



ИКАО

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 17

к Конвенции о международной
гражданской авиации

Авиационная безопасность

Защита международной гражданской авиации
от актов незаконного вмешательства

Издание двенадцатое, июль 2022 года



Настоящее издание заменяет, с 18 ноября 2022 года, все предыдущие издания Приложения 17.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики содержатся в предисловии.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ИКАО

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации

Авиационная безопасность

Защита международной гражданской авиации
от актов незаконного вмешательства

Издание двенадцатое, июль 2022 года

Настоящее издание заменяет, с 18 ноября 2022 года, все предыдущие издания Приложения 17.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики содержатся в предисловии.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

Издание первое, 1975.
Издание одиннадцатое, 2020.
Издание двенадцатое, 2022.

Приложение 17. Авиационная безопасность.
Защита международной гражданской авиации от актов
незаконного вмешательства

Номер заказа: AN 17
ISBN 978-92-9265-808-3 (печатная копия)

© ИКАО, 2022

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

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к КATALOGУ ИКАО *"Продукция и услуги"*; каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int. Ниже приводится форма для регистрации таких поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКИ И ИСПРАВЛЕНИЙ

[illegible][illegible]

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	(vii)
ГЛАВА 1. Определения	1-1
ГЛАВА 2. Общие принципы.....	2-1
2.1 Цели.....	2-1
2.2 Применимость	2-1
2.3 Безопасность и упрощение формальностей.....	2-1
2.4 Международное сотрудничество	2-2
2.5 Инновации, исследования и разработки.....	2-2
ГЛАВА 3. Организация	3-1
3.1 Национальная организация и соответствующий полномочный орган.....	3-1
3.2 Эксплуатация аэропортов.....	3-2
3.3 Эксплуатанты воздушных судов	3-2
3.4 Подготовка кадров, квалификация и культура авиационной безопасности	3-3
3.5 Контроль качества.....	3-4
3.6 Поставщики обслуживания воздушного движения	3-5
ГЛАВА 4. Превентивные меры безопасности.....	4-1
4.1 Цели.....	4-1
4.2 Меры, касающиеся контроля доступа	4-1
4.3 Меры, касающиеся воздушных судов	4-2
4.4 Меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади.....	4-2
4.5 Меры, касающиеся перевозимого в грузовом отсеке багажа.....	4-3
4.6 Меры, касающиеся груза, почты и других предметов	4-4
4.7 Меры, касающиеся особых категорий пассажиров.....	4-5
4.8 Меры, касающиеся неконтролируемой зоны	4-6
4.9 Меры, касающиеся киберугроз	4-6
ГЛАВА 5. Руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства	5-1
5.1 Предотвращение.....	5-1
5.2 Ответные действия.....	5-1
5.3 Обмен информацией и представление уведомлений	5-2

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ 17

Выдержки из Приложения 2 "Правила полетов"	ДОП-1
Выдержки из Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов"	
Часть I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"	ДОП-3
Выдержки из Приложения 8 "Летная годность воздушных судов"	ДОП-5
Выдержки из Приложения 9 "Упрощение формальностей"	ДОП-7
Выдержки из Приложения 10 "Авиационная электросвязь"	
Том IV (Системы наблюдения и предупреждения столкновений)	ДОП-17
Выдержки из Приложения 11 "Обслуживание воздушного движения"	ДОП-18
Выдержка из Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий"	ДОП-20
Выдержки из Приложения 14 "Аэродромы"	
Том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов"	ДОП-21
Выдержки из Приложения 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"	ДОП-25
Выдержки из Дос 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху"	ДОП-26
Выдержки из Правил аэронавигационного обслуживания	
"Организация воздушного движения" (Дос 4444)	ДОП-27
Выдержки из тома III "Правила эксплуатации воздушных судов"	
Правил аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (Дос 8168).....	ДОП-32

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Материал, включенный в настоящее Приложение, разработан в соответствии со следующими двумя резолюциями Ассамблеи:

Резолюция A17-10. Претворение в жизнь государствами требований и практики по безопасности, принятых данной Ассамблеей, и дальнейшая работа ИКАО в связи с такими требованиями и практикой

...

АССАМБЛЕЯ,

...

3. ПОРУЧАЕТ Совету с помощью других правомочных органов ИКАО доработать и включить соответствующий материал, содержащийся в добавлениях к настоящей резолюции, в качестве Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил в существующие или новые Приложения, или в другие нормативные документы или инструктивный материал Организации.

Резолюция A18 10. Дополнительные технические меры по обеспечению безопасности международного гражданского воздушного транспорта

...

АССАМБЛЕЯ,

1. ПОРУЧАЕТ Совету обеспечить в отношении технических аспектов безопасности воздушного транспорта, чтобы:
 - а) Генеральный секретарь по-прежнему уделял должное внимание вопросу безопасности воздушного транспорта, придавая ему очередность соразмерно существующей угрозе безопасности воздушного транспорта;

...

Исходя из работы, проделанной Аэронавигационной комиссией, Авиатранспортным комитетом и Комитетом по незаконному вмешательству¹, и на основе замечаний, полученных от Договаривающихся государств и заинтересованных международных организаций, которым был направлен проект материала, Совет, в соответствии с положениями статьи 37 Конвенции о международной гражданской авиации, принял 22 марта 1974 года

¹ На 224-й сессии Совета Комитет по незаконному вмешательству был переименован в Комитет по авиационной безопасности.

Приложение 17 к Конвенции, озаглавленное "Стандарты и Рекомендуемая практика. Авиационная безопасность"². Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства".

В таблице А указывается источник последующих поправок, содержится перечень основных вопросов и приводятся даты принятия Советом Приложения и поправок их вступления в силу и начала применения.

Введение

Для того чтобы государства располагали исчерпывающим документом для осуществления мер безопасности, определяемых настоящим Приложением, в прилагаемом дополнении приводятся выдержки из других Приложений, *Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Дос 9284), PANS-ATM и PANS-OPS относительно действий, которые должны предприниматься государствами, с целью предотвращения незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также когда такое вмешательство было совершено.

Инструктивный материал

Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос 8973 – для служебного пользования) содержит подробные правила и инструктивные указания по аспектам авиационной безопасности и предназначается для оказания помощи государствам в осуществлении их соответствующих национальных программ обеспечения безопасности гражданской авиации, предусматриваемых техническими требованиями Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации.

Всеобъемлющий материал по подготовке кадров в области авиационной безопасности и оказанию государствам помощи в достижении целей обеспечения безопасности гражданской авиации содержится в разработанной ИКАО программе обучения в области авиационной безопасности, состоящей из серии учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ).

Действия Договаривающихся государств

Применение. Положения Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащиеся в настоящем документе, применяются Договаривающимися государствами.

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на налагаемое статьей 38 Конвенции обязательство, по которому Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в данном Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается направлять уведомление в Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, или об устранении какого-либо различия, о котором Организация уведомлялась ранее. После принятия каждой поправки к данному Приложению Договаривающимся государствам будет немедленно направлен специальный запрос относительно уведомления о различиях.

Договаривающимся государствам предлагается направлять такое уведомление также о любых различиях с Рекомендуемой практикой, содержащейся в настоящем Приложении, и любых поправках к нему, если уведомление о таких различиях имеет важное значение для безопасности аэронавигации.

Помимо обязательства государств по статье 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации через посредство служб аэронавигационной информации различий между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

² Начиная с двенадцатого издания Приложение 17 называется "Авиационная безопасность".

Распространение информации. Информация о введении, отмене и изменении средств, обслуживания и правил, связанных с эксплуатацией воздушных судов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой настоящего Приложения, должна рассылаться и вступать в силу согласно положениям Приложения 15.

Использование текста Приложения в национальных правилах. 13 апреля 1948 года Совет принял резолюцию, в которой обратил внимание Договаривающихся государств на целесообразность использования ими в своих национальных правилах, насколько это практически возможно, точно таких же формулировок из тех Стандартов ИКАО, которые носят нормативный характер, а также на целесообразность указания отклонений от Стандартов, включая любые дополнительные национальные правила, имеющие важное значение для безопасности или регулярности аэронавигации. Положения настоящего Приложения сформулированы по возможности таким образом, чтобы облегчить их использование в национальном законодательстве без существенных изменений текста.

Общие сведения

Приложения состоят из указанных ниже частей, которые, однако, не обязательно присутствуют в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал собственно Приложения:*

- a) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

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 Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции.

Рекомендуемая практика. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признается желательным в интересах безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но который является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- c) *Определения* употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.

2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*

- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
- b) *Введения*, содержащие пояснительный материал, помещаемый в начале частей, глав или разделов Приложения для облегчения понимания порядка применения текста.

- с) *Примечания*, включаемые, где это необходимо, в текст, чтобы дать фактологическую информацию или ссылки, имеющие отношение к соответствующим Стандартам и Рекомендуемой практике; эти примечания не являются составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики.
- д) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать для целей внутреннего использования и для других предусмотренных Конвенцией целей текст на одном из указанных языков непосредственно или в переводе на свой язык и соответственно уведомить Организацию.

Для быстрого определения статуса любого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются прямым светлым шрифтом; *Рекомендуемая практика* – светлым курсивом с добавлением слова "**Рекомендация**"; *примечания* – светлым курсивом с добавлением слова "*Примечание*".

