные коэффициенты, характеризующие уровень угроз и уровень рисков, сводятся в матрицу рисков

При анализе матрицы рисков следует учитывать, что применяемые в ней три цвета /зеленый, желтый, красный/ определяют только границы различных уровней риска, но сама матрица не является аналогом уличного светофора. Выбор приемлемого уровня риска при выполнении любого вида деятельности остается за полномочным руководителем. Так как границы уровней рисков определяются агрегированными



коэффициентами, всегда есть возможность управлять ими, предусматривая меры, адекватные имеющимся угрозам. Для реализации возможности управления рисками разрабатывается специальная матрица управления рисками, представляющая собой таблицу, в которой приводится описание стандартных и дополнительных мер безопасности, применяемых как в обычных условиях, так и при изменении уровня угроз. Наличие такой заранее подготовленной матрицы позволяет оперативно принимать оптимальные управленческие решения, адекватные изменению обстановки. Кроме того, наличие матрицы управления рисками дает возможность разрабатывать долгосрочные планы совершенствования системы безопасности и решать вопросы регулирования ресурсного обеспечения.

Процесс управления рисками представляет собой непрерывную череду процедур, проводимых в указанной последовательности и выполняемых сотрудниками на основе разработанной методики. Периодичность обновления всего поля сведений составляет 3 месяца. Контроль текущей обстановки и оперативное реагирование осуществляется круглосуточно и непрерывно; ежесуточно руководству авиакомпании предоставляется письменный доклад обстановки по более чем 20 контролируемым параметрам.

Собираемая информация после соответствующей обработки помещается в базу данных и служит основой для последующего анализа. Предусмотрен также оперативный вход в базу данных для получения справок по любому объекту.

Только каждодневная превентивная работа позволяет рассчитывать на сокращение рисков от угроз террористических актов.

## Материал №6

### **ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ И РУЧНОЙ КЛАДИ**

Цель досмотра пассажиров и принадлежащей им 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 принадлежащая им ручная кладь должны пройти досмотр до получения разрешения подняться на борт воздушного судна или пройти в стерильную зону.

Главными принципами досмотра являются:



- осуществление досмотра в аэропортах всех без исключения пассажиров, членов экипажа воздушного судна, сотрудников аэропортов и иных лиц, не являющиеся пассажирами;

- обязательное изъятие (возмездное или безвозмездное) у пассажиров и иных категорий лиц опасных веществ и предметов, запрещенных к авиаперевозкам;

- строгое соблюдение законности при досмотре, неотвратимости привлечения нарушителей к административной или уголовной ответственности.

Досмотру должна предшествовать регистрация и проверка личности пассажира с целью установления достоверности перевозочных документов и их соответствия личности предъявителя.

Зоны, куда проходят пассажиры после досмотра до посадки на борт воздушного судна, должны быть определены как стерильные зоны. Целостность таких стерильных зон обеспечивается на основе использования запирающих устройств или других средств контроля за всеми потенциальными точками доступа в стерильную зону. Прежде чем воспользоваться такой стерильной зоной сотрудники службы авиационной безопасности аэропорта проводят ее тщательную проверку.

Все готовящиеся к вылету пассажиры и их ручная кладь досматриваются в аэропортах с использованием специального оборудования.

Личный досмотр пассажиров в обязательном порядке производится в специально оборудованных для этого комнатах в случаях:

- поступления информации о наличии у пассажира огнестрельного или холодного оружия, взрывных устройств, взрывчатых и иных опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке;

- выявления, путем личного наблюдения, работниками службы авиационной безопасности признаков подозрительного поведения и действий пассажира, возможно свидетельствующих о его преступных намерениях или вызывающих подозрение о возможном наличии у него предметов, запрещенных к перевозке;

- наличия у пассажира аппарата, стимулирующего его сердечную деятельность;

- пассажир не в состоянии проходить досмотр общим порядком в связи с болезнью.



Конкретная информация о соответствующих процедурах проведения личного досмотра пассажиров и принадлежащей им ручной клади должна содержаться в программах авиационной безопасности аэропортов и авиапредприятий.