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером, относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к Приложению 17

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Действия Совета во исполнение резолюций A17-10 и A18-10 Ассамблеи	–	22 марта 1974 г. 22 августа 1974 г. 27 февраля 1975 г.
1	Действия Совета во исполнение резолюции A21-23 Ассамблеи	Повысить статус пунктов 3.1.2 и 5.1.2 до уровня стандарта; сбор и распространение информации о воздушном судне, подвергшемся акту незаконного вмешательства	31 марта 1976 г. 31 июля 1976 г. 30 декабря 1976 г.
2	Предложения ряда государств и действия Совета во исполнение резолюции A22-17 Ассамблеи	Перенос требований, содержащихся в главе 9 Приложения 9 "Упрощение формальностей" (7-е издание) в Приложение 17; включение нового положения в главу 5 относительно мер контроля за трансферными и транзитными пассажирами, а также их ручной кладью и расширение примечания к п. 5.2.4 (Приложение 17, глава 5) относительно мер и правил, исключающих допуск в определенные зоны аэродрома без разрешения	15 декабря 1977 г. 15 апреля 1978 г. 10 августа 1978 г.
3	Предложения ряда государств и Секретариата и решение Совета во исполнение резолюции A22-17 Ассамблеи	Были добавлены требования, относящиеся к оценке государствами степени угрозы, к разработке программ обучения, изоляции пассажиров, прошедших контроль с точки зрения безопасности, осмотра воздушных судов с целью обнаружения спрятанного оружия или других опасных устройств и к принятию мер по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушных судов, курс которых был изменен в результате незаконного вмешательства. Требования, содержащиеся в ряде положений, были расширены, а одному положению был придан статус стандарта, определяющего порядок изоляции и осуществления специальной охраны воздушных судов, на которые может быть совершено нападение во время стоповера	13 декабря 1978 г. 13 апреля 1979 г. 29 ноября 1979 г.

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
4 (2-е издание)	Предложения ряда государств и международных организаций, а также действия Совета во исполнение резолюции A22-17 Ассамблеи	Было добавлено требование в отношении перевозки лиц, находящихся под стражей, и два требования были пересмотрены с целью охвата арендованных, чартерных или взаимнообмениваемых воздушных судов. Статус требования, касающегося безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергнувшегося акту незаконного вмешательства, был повышен до уровня стандарта; были расширены положения требования, касающегося предотвращения диверсии, и была исключена глава 1 "Применение"	15 июня 1981 г. 15 октября 1981 г. 26 ноября 1981 г.
5	Предложения Комитета по незаконному вмешательству и действия Совета во исполнение резолюции A22-17 Ассамблеи	Примечание к главе 1 "Определения" опущено. Изменено требование, предусматривающее действия, необходимые для транспортировки оружия на борту воздушного судна сотрудниками правоохранительных органов и другими должным образом уполномоченными лицами. Добавлено требование о перевозке оружия во всех других случаях и пояснено примечание к требованию, касающемуся обеспечения безопасности неохранных воздушных судов	30 ноября 1984 г. 14 апреля 1985 г. 21 ноября 1985 г.
6 (3-е издание)	Предложения Комитета по незаконному вмешательству, разработанные при содействии Специальной группы экспертов по незаконному вмешательству, и действия Совета во исполнение резолюции A22-17 Ассамблеи	По указанию Совета разработка настоящей поправки была предпринята в срочном порядке Комитетом по незаконному вмешательству при содействии Специальной группы экспертов по авиационной безопасности, назначенной по решению Совета. В результате в Приложение включено 11 новых технических требований и 19 технических требований приняты в качестве стандартов.	19 декабря 1985 г. 19 марта 1986 г. 19 мая 1986 г.
		В соседней колонке приведены особые даты вступления в силу и начала применения технического требования п. 5.1.4.	19 октября 1987 г. 19 декабря 1987 г.
		Совет рекомендует, чтобы те государства, которые в состоянии сделать это, стали применять основные положения п. 5.1.4 до наступления даты начала его применения, как только это будет для них практически осуществимо	
7 (4-е издание)	Предложения Комитета по незаконному вмешательству, разработанные при содействии Группы экспертов по авиационной безопасности, и действия Совета во исполнение резолюции A26-7 Ассамблеи	Данная поправка включает: а) перекомпоновку материала глав Приложения в целях упорядочения последовательности изложения задач, обязательств и необходимых действий, связанных с организацией, превентивными мерами безопасности и руководством ответными действиями; б) введение новых важных положений с целью отразить развитие событий и оказать содействие государствам в решении новых проблем, которые возникли в результате серьезных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, имевших место после последнего пересмотра Приложения 17 в 1985 году; и с) изменение или уточнение существующих положений в связи с поправками, указанными в подпунктах а) и б), а также отражение накопленного опыта применения таких мер	22 июня 1989 г. 30 октября 1989 г. 16 ноября 1989 г.
8 (5-е издание)	Предложения Комитета по незаконному вмешательству, разработанные при содействии Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), и действия Совета во исполнение резолюции A27-7 Ассамблеи	Настоящая поправка предусматривает введение новых важных положений, касающихся комплексного досмотра зарегистрированного багажа в целях безопасности, контроля грузов, курьерских и срочных отправок и почты в целях безопасности, изменения процедур, связанных с программами безопасности, предполетных проверок воздушных судов, выполняющих международные рейсы, и мер по учету аспектов безопасности при проектировании аэропортов, призванных оказывать содействие государствам в последовательном и единообразном проведении таких мероприятий	11 сентября 1992 г. 16 декабря 1992 г. 1 апреля 1993 г.

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
9 (6-е издание)	Предложения Комитета по незаконному вмешательству, разработанные при содействии Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), и действия Совета во исполнение резолюции A31-4 Ассамблеи	Настоящая поправка предусматривает введение новых положений, касающихся проверки при найме на работу и функциональных способностей лиц, занимающихся осуществлением контроля в целях безопасности, учета багажа и санкционирования его перевозки, мер в отношении припасов и различных запасов эксплуатанта, оценки эффективности программ и необходимости уведомления государства известного или предполагаемого пункта назначения воздушного судна, подвергнувшегося акту захвата	12 ноября 1996 г. 31 марта 1997 г. 1 августа 1997 г.
10 (7-е издание)	Предложения Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и действия Совета во исполнение резолюции A33-1 Ассамблеи	Настоящая поправка предусматривает внесение ряда определений и новых положений, касающихся распространения сферы действия настоящего Приложения на внутренние полеты, международного сотрудничества в области обмена информацией об угрозе, соответствующего полномочного органа, национального комитета по авиационной безопасности, контроля качества на национальном уровне, контроля доступа, пассажиров, их ручной клади и багажа, перевозимого в грузовых отсеках, сотрудников по обеспечению безопасности в полете и защиты кабины летного экипажа, соглашений о совместном использовании кодов/сотрудничестве, человеческого фактора и руководства ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства. Статус ряда технических требований был повышен до уровня стандарта	7 декабря 2001 г. 15 апреля 2002 г. 1 июля 2002 г.
11 (8-е издание)	Предложения Комитета по незаконному вмешательству, подготовленные при содействии Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), и действия Совета, предпринятые во исполнение резолюции A35-9 Ассамблеи	Данная поправка включает в себя положения, предусматривающие дальнейшее уточнение текста существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), для того чтобы способствовать их единообразному толкованию Договаривающимися государствами и облегчить проверку их соблюдения в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ). Эта поправка охватывает следующие элементы: применимость Приложения 17, усиление положений национальной программы контроля за состоянием безопасности гражданской авиации, сотрудников служб безопасности на борту (IFSO), авиацию общего назначения и авиационные спецработы, концепцию контроля пассажиров и багажа в целях безопасности в одном пункте маршрута, концепцию оценки риска, обеспечение безопасности при выполнении чистогрузовых перевозок и определения	30 ноября 2005 г. 10 апреля 2006 г. 1 июля 2006 г.
12 (9-издание)	Предложения Комитета по незаконному вмешательству, подготовленные при содействии Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), и действия Совета, предпринятые во исполнение резолюции A36-20 Ассамблеи	Данная поправка включает в себя положения, предусматривающие дальнейшее усиление Стандартов и Рекомендуемой практики в целях устранения новых и возникающих угроз гражданской авиации. Поправка включает следующее: размещение технических средств обеспечения безопасности; обеспечение безопасности поставщиков обслуживания воздушного движения; программы подготовки кадров и система сертификации инструкторов; выборочные и непредсказуемые меры безопасности; безопасность цепи поставок; безопасность в отношении всех полетов грузовых воздушных судов; киберугрозы; и определения	17 ноября 2010 г. 26 марта 2011 г. 1 июля 2011 г.

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
13	Предложения Комитета по незаконному вмешательству, подготовленные при содействии Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), рекомендации проведенной в 2012 году Конференции высокого уровня по авиационной безопасности и действия Совета, предпринятые во исполнение резолюции A37-17 Ассамблеи	Данная поправка включает пересмотренные меры по контролю доступа лиц помимо пассажиров. Поправка также вводит определение трансферного груза и груза с высокой степенью риска и требования к обеспечению их безопасности, а также устанавливает общие базовые меры в отношении груза, перевозимого на пассажирских и грузовых воздушных судах	13 ноября 2012 г. 15 марта 2013 г. 15 июля 2013 .
14	Предложения Комитета по незаконному вмешательству при содействии Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и действия Совета во исполнение резолюции A38-15 Ассамблеи	Данная поправка включает определение термина "непредсказуемость" в отношении осуществления мер контроля в целях безопасности. Она также включает новый Стандарт, касающийся соответствующих методов досмотра груза и почты, и новую Рекомендуемую практику, касающуюся международного сотрудничества, безопасности в неконтролируемой зоне, подготовки в целях повышения осведомленности о мерах безопасности, надзора за внешними подрядчиками, на которых возложено осуществление мер безопасности, и критически важных систем информационных и связанных технологий	26 февраля 2014 г. 14 июля 2014 г. 14 ноября 2014 г.
15 (10-е издание)	Предложения, подготовленные 27-м совещанием Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/27) при содействии Рабочей группы по Приложению 17 (WGA17)	Данная поправка включает в себя определение термина "выявление поведенческих характеристик" применительно к внедрению мер контроля безопасности. Она также включает новые/измененные положения, касающиеся безопасности неконтролируемых зон, выявления поведенческих характеристик, внедрения инноваций в авиационную безопасность, а также положения, касающиеся переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК). Кроме того, в целях повышения ясности и четкости изменена редакция существующих положений, касающихся проведения оценок риска и мер защиты от киберугроз	23 ноября 2016 г. 3 апреля 2017 г. 3 августа 2017 г.
16	Предложения 28-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/28), подготовленные при содействии Рабочей группы по Приложению 17 (WGA17)	Данная поправка включает в себя ссылку на учебные комплекты по авиационной безопасности. Она также включает в себя новые/пересмотренные положения, касающиеся обмена информацией, мер в отношении пассажиров и ручной клади, мер, касающихся груза, почты и других предметов и киберугроз	14 марта 2018 г. 16 июля 2018 г. 16 ноября 2018 г.
17 (11-е издание)	Предложения 30-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/30), подготовленные при содействии Рабочей группы по Приложению 17 (WGA17)	Данная поправка включает пересмотренные определения; она также включает новые и/или пересмотренные положения, касающиеся: оценок уязвимых мест, обмена информацией между государствами и заинтересованными сторонами, программ подготовки и систем сертификации, контроля доступа, досмотра сотрудников и другие редакционные поправки	25 ноября 2019 г. 30 марта 2020 г. 30 июля 2020 г.

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
18 (12-е издание)	Предложения 32-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/32), подготовлен- ные при содействии Рабочей группы по Приложению 17 (WGA17)	Данная поправка предусматривает внесение новых и/или пересмотренных положений, включая новую Рекомендуемую практику, касающуюся культуры безопасности, новый Стандарт, посвященный программам безопасности эксплуатантов воздушных судов, новый Стандарт, касающийся методов обнаружения взрывчатых веществ в багаже, перевозимом в грузовом отсеке, и новый Стандарт, определяющий важные элементы национальной программы контроля качества в сфере авиационной безопасности	28 февраля 2022 г. 18 июля 2022 г. 18 ноября 2022 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

Выявление поведенческих характеристик. В рамках обеспечения авиационной безопасности – использование методов распознавания поведенческих характеристик, включая, в частности, физиологические признаки или жесты, указывающие на аномальное поведение, для идентификации лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации.

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

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

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

Примечание. Некоторые опасные предметы или вещества классифицируются согласно Приложению 18 и соответствующим Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284) как опасные грузы и должны перевозиться в соответствии с этими инструкциями. Кроме того, в Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc 8973 – для служебного пользования) содержится перечень тех предметов, которые ни при каких обстоятельствах не должны перевозиться в кабине воздушного судна.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 Цели

2.1.1 Первоочередной целью каждого Договаривающегося государства является безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и публики в целом во всех случаях, связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

2.1.2 Каждое Договаривающееся государство создает организацию и разрабатывает и вводит правила, практику и процедуры для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства с учетом аспектов безопасности, регулярности и эффективности полетов.

2.1.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы такая организация и такие правила, практика и процедуры:

- а) обеспечивали безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и публики в целом во всех случаях, связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, и
- б) обеспечивали оперативное реагирование на любое усиление угрозы безопасности.

2.1.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает надлежащую защиту конфиденциальной информации об авиационной безопасности.

2.2 Применимость

Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы меры, предназначенные для защиты от актов незаконного вмешательства, применялись, насколько это возможно, в отношении внутренних полетов на основе оценки риска безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

2.3 Безопасность и упрощение формальностей

Рекомендация. *Каждому Договаривающемуся государству следует, по возможности, предусматривать введение мер контроля в целях безопасности и правил безопасности таким образом, чтобы они причиняли минимальные помехи или задержки для деятельности гражданской авиации, при условии, что это не снижает эффективности таких мер контроля и правил.*

2.4 Международное сотрудничество

2.4.1 Каждое Договаривающееся государство, запрашивающее принятие дополнительных мер безопасности в отношении конкретного(ых) рейса(ов), обеспечивает проведение соответствующих консультаций и рассматривает возможность принятия другим государством альтернативных мер, эквивалентных запрошенным.

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

2.4.3 Каждое Договаривающееся государство при необходимости сотрудничает с другими государствами в подготовке и обмене информацией о национальных программах безопасности гражданской авиации, программах подготовки кадров и программах контроля качества.

2.4.4 Каждое Договаривающееся государство в пределах практических возможностей устанавливает и осуществляет процедуры своевременного обмена с другими Договаривающимися государствами информацией об угрозе, которая затрагивает интересы таких государств в области авиационной безопасности.

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

2.4.6 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует по мере целесообразности и с учетом своего суверенитета предоставлять по просьбе другого Договаривающегося государства информацию о результатах проверки, проведенной ИКАО, и о корректирующих действиях проверяемого государства.

2.4.7 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует включать в каждое свое двустороннее соглашение о воздушном сообщении статью, касающуюся вопросов авиационной безопасности, учитывая при этом типовую статью, разработанную ИКАО.

2.4.8 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует предоставлять другим Договаривающимся государствам по их запросу и в письменной форме соответствующие части своей национальной программы безопасности гражданской авиации.

2.4.9 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует рассматривать возможность заключения соглашений о сотрудничестве для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем недопущения излишнего дублирования мер контроля в целях безопасности. Такое соглашение должно основываться на проверке эквивалентности результатов мер безопасности, обеспечиваемых за счет применения эффективных мер контроля в целях безопасности в пункте отправления.

2.5 Инновации, исследования и разработки

2.5.1 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует поощрять исследования и разработку новых видов оборудования, процессов и процедур для обеспечения безопасности, которые будут способствовать в большей мере достижению целей безопасности гражданской авиации, и сотрудничать с другими Договаривающимися государствами в этой области.

2.5.2 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы при разработке нового оборудования для обеспечения безопасности учитывались аспекты человеческого фактора.

2.5.3 Рекомендация. *Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос о внедрении инновационных процессов и эксплуатационных процедур для обеспечения эксплуатационного разделения средств досмотра и контроля в целях безопасности на основе четко установленных критериев.*

2.5.4 Рекомендация. *Для достижения целей безопасности гражданской авиации каждому Договаривающемуся государству при инвестировании в новое оборудование следует рассматривать возможность использования передового оборудования обеспечения безопасности.*

ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИЯ

3.1 Национальная организация и соответствующий полномочный орган

3.1.1 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.

3.1.2 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.

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

3.1.4 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать проведение периодических оценок уязвимых мест в его аэропортах, занятых в международных перевозках, обеспечивая координацию между соответствующими министерствами, ведомствами, включая соответствующие правоохранительные и разведывательные органы, и другими организациями. Результаты таких оценок уязвимых мест должны использоваться для проведения оценок риска и совершенствования безопасности.*

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

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

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

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

Примечание 4. См. Стандарт 4.1.2 главы 4 части I Приложения 6 и Стандарты 2.19.3 и 2.19.3.1 главы 2 Приложения II.

3.1.6 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, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов,

занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление.

3.1.7 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, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление.

3.1.8 Каждое Договаривающееся государство принимает меры к обеспечению ресурсов и средств, необходимых для содержания служб авиационной безопасности, в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию.

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

3.2 Эксплуатация аэропортов

3.2.1 Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы каждый аэропорт, обслуживающий гражданскую авиацию, принимал в письменной форме, осуществлял и обновлял программу безопасности аэропорта, отвечающую требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации.

3.2.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает наличие в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, полномочного органа, на который возлагается ответственность за координацию работы по осуществлению мер контроля в целях безопасности.

3.2.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает создание аэропортового комитета по безопасности в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, для оказания помощи упомянутому в п. 3.2.2 полномочному органу в его работе по координации осуществления мер контроля в целях безопасности и правил безопасности в соответствии с программой безопасности аэропорта.

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

3.3 Эксплуатанты воздушных судов

3.3.1 В качестве государства эксплуатанта каждое Договаривающееся государство обеспечивает принятие в письменном виде, осуществление и обновление соответствующей программы безопасности эксплуатанта, отвечающей требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации государства эксплуатанта, его коммерческими эксплуатантами воздушных судов.

3.3.2 Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы иностранные эксплуатанты коммерческих воздушных судов, выполняющие перевозки в это государство и из него, устанавливали, осуществляли и обновляли письменную программу дополнительных процедур, отвечающую требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации этого государства.

3.3.3 Рекомендация. *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать принятие в письменном виде, осуществление и обновление программы безопасности эксплуатанта, отвечающей требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации этого государства, каждой организацией, осуществляющей полеты авиации общего назначения, включая полеты корпоративной авиации, с использованием воздушных судов с максимальной взлетной массой более 5700 кг.*

3.3.4 Рекомендация. *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать принятие в письменном виде, осуществление и обновление программы безопасности эксплуатанта, отвечающей требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации этого государства, каждой организацией, выполняющей авиационные спецработы. Программа оговаривает аспекты эксплуатации, характерные для типа выполняемых полетов.*

3.4 Подготовка кадров, квалификация и культура авиационной безопасности

3.4.1 Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы соответствующий полномочный орган обеспечивал разработку и осуществление национальной политики в области подготовки для всего персонала, занимающегося осуществлением различных аспектов национальной программы безопасности гражданской авиации или ответственного за это. Такая политика подготовки кадров призвана обеспечивать эффективность национальной программы безопасности гражданской авиации.