Ручной досмотр производится:

- когда оборудование, используемое для обеспечения безопасности, отсутствует или неисправно;

- в случаях выявления неопознанных предметов, имеющих у пассажиров, которые приводят к срабатыванию сигнализации, а также более тщательного осмотра любых предметов подозрительного характера, обнаруженных при досмотре ручной клади с помощью специального оборудования;

- в период повышенной угрозы актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. В зависимости от уровня угрозы Органом гражданской авиации устанавливается степень выборочности проведения ручного досмотра.

Пассажир, у которого при досмотре обнаружены вещества и предметы, за изготовление, ношение или хранение которых предусмотрена уголовная или административная ответственность (взрывчатые вещества, взрывные устройства, огнестрельное нарезное оружие, наркотическое, ядовитые, отравляющие вещества и т.п.), снимается с рейса и вместе с материалами (протоколом и изъятыми веществами и предметами) передается по подследственности, согласно законодательства Кыргызской Республики в органы Службы национальной безопасности Кыргызской Республики или Министерства внутренних дел для решения вопроса о привлечении его к ответственности.

Взрывчатые вещества, различные предметы, ими начиненные, средства взрывания, огнестрельное оружие, боеприпасы, взрывпакеты, сигнальные и осветительные ракеты, ядовитые, отравляющие, радиоактивные и наркотические вещества и т.п., изъятые при досмотре у пассажиров, передаются в Службу национальной безопасности Кыргызской Республики. В обращении со взрывоопасными, ядовитыми, отравляющими и радиоактивными веществами необходимо соблюдать исключительную осторожность: категорически запрещается самостоятельно разбирать или обезвреживать предметы, начиненные этими веществами.



Обнаруженные при досмотре пассажиров вещества и предметы, которые могут быть использованы в качестве средств насилия и угроз над экипажем и пассажирами, но разрешены к перевозке, передаются экипажу на время полета для вручения их владельцам по прибытии в аэропорт назначения.

Любому лицу, отказывающемуся от прохождения досмотра или отказывающемуся от досмотра принадлежащего ему зарегистрированного багажа или ручной клади, в посадке отказывается.

Прошедшие досмотр пассажиры не должны иметь контакта с лицами, не прошедшими такого досмотра, в том числе и с работниками гражданской авиации, не имеющими отношения к обслуживанию пассажиров. С этой целью в аэровокзалах должны устанавливаться специальные залы ожидания для досмотренных пассажиров и приниматься меры по недопущению такого контакта при следовании пассажиров по перрону для посадки в самолет.

В случае смешивания прошедших и не прошедших досмотр пассажиров предпринимаются следующие действия:

- стерильная зона полностью освобождается, и сотрудники службы авиационной безопасности проводят ее полный досмотр;

- готовящиеся к вылету пассажиры и их ручная кладь проходят повторный досмотр прежде, чем им будет разрешен допуск на борт воздушного судна;

- в случае, если готовящиеся к вылету пассажиры имеют доступ к воздушному судну после случайного смешивания пассажиров соответствующие воздушное судно также подвергается полному внутрикабинному досмотру.

На воздушном судне, находящемся в полете, досмотр может быть при необходимости произведен по решению командира воздушного судна независимо от согласия пассажира. Досмотр в этом случае производится командиром воздушного судна или по его поручению членом (членами) экипажа.

Допускается проведение досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа в зданиях аэровокзалов в специально оборудованных для этой цели местах.

Перевозка воздушными судами багажа и ручной клади пассажиров, не явившихся на посадку, запрещается. Такой багаж и ручная кладь снимаются с воздушного судна, досматриваются и хранятся до востребования в камерах хранения невостребованного багажа.