3.4.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы все программы подготовки кадров по авиационной безопасности для персонала, несущего ответственность в рамках национальной программы безопасности гражданской авиации, включали оценку компетенций, которые необходимо приобрести и поддерживать для начальной и периодической подготовки.

3.4.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает разработку и внедрение системы сертификации, которая гарантирует наличие у инструкторов квалификации в соответствующих профильных областях, в соответствии с национальной программой безопасности гражданской авиации.

3.4.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы лица, занимающиеся проведением досмотра, проходили сертификацию в соответствии с требованиями, предусмотренными в национальной программе безопасности гражданской авиации, в целях обеспечения постоянного и последовательного соблюдения стандартов работоспособности.

3.4.5 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы персонал, проводящий проверки, испытания и инспекционные проверки состояния безопасности, проходил надлежащую подготовку для выполнения этих задач в соответствии с национальной программой безопасности гражданской авиации.

3.4.6 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы весь персонал, занимающийся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающий за их осуществление, а также лица, которым требуется иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону, проходили начальную и периодическую подготовку в целях повышения осведомленности о мерах безопасности.

3.4.7 Рекомендация. *Каждому Договаривающемуся государству следует требовать, чтобы структуры, участвующие в реализации различных аспектов национальной программы безопасности гражданской авиации или несущие за это ответственность, поощряли, развивали и внедряли культуру авиационной безопасности.*

3.5 Контроль качества

3.5.1 Каждое Договаривающееся государство требует от своего соответствующего полномочного органа разрабатывать, внедрять и обновлять национальную программу контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации для определения на регулярной основе соблюдения требований и оценки эффективности его национальной программы безопасности гражданской авиации. Приоритеты и периодичность надзорных мероприятий, которые включают в себя проверки, инспекции и испытания состояния авиационной безопасности в целях обеспечения быстрого и эффективного устранения любых недостатков, определяются на основе оценок факторов риска, проводимых соответствующими полномочными органами. Национальная программа контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации состоит из следующих элементов:

- a) независимость лиц, проводящих надзорные мероприятия, от лиц, осуществляющих меры, внедряемые согласно национальной программе безопасности гражданской авиации;
- b) подготовка персонала, осуществляющего надзорные мероприятия, в соответствии с надлежащими стандартами;
- c) персонал, осуществляющий надзорные мероприятия, наделен необходимыми полномочиями для получения всей надлежащей информации для выполнения этих задач и обеспечения выполнения корректирующих действий;
- d) конфиденциальная система отчетности для анализа информации об авиационной безопасности, полученной из таких источников, как пассажиры, члены экипажа и персонал наземных служб;
- e) процесс записи и анализа результатов выполнения национальной программы контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации с тем, чтобы способствовать эффективному развитию и выполнению национальной программы безопасности гражданской авиации, включая выявление причин и тенденций несоблюдения требований и контроль за принятием и исполнением корректирующих мер.

3.5.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы:

- a) в отношении лиц, осуществляющих контроль в целях безопасности, лиц, которым предоставляется допуск без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа, и лиц, имеющих доступ к конфиденциальной информации по авиационной безопасности, проводились проверки анкетных данных перед их вступлением в соответствующие должности или предоставлением им доступа в такие зоны или к такой информации;
- b) в отношении таких лиц проводились периодические проверки анкетных данных с интервалами, определенными соответствующим полномочным органом;
- c) лица, признанные неподходящими по итогам любой проверки анкетных данных, немедленно лишались возможности осуществлять контроль в целях безопасности, допуска без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа и доступа к конфиденциальной информации по авиационной безопасности.

3.5.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы каждая организация, ответственная за выполнение соответствующих элементов национальной программы безопасности гражданской авиации, периодически проверяла, осуществляются ли меры безопасности, возложенные на внешних подрядчиков, предоставляющих обслуживание, в соответствии с программой безопасности данной организации.

3.6 Поставщики обслуживания воздушного движения

Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы поставщики обслуживания воздушного движения, действующие в данном государстве, разрабатывали и внедряли соответствующие правила обеспечения безопасности, отвечающие требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации этого государства.

ГЛАВА 4. ПРЕВЕНТИВНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1 Цели

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

4.1.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает применение принципов выборочности и непредсказуемости при осуществлении соответствующих мер безопасности.

4.1.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает установление процедур работы с неопознанным багажом и подозрительными предметами в соответствии с оценкой риска безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

4.1.4 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос о внедрении принципов выявления поведенческих характеристик в свою практику и процедуры в области авиационной безопасности.*

4.2 Меры, касающиеся контроля доступа

4.2.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает контроль доступа в контролируемые зоны аэропортов, обслуживающих гражданскую авиацию, в целях предотвращения несанкционированного входа.

4.2.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает создание в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, охраняемых зон ограниченного доступа, определяемых государством на основе оценки угрозы безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

4.2.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает создание и внедрение систем опознавания лиц и транспортных средств для предотвращения несанкционированного доступа в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа. Доступ предоставляется только лицам, имеющим служебную необходимость или другие законные основания для прохода в такие зоны. Удостоверяющие личность и разрешительные документы подлежат проверке в назначенных пропускных пунктах для получения допуска в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа.

4.2.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает наблюдение за передвижением лиц и транспортных средств к воздушному судну и от него в охраняемых зонах ограниченного доступа, с тем чтобы предотвратить несанкционированный доступ к воздушному судну.

4.2.5 Каждое Договаривающееся государство вводит меры для обеспечения того, чтобы лица, помимо пассажиров, вместе с переносимыми предметами подвергались досмотру перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропортов.

4.2.6 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает применение надлежащих методов досмотра, которые способны обнаружить присутствие взрывчатых веществ и взрывных устройств, проносимых лицами, помимо

пассажиров, на себе или в переносимых ими предметах. В тех случаях, когда такие методы не применяются на постоянной основе, они используются по принципу непредсказуемости.

4.2.7 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает досмотр или применение других соответствующих мер контроля в целях безопасности в отношении транспортных средств, которым предоставляется доступ в охраняемую зону ограниченного доступа, вместе с перевозимыми предметами, исходя из результатов оценки риска, проводимой соответствующими национальными полномочными органами.

4.3 Меры, касающиеся воздушных судов

4.3.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает выполнение проверок вылетающих воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, в целях безопасности или проведение обыска воздушного судна в целях безопасности. Определение целесообразности выполнения проверки или обыска воздушного судна в целях безопасности основывается на оценке риска безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами.

4.3.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает принятие мер для обеспечения того, чтобы любые предметы, оставленные высадившимися пассажирами транзитных рейсов, удалялись с борта воздушного судна или чтобы с ними поступали иным соответствующим образом перед вылетом воздушного судна, выполняющего коммерческие рейсы.

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

Примечание. Положения о безопасности кабины летного экипажа воздушных судов, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки, содержатся в разделе 13.2 главы 13 части I Приложения 6.

4.3.4 Каждое Договаривающееся государство при условии соблюдения положений п. 4.3.1 обеспечивает защиту воздушного судна от несанкционированного вмешательства с момента начала проведения обыска или проверки воздушного судна до отправления воздушного судна.

4.3.5 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать введение мер контроля в целях безопасности для предотвращения актов незаконного вмешательства в отношении воздушных судов, не находящихся в охраняемых зонах ограниченного доступа.*

4.3.6 В соответствии с оценкой риска, проводимой соответствующими национальными или местными полномочными органами, каждое Договаривающееся государство обеспечивает введение надлежащих мер безопасности на земле или эксплуатационных процедур, снижающих вероятность нападений на воздушные суда с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК) и другого оружия, представляющего аналогичную угрозу воздушным судам в аэропорту или в непосредственной близости от него.

4.4 Меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади

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

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

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

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

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

4.4.6 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать применение в аэропортах и на борту воздушных судов мер, способствующих выявлению и пресечению подозрительной деятельности, которая может представлять угрозу для гражданской авиации.*

4.5 Меры, касающиеся перевозимого в грузовом отсеке багажа

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

4.5.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает использование соответствующих методов досмотра, позволяющих обнаружить наличие взрывчатых веществ и взрывных устройств в зарегистрированном багаже. Соответствующие стандарты проведения досмотра в контексте главы 4.5 определяются соответствующим полномочным органом.

4.5.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает защиту всего багажа, перевозимого в грузовом отсеке коммерческого воздушного судна, от несанкционированного вмешательства от пункта досмотра или принятия перевозчиком под свою ответственность, в зависимости от того, что имело место раньше, до вылета воздушного судна, на котором он должен перевозиться. В случае нарушения целостности багажа, перевозимого в грузовом отсеке, он повторно досматривается до погрузки на борт воздушного судна.

4.5.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты, выполняющие коммерческие воздушные перевозки, не перевозили багаж лиц, не явившихся на борт воздушного судна, если этот багаж не был идентифицирован как несопровождаемый и не был подвергнут соответствующему досмотру.

4.5.5 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает досмотр перевозимого в грузовом отсеке трансферного багажа перед его погрузкой на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках, если оно не ввело процесс признания и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения досмотра такого перевозимого в

грузовом отсеке багажа в пункте отправления и после этого его защиту от несанкционированного вмешательства в период между вылетом из аэропорта отправления до вылета из аэропорта трансфера.

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

4.6 Меры, касающиеся груза, почты и других предметов

4.6.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает применение соответствующих мер контроля в целях безопасности, включая, если это практически возможно, досмотр, к грузу и почте до их погрузки на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках.

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

4.6.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает охрану груза и почты, предназначенных для перевозки коммерческим воздушным судном, от несанкционированного вмешательства с момента досмотра или применения других мер контроля в целях безопасности до момента вылета воздушного судна.

4.6.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает применение повышенных мер обеспечения безопасности к грузу и почте с высокой степенью риска в целях надлежащего снижения уровня связанных с ними угроз.

4.6.5 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты не принимали груз или почту для перевозки на воздушном судне, занятом в коммерческих авиаперевозках, если применение досмотра или других мер контроля в целях безопасности не предусмотрено и не подтверждено зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или организацией, утвержденной соответствующим полномочным органом. Груз и почта, в отношении которых применение мер контроля в целях безопасности не может быть предусмотрено и подтверждено зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или организацией, утвержденной соответствующим полномочным органом, подвергаются досмотру.

4.6.6 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает надлежащий контроль в целях безопасности в отношении борТПитания, борТПрипасов и различных запасов эксплуатанта, предназначенных к перевозке коммерческими рейсами, который может включать процесс обеспечения безопасности цепи поставок или проведение досмотра, и их последующую охрану до погрузки на борт воздушного судна.

4.6.7 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает надлежащий контроль в целях безопасности в отношении товаров и различных запасов эксплуатанта, доставляемых в охраняемые зоны ограниченного доступа, который может включать процесс обеспечения безопасности цепи поставок или проведение досмотра.

4.6.8 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы после подтверждения и взятия на учет груз и почта получили статус безопасности, который в электронном или в письменном виде должен сопровождать передвижение груза и почты по всей защищенной цепи поставок.

4.6.9 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает применение соответствующих мер обеспечения безопасности к трансферному грузу и почте до погрузки их на воздушное судно, занятое в коммерческих авиаперевозках и вылетающее с его территории.

4.6.10 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает проведение досмотра груза и почты с использованием соответствующего метода или методов, учитывающих характер грузовой отправки.

4.6.11 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует разработать соответствующие механизмы для подтверждения того, что трансферный груз и почта, поступающие на его территорию, были подвергнуты соответствующему контролю в целях безопасности.*

4.7 Меры, касающиеся особых категорий пассажиров

4.7.1 Каждое Договаривающееся государство разрабатывает для авиаперевозчиков требования, касающиеся перевозки потенциально проблемных пассажиров, которые должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству.

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

4.7.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает уведомление эксплуатанта и командира воздушного судна о наличии пассажиров, которые должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству, для осуществления надлежащего контроля в целях безопасности.

4.7.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы для провоза оружия на борту воздушного судна сотрудниками правоохранительных органов и другими уполномоченными лицами, находящимися при исполнении служебных обязанностей, требовалось специальное разрешение в соответствии с законами заинтересованных государств.

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

4.7.6 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы в других случаях провозить оружие разрешалось только при условии, что уполномоченное и имеющее соответствующую профессиональную подготовку лицо определило, что оно не заряжено, если это применимо, и, кроме того, только в том случае, если оно помещается в такое место, которое недоступно любому лицу в течение времени полета.

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

4.7.8 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает уведомление командира воздушного судна о количестве вооруженных лиц и местонахождении занимаемых ими кресел.

4.8 Меры, касающиеся неконтролируемой зоны

4.8.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает идентификацию неконтролируемых зон.

4.8.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает принятие для неконтролируемых зон мер безопасности, направленных на снижение риска и предотвращение возможных актов незаконного вмешательства, в соответствии с оценками риска, проводимыми соответствующими полномочными органами или организациями.

4.8.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает в соответствии со Стандартами 3.1.7, 3.2.2 и 3.2.3 координацию действий по применению мер безопасности в неконтролируемых зонах между соответствующими министерствами, ведомствами и другими организациями государства, а также прочими органами, и определяет соответствующие обязанности по обеспечению безопасности в неконтролируемых зонах в своей национальной программе безопасности гражданской авиации.

4.9 Меры, касающиеся киберугроз

4.9.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты или организации, указанные в национальной программе безопасности гражданской авиации или другой соответствующей национальной документации, определяли свои критически важные системы информационных и связанных технологий и данные, используемые для целей гражданской авиации, и в соответствии с оценкой риска разрабатывали и внедряли, по мере необходимости, меры их защиты от незаконного вмешательства.

4.9.2 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы реализуемые меры защищали, по мере необходимости, конфиденциальность, целостность и готовность определяемых критически важных систем и/или данных. Указанные меры должны предусматривать, по мере необходимости и в соответствии с оценкой риска, проводимой его соответствующими национальными полномочными органами, в частности, учет аспектов безопасности на этапе разработки, обеспечение безопасности цепи поставок, разделение сетей и защиту и/или ограничение любых возможностей дистанционного доступа.*

ГЛАВА 5. РУКОВОДСТВО ОТВЕТНЫМИ ДЕЙСТВИЯМИ В СВЯЗИ С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

5.1 Предотвращение

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

5.1.2 Каждое Договаривающееся государство при наличии достоверной информации о том, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства, обеспечивает обыск такого воздушного судна в целях обнаружения сокрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ. Заблаговременное уведомление о таком обыске предоставляется соответствующему эксплуатанту.

5.1.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает принятие мер для проверки, обезвреживания и (или), при необходимости, ликвидации подозрительных опасных устройств или других потенциальных источников опасности в аэропортах.

5.1.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает разработку планов на случай непредвиденных обстоятельств и выделение ресурсов для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств отрабатываются на регулярной основе.

5.1.5 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает наличие уполномоченного и имеющего соответствующую подготовку персонала, находящегося в постоянной готовности для использования в его аэропортах, обслуживающих гражданскую авиацию, в целях оказания помощи в борьбе с предполагаемыми или фактическими актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

5.1.6 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы его национальная программа безопасности гражданской авиации определяла порядок направления, по мере необходимости, соответствующим полномочным органам организацией, ответственной за реализацию национальной программы безопасности гражданской авиации на действенной и своевременной основе, информации об инцидентах, связанных с актами незаконного вмешательства, и о подготовке к таким актам с учетом положений п. 2.1.4.

5.2 Ответные действия

5.2.1 Каждое Договаривающееся государство принимает соответствующие меры по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, в период нахождения их на земле на территории данного Договаривающегося государства, до тех пор, пока они не смогут продолжить свой полет.

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

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

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

5.2.5 Каждое Договаривающееся государство, на территории которого совершило посадку воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, наиболее быстрыми средствами уведомляет государство регистрации этого воздушного судна и государство эксплуатанта о его посадке и таким же образом передает наиболее быстрыми средствами всю другую соответствующую информацию:

- a) двум вышеупомянутым государствам;
- b) каждому государству, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;
- c) каждому государству, граждане которого были задержаны в качестве заложников;
- d) каждому государству, граждане которого, как известно, находятся на борту воздушного судна;
- e) Международной организации гражданской авиации.

5.2.6 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы информация, полученная в результате принятия мер, указанных в п. 5.2.2, в кратчайшие сроки направлялась имеющим к этому отношение местным органам обслуживания воздушного движения, соответствующим администрациям аэропортов, эксплуатанту и другим заинтересованным сторонам.

5.2.7 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует сотрудничать с другими государствами в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства. При проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, каждому Договаривающемуся государству следует использовать, по мере необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации данного воздушного судна.

5.3 Обмен информацией и представление уведомлений

5.3.1 Каждое Договаривающееся государство, сталкивающееся с актом незаконного вмешательства, обеспечивает ИКАО всей соответствующей информацией, касающейся связанных с обеспечением безопасности аспектов акта незаконного вмешательства, в кратчайшие сроки после прекращения такого акта.

5.3.2 Каждое Договаривающееся государство, сталкивающееся с актом незаконного вмешательства, требует от своего соответствующего полномочного органа критически оценивать меры контроля и правила безопасности и своевременно предпринимать необходимые действия по устранению недостатков во избежание их повторного проявления.

5.3.3 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству, когда это сочтено необходимым, следует обмениваться с другими Договаривающимися государствами информацией о руководстве ответными действиями в связи с актом незаконного вмешательства, направляя в то же время такую информацию в ИКАО.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ 17

Примечание. В данном Приложении в информационных целях приводится список ссылок, обновленный по состоянию на 18 июля 2022 года

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 2 "ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ"

ГЛАВА 3. ОБЩИЕ ПРАВИЛА

...

3.7 Незаконное вмешательство

3.7.1 Воздушное судно, которое стало объектом незаконного вмешательства, предпринимает попытку уведомить соответствующий орган ОВД об этом факте, о всех связанных с ним важных обстоятельствах и любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами, для того чтобы позволить органу ОВД обеспечить первоочередность действий в отношении такого воздушного судна и сократить до минимума возможность конфликтных ситуаций между ним и другими воздушными судами.

Примечание 1. Обязанности органов ОВД в случае незаконного вмешательства изложены в Приложении 11.

Примечание 2. В дополнении В к настоящему Приложению содержится инструктивный материал в отношении тех случаев, когда незаконное вмешательство имеет место и воздушное судно не может уведомить орган ОВД об этом факте.

Примечание 3. Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, которые имеют оборудование для использования BOP/L, ADS-B и ADS-C, изложен в Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168).

Примечание 4. Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, которые имеют оборудование CPDLC, изложен в Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444), а инструктивный материал по данному вопросу содержится в Руководстве по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения (Doc 9694).

3.7.2 Если воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, командир воздушного судна делает попытку в кратчайший срок выполнить посадку на ближайшем приемлемом аэродроме или на специальном аэродроме, назначенном соответствующим полномочным органом, если обстановка на борту воздушного судна не требует иного.

Примечание 1. Требования, касающиеся действий полномочных органов государства в отношении находящегося на земле воздушного судна, ставшего объектом незаконного вмешательства, изложены в п. 5.2.4 главы 5 Приложения 17.