## Материал №7

### **ПРАВОВЫЕ И НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

*Любое государство, развивая свою систему воздушного транспорта, формирует для ее деятельности правовую и нормативную базу, основанную на общепризнанных международных правовых актах и документах.*

*Любая безопасность, тем более авиационная, начинается с законодательства. Законодательная база функционирования системы авиационной безопасности базируется на трех основных источниках:*

- *Международные правовые акты и документы по авиационной безопасности (Конвенции, Приложения к Чикагской конвенции, Руководства и Правила ИКАО, а также документы других международных организаций гражданской авиации);*
- *Правовые акты, связанные с безопасностью и авиационной безопасностью (Конституция КР, законы и кодексы, Указы Президента КР, постановления Правительства КР);*
- *Нормативные и руководящие документы по обеспечению авиационной безопасности, изданные полномочным органом гражданской авиации КР*

#### **Источники международных правовых актов:**

- *«Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (Дос. 8973/6с/ ;*
- *Международные стандарты и рекомендуемая практика Приложения 17 к Конвенции о Международной гражданской авиации «Безопасность», «Конвенции о борьбе с незаконным захватом ВС» /Дос. 8920/*
- *Конвенция «О международной организации гражданской авиации /ICAO/, Чикаго, 1944 г.*
- *Конвенция «О преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна», Токио, 14 сентября 1963 г./Дос. 8920/*
- *Конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации», 23 сентября, Монреаль, 1971 г /Дос.8966/*
- *Протокол к Монреальской конвенции 1971 г. «О борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию», Монреаль, 24 февраля 1988 г. /Дос. 9518/*
- *Конвенция «О маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения», 1 марта 1991 г. /Дос.9571/*



- Приложение 17 к Чикагской конвенции ICAO «Безопасность – защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», Международные стандарты и рекомендуемая практика, 1991 г.
- Приложение 18 к Чикагской конвенции ICAO «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху»
- Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Соглашение государств-участников СНГ от 26 мая 1995 г., Минск
- Декларация совещания министров «восьмерки» в г. Оттава по борьбе с терроризмом от 12 декабря 1995 г.

**Основными нормативными документами по авиационной безопасности являются:**

- **Воздушный кодекс Кыргызской Республики**
- **Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденные приказом Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 27.01.2016 года №1**
- **Постановление Правительства КР от 17.02.99 г. №87 «Об утверждении нормативных актов по обеспечению авиационной безопасности на объектах гражданской авиации»**
  - **Положение об охране воздушных судов и особо важных объектов гражданской авиации в аэропортах, авиапредприятиях Кыргызской Республики**
  - **Положение по организации пропускного и внутри объектового режима в аэропортах и авиапредприятиях КР**
  - **Нормы, правила и процедуры по обеспечению безопасности в аэропортах КР**

**Совершенствование нормативной правовой базы обеспечения авиационной безопасности является одним из основных направлений развития авиационной безопасности на воздушном транспорте. Основными путями реализации этого направления являются:**

- разработка авиационных правил по авиационной безопасности**
- создание полного пакета нормативных правовых документов, регламентирующих функционирование системы авиационной безопасности.**
- создание стандартов по авиационной безопасности;**
- приведение законодательной базы КР в соответствие с основными принципами обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации КР (Уголовный кодекс КР, Кодекс об административных правонарушениях и др.).**



- Приложение 17 к Чикагской конвенции ICAO «Безопасность – защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», Международные стандарты и рекомендуемая практика, 1991 г.
- Приложение 18 к Чикагской конвенции ICAO «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху»
- Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Соглашение государств-участников СНГ от 26 мая 1995 г., Минск
- Декларация совещания министров «восьмерки» в г. Оттава по борьбе с терроризмом от 12 декабря 1995 г.

**Основными нормативными документами по авиационной безопасности являются:**

- **Воздушный кодекс Кыргызской Республики**
- **Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденные приказом Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 27.01.2016 года №1**
- **Постановление Правительства КР от 17.02.99 г. №87 «Об утверждении нормативных актов по обеспечению авиационной безопасности на объектах гражданской авиации**
- **Положение об охране воздушных судов и особо важных объектов гражданской авиации в аэропортах, авиапредприятиях Кыргызской Республики**
- **Положение по организации пропускного и внутри объектового режима в аэропортах и авиапредприятиях КР**
- **Нормы, правила и процедуры по обеспечению безопасности в аэропортах КР**

**Совершенствование нормативной правовой базы обеспечения авиационной безопасности является одним из основных направлений развития авиационной безопасности на воздушном транспорте. Основными путями реализации этого направления являются:**

- разработка авиационных правил по авиационной безопасности**
- создание полного пакета нормативных правовых документов, регламентирующих функционирование системы авиационной безопасности.**