Примечание 2. См. п. 2.4 в отношении полномочий командира воздушного судна.

...

ДОПОЛНЕНИЕ В. НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО**1. Общие положения**

Приводимые ниже правила предназначены в качестве инструктивного материала для применения воздушными судами в случае, когда незаконное вмешательство имеет место, и воздушное судно не может уведомить орган ОВД об этом факте.

2. Правила

2.1 Если командир воздушного судна не может продолжать полет до аэродрома согласно правилам, изложенным в п. 3.7.2 главы 3, ему/ей следует попытаться продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне по крайней мере до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия РЛС или ADS-B.

2.2 Когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно отклониться от заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, командиру воздушного судна следует, по возможности:

- a) попытаться передать предупреждения по используемому каналу ОВЧ-связи или на аварийной частоте ОВЧ-связи и по другим соответствующим каналам связи, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое как бортовые приемоответчики, линии передачи данных и т. п., когда это целесообразно и допускается обстановкой, и
- b) продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах в тех случаях, когда такие правила установлены и опубликованы в *Дополнительных региональных правилах* (Doc 7030), или
- c) если соответствующие региональные правила не установлены, продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП, на:
 - 1) 150 м (500 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут), или
 - 2) 300 м (1000 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 м (2000 фут).

Примечание. Порядок действий экипажа воздушного судна, которое перехватывается, будучи объектом акта незаконного вмешательства, изложен в п. 3.8 настоящего Приложения.

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"
ЧАСТЬ I "МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ
ТРАНСПОРТ. САМОЛЕТЫ"**

ГЛАВА 13. БЕЗОПАСНОСТЬ^{††}

13.1 Внутренние коммерческие полеты

Рекомендация. Международные стандарты и Рекомендуемую практику, изложенные в настоящей главе, всем Договаривающимся государствам следует также применять в отношении внутренних коммерческих полетов (воздушных перевозок).

13.2 Безопасность кабины летного экипажа

13.2.1 На всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее запираания и предусматриваются средства, с помощью которых бортпроводники могут незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения подозрительной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

13.2.2 На всех перевозящих пассажиров самолетах:

- a) с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 54 500 кг; или
- b) максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, с пассажироместимостью более 19 человек; или
- c) с пассажироместимостью более 60 человек,

устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Обеспечивается возможность запираания и отпираания этой двери с рабочего места каждого пилота.

13.2.3 На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с п. 13.2.2:

- a) эта дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право, и
- b) предусматриваются средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

13.2.4 **Рекомендация.** На всех перевозящих пассажиров самолетах следует, когда это практически возможно, устанавливать дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированную таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному

^{††} В контексте настоящей главы слово "безопасность" употребляется применительно к предотвращению незаконных актов против гражданской авиации.

вторжению посторонних лиц. Следует обеспечивать возможность запирания и отпирания этой двери с рабочего места каждого пилота.

13.2.5 Рекомендация. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с п. 13.2.4:

- a) следует обеспечивать, чтобы эта дверь находилась в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право, и
- b) следует предусматривать средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

13.3 Контрольный перечень правил обыска самолета

Эксплуатант обеспечивает наличие на борту самолета контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке самолетов на предмет выявления скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется обоснованное подозрение относительно того, что самолет может подвергнуться акту незаконного вмешательства. Контрольный перечень дополняется инструктивным материалом в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения бомбы на конкретном самолете.

13.4 Программы подготовки

13.4.1 Эксплуатант устанавливает и выполняет утвержденную программу подготовки по безопасности, гарантирующую предпринятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства. Как минимум, эта программа включает в себя следующие элементы:

- a) определение серьезности любого события;
- b) связь и координацию между членами экипажа;
- c) соответствующие меры самообороны;
- d) использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств, не вызывающих смерть, применение которых санкционируется государством эксплуатанта;
- e) ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учета членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров;
- f) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;
- g) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты самолета;
- h) правила обыска самолета и рекомендации относительно наименее опасных мест размещения бомб там, где это практически возможно.

13.4.2 Эксплуатант также устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления соответствующих сотрудников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортипитания, предназначенных для перевозки на самолете, с тем чтобы они способствовали предотвращению актов диверсий или других форм незаконного вмешательства.

13.5 Донесение об актах незаконного вмешательства

После совершения акта незаконного вмешательства командир воздушного судна немедленно направляет донесение о таком акте назначенному местному полномочному органу.

13.6 Прочие положения

13.6.1 **Рекомендация.** *Следует предусматривать специальные средства ослабления воздействия взрыва и придания ему направленного характера для использования в наименее опасном месте размещения бомбы.*

13.6.2 **Рекомендация.** *В том случае, если эксплуатант принимает к перевозке оружие, изъятое у пассажиров, на самолете должно обеспечиваться хранение такого оружия в определенном месте, с тем чтобы никакое лицо не имело к нему доступа в течение полетного времени.*

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 8 "ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

ЧАСТЬ III. ТЯЖЕЛЫЕ САМОЛЕТЫ

ЧАСТЬ IIIA. САМОЛЕТЫ С МАССОЙ БОЛЕЕ 5700 КГ, ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ КОТОРЫХ БЫЛА ПРЕДСТАВЛЕНА 13 ИЮНЯ 1960 ГОДА ИЛИ ПОСЛЕ ЭТОЙ ДАТЫ, НО ДО 2 МАРТА 2004 ГОДА

...

ГЛАВА 11. БЕЗОПАСНОСТЬ

...

11.2 Наименее опасное место размещения бомбы

При проектировании самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 45 500 кг или пассажироместимостью свыше 60 человек, заявка на сертификацию которых была представлена 12 марта 2000 года или после этой даты, предусматривается наименее опасное место размещения бомбы, с тем чтобы минимизировать воздействие бомбы на самолет и находящиеся на борту людей.

11.3 Защита кабины летного экипажа

Рекомендация. *На всех самолетах, которые в соответствии с требованиями главы 13 части I Приложения 6 должны иметь дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции и заявка на изменение сертификата типа которых с целью включения конструкции производного типа представлена соответствующему национальному полномочному органу, следует предусмотреть возможность усиления перегородок, полов и потолков кабины*

летного экипажа таким образом, чтобы они противостояли пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению, если эти зоны являются доступными в полете для пассажиров и экипажа.

Примечание. Стандарты и Рекомендуемая практика, касающиеся требований к двери кабины летного экипажа на всех коммерческих пассажирских самолетах, содержатся в главе 13 части I Приложения 6.

11.4 Проектирование внутренних элементов конструкции самолета

На самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 45 500 кг или пассажироместимостью свыше 60 человек, заявка на сертификацию которых была представлена 12 марта 2000 года или после этой даты, внимание уделяется проектированию элементов, которые затруднят скрытое размещение оружия, взрывчатых веществ или других опасных предметов на борту воздушного судна и упростят процедуры поиска таких предметов.

ЧАСТЬ III. САМОЛЕТЫ С МАССОЙ БОЛЕЕ 5700 КГ, ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ КОТОРЫХ БЫЛА ПРЕДСТАВЛЕНА 2 МАРТА 2004 ГОДА ИЛИ ПОСЛЕ ЭТОЙ ДАТЫ

...

ГЛАВА 10. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

...

10.2 Наименее опасное место размещения бомбы

При проектировании самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 45 500 кг или пассажироместимостью свыше 60 человек предусматривается наименее опасное место размещения бомбы, с тем чтобы минимизировать воздействие бомбы на самолет и находящихся на борту людей.

10.3 Защита кабины летного экипажа

10.3.1 На всех самолетах, которые в соответствии с требованиями главы 13 части I Приложения 6 должны иметь дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции и заявка на выдачу сертификата типа которых была представлена соответствующему национальному полномочному органу 20 мая 2006 года или после этой даты, перегородки, потолки и полы кабины летного экипажа проектируются таким образом, чтобы они противостояли пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению, если эти зоны являются доступными в полете для пассажиров и экипажа.

10.3.2 **Рекомендация.** На всех самолетах, которые в соответствии с требованиями главы 13 части I Приложения 6 должны иметь дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции и заявка на изменение сертификата типа которых с целью включения конструкции производного типа была представлена соответствующему национальному полномочному органу 20 мая 2006 года или после этой даты, следует предусмотреть возможность усиления перегородок, полов и потолков кабины летного экипажа таким образом, чтобы они противостояли пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению, если эти зоны являются доступными в полете для пассажиров и экипажа.

Примечание. Стандарты и Рекомендуемая практика, касающиеся требований к двери кабины летного экипажа на всех коммерческих пассажирских самолетах, содержатся в главе 13 части I Приложения 6.

10.4 Проектирование внутренних элементов конструкции самолета

На всех самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 45 500 кг или пассажироместимостью свыше 60 человек уделяется внимание проектированию элементов, которые затруднят скрытое размещение оружия, взрывчатых веществ или других опасных предметов на борту воздушного судна и упростят процедуры поиска таких предметов.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ"

ГЛАВА 2. ПРИБЫТИЕ И ВЫЛЕТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

А. Общие положения

...

2.2 При разработке процедур, направленных на эффективное оформление прибывающих или вылетающих воздушных судов, Договаривающиеся государства по мере необходимости учитывают принимаемые меры авиационной безопасности и контроля за наркотиками.

...

ГЛАВА 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

А. Общие положения

...

3.2 При разработке процедур, направленных на эффективное применение мер пограничного контроля к пассажирам и экипажам, Договаривающиеся государства учитывают, при необходимости, применяемые меры авиационной безопасности, меры по обеспечению целостности границы, меры контроля за наркотиками и иммиграционного контроля.

...

3.4 Договаривающиеся государства не продлевают срок действия своих машиночитываемых проездных документов.

Примечание. Техническими требованиями к машиночитываемым проездным документам (Doc 9303) не допускается изменение даты истечения срока действия и других данных, указанных в машиночитываемой зоне.

...

С. Защита проездных документов

3.7 Договаривающиеся государства регулярно модернизируют средства защиты в новых вариантах своих проездных документов в целях предохранения от ненадлежащего использования их и содействия обнаружению в случае незаконного изменения, копирования или выпуска таких документов.

3.8 Договаривающиеся государства устанавливают контроль в целях предохранения от хищения бланков проездных документов и неправомерного присвоения выпускаемых проездных документов.

3.8.1 Договаривающиеся государства устанавливают надлежащие средства контроля над всеми процессами подготовки проездных документов от момента подачи заявления до вынесения решения и выдачи в целях обеспечения высокого уровня целостности и защиты.

3.9 В том случае, когда Договаривающееся государство выдает электронный машиносчитываемый проездной документ (МСПД), оно делает это в соответствии со спецификациями в документе Дос 9303 "Машиносчитываемые проездные документы".

Примечание. Спецификации, касающиеся электронных МСПД, приведены в частях 9, 10, 11 и 12 документа Дос 9303.

3.9.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, выдающим или намеревающимся выдавать электронные МСПД, следует присоединяться к Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) и загружать свои данные в ДОК.

3.9.2 Договаривающиеся государства, участвующие в ДОК ИКАО, загружают в ДОК данные открытых ключей, необходимые для аутентификации всех выдаваемых ими электронных паспортов.

Примечание. Предоставление сертификатов национального центра удостоверения открытых ключей Договаривающегося государства (C_{CSCA}) во время первого использования считается минимальным уровнем предоставления данных, достаточным для выполнения данного Стандарта. Настоятельно рекомендуется загружать списки аннулированных сертификатов (CRL).

3.9.3 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, осуществляющим проверки электронных МСПД в пунктах пограничного контроля, следует присоединиться к ДОК ИКАО и пользоваться имеющейся в ДОК информацией для проверки достоверности электронных МСПД в пунктах пограничного контроля.

3.10 Договаривающиеся государства незамедлительно представляют в ИНТЕРПОЛ точные сведения об украденных, утерянных и отозванных проездных документах, выданных конкретным государством, для внесения их в базу данных об украденных и утерянных проездных документах (SLTD).

3.10.1 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству на пунктах пограничного контроля в пунктах прибытия и убытия следует, по мере возможности, сверять проездные документы пассажиров международных рейсов с базой данных ИНТЕРПОЛа об украденных и утерянных проездных документах (SLTD).

...

Н. Проверка проездных документов

3.31 Договаривающиеся государства оказывают помощь эксплуатантам воздушных судов в оценке проездных документов, предъявляемых пассажирами, в целях предотвращения мошенничества и злоупотреблений.

3.32 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рассматривать вопрос о заключении договоренностей с другими Договаривающимися государствами в целях предоставления возможности размещения "сотрудников по координации" в аэропортах для оказания помощи эксплуатантам воздушных судов в определении годности и подлинности проездных документов выполняющих посадку на борт пассажиров.

3.33 Эксплуатанты воздушных судов в пункте посадки на борт воздушного судна принимают необходимые меры, чтобы убедиться в том, что лица имеют проездные документы, предписанные для целей контроля государствами транзита и назначения и описанные в этой главе.

3.33.1 Государственные полномочные органы каждого Договаривающегося государства изымают сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы. Государственные полномочные органы также изымают проездные документы у лица, выдающего себя за законного обладателя проездного документа. Такие документы незамедлительно изымаются из обращения и возвращаются соответствующим полномочным органам государства, указанного в качестве выдавшего их, или постоянному дипломатическому представительству данного государства, за исключением случаев, когда государственные полномочные органы изымают документы в рамках правоприменения. Государственные полномочные органы, изъявшие соответствующие проездные документы, уведомляют о таком изъятии соответствующие полномочные органы государства, указанного в качестве выдавшего документы, или постоянное дипломатическое представительство этого государства.

3.33.2 Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов изымали документы, упомянутые в Стандарте 3.33.1.

3.33.3 Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатант воздушного судна перевозил пассажира из пункта вылета или транзитного пункта в намеченный конечный пункт назначения в тех случаях, когда проездной документ, предъявленный этим пассажиром, расценивается государством как сфабрикованный, поддельный или фальшивый или когда проездной документ имеет при себе не то лицо, которому документ был выдан на законном основании.

Примечание. Ничто в настоящем положении не должно истолковываться как препятствующее возврату пассажиров без права на въезд, проездные документы которых являются сфабрикованными, поддельными или фальшивыми, или проездные документы имеет лицо, выдающее себя за другое лицо, и изъятые Договаривающимся государством в соответствии со Стандартом 3.33.1, и которые совершают поездку на основании сопроводительного письма, выданного в соответствии со Стандартом 5.7.

3.33.4 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос о внедрении автоматизированных систем пограничного контроля (АСПК) в целях упрощения и ускорения оформления лиц, прибывающих или убывающих воздушным транспортом.

3.33.5 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, применяющим системы АСПК, следует в соответствии с пп. 3.9.2 и 3.10.1 использовать информацию, имеющуюся в ДОК, для проверки достоверности электронных МСПД, осуществлять сверку биометрических данных для установления того, что этот пассажир является законным владельцем документа, и запрашивать базу данных ИНТЕРПОЛа об украденных и утерянных проездных документах (SLTD), а также другие учетные данные пограничного контроля для установления правомерности пересечения границы.

3.33.6 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства, использующие системы АСПК, должны обеспечивать наличие соответствующего персонала в функционирующих контрольных пунктах выхода на посадку для обеспечения беспрепятственного пассажиропотока и быстрого решения проблем, связанных с безопасностью и целостностью, в случае отказа системы.

...

М. Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов

...

3.62 Если Договаривающиеся государства выдают удостоверения члена экипажа, то они делают это только в форме машиносчитываемой карточки в соответствии со спецификациями части 5 документа Doc 9303.

...

3.64 УЧЭ и удостоверения личности членов экипажа выдаются только после проверки анкетных данных, проведенной соответствующим государственным полномочным органом или от имени этого органа. Кроме того, при выдаче УЧЭ применяются надлежащие меры контроля, такие, например, как подтверждение служебного статуса просителя перед выдачей документа, контроль за сохранностью запаса бланков карточек и обязательная отчетность персонала, выдающего УЧЭ и удостоверения личности членов экипажа.

...

ГЛАВА 4. ВВОЗ И ВЫВОЗ ГРУЗОВ И ДРУГИХ ПРЕДМЕТОВ

А. Общие положения

...

4.6 Договаривающиеся государства, как правило, не требуют проведения физического досмотра импортируемого или экспортируемого груза и используют систему управления риском для определения подлежащих досмотру товаров и масштаба такого досмотра.

4.7 Там, где это практически осуществимо, в целях повышения эффективности используются современные технические средства проверки или досмотра, упрощающие физический досмотр импортируемых или экспортируемых товаров.

...

ГЛАВА 5. ЛИЦА БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД И ДЕПОРТИРУЕМЫЕ ЛИЦА

...

В. Лица без права на въезд

...

5.8 Договаривающиеся государства, имеющие основания предполагать, что лицо, которому отказано в праве на въезд, может оказать сопротивление при отправке, как можно раньше информируют соответствующего эксплуатанта воздушного судна, с тем чтобы эксплуатант мог принять меры предосторожности для обеспечения безопасности при выполнении рейса.

...

С. Депортируемые лица

...

5.19 Договаривающиеся государства при организации совместно с эксплуатантом воздушного судна отправки депортируемого лица предоставляют как можно скорее, но в любом случае не позднее чем за 24 ч до времени вылета рейса по расписанию, следующую информацию:

- а) копию постановления о депортации, если это допускается законодательством Договаривающегося государства;
- б) оценку риска государством, определяющую пригодность депортируемого лица к сопровождаемой или несопровождаемой отправке, включая состояние здоровья депортируемого лица, психическую и физическую пригодность к перевозке, готовность или неготовность к перевозке, поведенческую модель и случаи совершения в прошлом актов насилия, и/или любую другую соответствующую информацию, которая может помочь эксплуатанту воздушного судна оценить угрозу безопасности полета;

с) фамилии и гражданство сопровождающих.

Примечание. В целях обеспечения координации выполнения стандартов по упрощению формальностей и авиационной безопасности внимание обращается на применимые положения главы 4 Приложения 17.

5.19.1 Эксплуатант воздушного судна и/или командир воздушного судна имеют право отказаться перевозить депортируемое лицо на конкретном рейсе при наличии обоснованных причин, связанных с обеспечением безопасности полета и авиационной безопасности в ходе выполнения соответствующего рейса.

Примечание. Внимание обращается на пп. 12.2.1.3 и 12.2.1.6 Руководства ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted).

...

ГЛАВА 6. СРЕДСТВА И СЛУЖБЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ЗАГРУЗКИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ

...

А. Общие положения

6.1.4 Каждое Договаривающееся государство по согласованию с эксплуатантами аэропортов следит за тем, чтобы службы и средства, предоставляемые в международных аэропортах, по возможности, были гибкими и могли быть расширены с учетом увеличения объема перевозок, усиления требований в сфере авиационной безопасности в связи с повышенной угрозой и прочих вносимых изменений в поддержку мер по обеспечению целостности границ.

Примечание. В отношении требований в сфере авиационной безопасности внимание обращается на соответствующее техническое требование п. 2.3 главы 2 Приложения 17.*

...

В. Меры по регулированию потока движения в аэропортах

...

III. Убывающие пассажиры, экипаж и багаж

...

6.16 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует разрешать эксплуатантам аэропортов и воздушных судов предоставлять средства регистрации вне аэропорта при условии соблюдения всех необходимых мер безопасности и выполнения других требований в отношении контроля.

6.17 Рекомендуемая практика. В целях упрощения вылета воздушных судов каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать использование персоналом служб безопасности и/или пограничного контроля эффективных методов досмотра и проверки пассажиров и их багажа.

Примечание. При проведении любого требуемого личного досмотра следует обеспечивать прайвеси пассажира. Для этого желательно иметь отдельные комнаты, однако могут использоваться и переносные ширмы. Личный досмотр должен проводиться сотрудником одного пола с досматриваемым пассажиром.

* Это техническое требование гласит:

Рекомендация. Каждому Договаривающемуся государству следует, по возможности, предусматривать введение мер контроля в целях безопасности и правил безопасности таким образом, чтобы они причиняли минимальные помехи или задержки для деятельности гражданской авиации, при условии, что это не снижает эффективности таких мер контроля и правил.

Е. Недисциплинированные пассажиры

6.45 Каждое Договаривающееся государство, для того чтобы не допустить и предотвратить недисциплинированное поведение, повышает уровень информированности пассажиров о недопустимости и возможных юридических последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов.

6.46 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает обучение сотрудников соответствующих служб методам определения и урегулирования ситуаций с недисциплинированными пассажирами.

Примечание. Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров содержится в Руководстве по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров (Doc 10117).

...

ГЛАВА 9. СИСТЕМА ОБМЕНА ДАННЫМИ О ПАССАЖИРАХ

А. Общие положения

9.1 Каждое Договаривающееся государство, требующее от эксплуатантов воздушных судов обмена предварительной информацией о пассажирах (API)/информацией интерактивной API (iAPI) и/или данными записей регистрации пассажиров (PNR), создает режим одного окна для представления данных о пассажирах по каждой категории данных или обоим объединенным категориям данных, позволяющий участвующим сторонам представлять стандартизированную информацию с использованием общего пункта входа передаваемых данных для выполнения всех соответствующих требований в отношении данных о пассажирах и членах экипажа в рамках этой сферы компетенции.

9.1.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, требующим от эксплуатантов воздушных судов обмена данными о пассажирах и членах экипажа, следует рассмотреть вопрос о создании режима одного окна для представления данных о пассажирах с объединением обеих категорий данных.

9.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует оказывать на круглосуточной (постоянной) основе семь дней в неделю соответствующую оперативную и техническую помощь в проведении анализа любого выхода из строя или отказа системы и принятии соответствующих мер в целях обеспечения возврата к нормальной работе в кратчайший срок.

9.3 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует устанавливать и внедрять соответствующие процедуры уведомления и восстановления в отношении как регулярного технического обслуживания информационных систем, так и незапланированных выходов из строя или отказов систем.

9.4 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует обеспечивать соответствующий уровень связи (по возможности круглосуточно 7 дней в неделю).

9.5 Договаривающиеся государства не требуют от эксплуатантов воздушных судов представлять нестандартные элементы данных в рамках положений по API, iAPI и/или PNR.

9.6 Договаривающиеся государства при рассмотрении вопроса о требовании представлять элементы, которые отходят от Стандарта, представляют запрос в контактный комитет ВТамО/ИАТА/ИКАО параллельно с процессом ВТамО для запроса о ведении данных (DMR) в рамках процесса рассмотрения и утверждения для включения таких элементов данных в инструктивные указания.

В. Предварительная информация о пассажирах (API)

9.7 Каждое Договаривающееся государство создает систему предварительной информации о пассажирах (API).

Примечание. Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в пункте 9 резолюции 2178 (2014) "[п]ризывает государства-члены требовать, чтобы авиакомпании, действующие на их территории, заблаговременно представляли соответствующим национальным властям информацию о пассажирах для выявления случаев въезда с их территории или попыток въезда на их территорию или транзитного проезда через нее на борту воздушных судов гражданской авиации лиц, обозначенных Комитетом, учрежденным резолюциями 1267 (1999) и 1989 (2011) (Комитет), и далее призывает государства-члены сообщать Комитету о любых таких случаях выезда с их территории или попытках въезда на их территорию или транзита через нее таких лиц, а также направлять эту информацию государству проживания или гражданства, сообразно обстоятельствам и согласно внутригосударственному законодательству и международным обязательствам".

9.8 Система API каждого Договаривающегося государства поддерживается соответствующим правовым документом (таким, как например: законодательством, нормативным положением или указом) и соответствует признанным международным стандартам для API.

Примечание 1. API предусматривает, что перед вылетом перевозчик вводит биографические данные о пассажирах или членах экипажа и подробные сведения о полете. Эта информация электронным способом передается органам пограничного контроля в стране назначения или вылета. Таким образом, подробные сведения о пассажирах или членах экипажа принимаются заранее до вылета или прибытия рейса.

Примечание 2. Сообщение PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН является стандартным электронным сообщением, разработанным конкретно в качестве подраздела стандарта ЭДИФАКТ ООН для обеспечения обработки передач пассажирских ведомостей (в электронном виде). ЭДИФАКТ ООН означает "Правила Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте". Данные правила состоят из комплекта согласованных на международной основе стандартов, указателей и рекомендаций по электронному обмену структурированными данными, и в частности теми из них, которые относятся к торговле товарами и услугами между независимыми, компьютеризированными информационными системами. ВТАМО, ИАТА и ИКАО совместно согласовали максимальный комплект данных API, которые следует включать в сообщение PAXLST, подлежащее использованию для передачи таких данных эксплуатантами воздушных судов органам пограничного контроля в стране назначения или вылета. Предполагается, что стандарт ЭДИФАКТ ООН может быть заменен современными методами передачи сообщений, такими как международные стандарты XML или веб-приложения.

Примечание 3. В рамках структуры нынешнего формата сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН не будет учитываться использование авиации общего назначения.

Примечание 4. Признанные международные стандарты для API в настоящее время определяются инструктивными указаниями ВТАМО/ИАТА/ИКАО.

9.9 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству, разрабатывающему законодательство для целей внедрения системы API, следует рассмотреть вопрос о разработке согласованных нормативных положений, которые удовлетворяют потребностям всех участвующих ведомств, определить общий для всех набор элементов данных API, необходимых для этой сферы компетенции в соответствии со стандартами построения сообщений, и назначить одно государственное ведомство для получения данных API от имени всех других ведомств.

9.10 При определении передаваемой идентификационной информации о пассажирах Договаривающиеся государства требуют представления только элементов данных, имеющихся в машиночитываемой форме в проездных документах, отвечающих спецификациям, содержащимся в документе Doc 9303. Вся требуемая информация

соответствует спецификациям на сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН, содержащимся в Инструктивных указаниях ВТамО/ИАТА/ИКАО, касающихся системы API.

9.11 Договаривающиеся государства не наказывают и никаким иным образом не привлекают к ответственности эксплуатанта воздушного судна за несоответствия в обмениваемых данных о пассажирах, если эксплуатант воздушного судна собрал и представил точную предварительную информацию о пассажирах на основе одного предъявленного проездного документа, действительного на данную поездку, а по прибытии пассажир предъявляет второй проездной документ, действительный на данную поездку.

9.12 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует стремиться сводить к минимуму количество передач данных API по каждому конкретному рейсу.

9.13 Если Договаривающееся государство требует осуществлять обмен данными API, оно стремится в максимально возможной степени ограничивать эксплуатационную и административную нагрузку на эксплуатантов воздушных судов и повышать при этом уровень упрощения формальностей в отношении пассажиров.

9.14 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует воздерживаться от наложения штрафов и санкций на эксплуатантов воздушных судов за любые ошибки, вызванные отказом систем, которые могут повлечь за собой непередачу данных или передачу искаженных данных государственным полномочным органам в соответствии с требованиями системы API.

9.15 Договаривающиеся государства, требующие передачи данных о пассажирах в электронном виде по системе API, не требуют при этом представления пассажирской ведомости на бланке.

9.16 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос внедрения интерактивной системы предварительной информации о пассажирах (iAPI).

9.17 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства, желающие внедрить систему iAPI, должны:

- a) стремиться минимизировать воздействие на существующие системы и техническую инфраструктуру эксплуатантов воздушных судов путем проведения консультаций с эксплуатантами воздушных судов до разработки и внедрения системы iAPI;
- b) совместно с эксплуатантами воздушных судов разрабатывать системы iAPI, согласующиеся с используемыми эксплуатантами воздушных судов системами контроля за отправлениями;
- c) при необходимости использования iAPI соблюдать "Инструктивные указания по системе предварительной информации о пассажирах (API)", принятые ВТамО/ИКАО/ ИАТА.

9.18 **Рекомендуемая практика.** Системы API Договаривающихся государств и эксплуатантов воздушных судов, включая iAPI, должны быть способны работать круглосуточно семь дней в неделю и использовать процедуры на случай выхода из строя или отказа системы, сводящие к минимуму последствия сбоев.

D. Данные записей регистрации пассажиров (PNR)

9.24 Каждое Договаривающееся государство:

- a) развивает потенциал для сбора, использования, обработки и защиты данных записей регистрации (PNR) прибывающих на его территорию и убывающих с его территории пассажиров, опираясь на надлежащую административно-правовую основу (например, помимо прочего, законодательство, нормативное положение или указ) и соблюдая все Стандарты, содержащиеся в разделе D главы 9 Приложения 9;

- b) соотносит свои требования к данным PNR и методы обработки таких данных с основными принципами, содержащимися в документе Дос 9944 "Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)" ИКАО и в инструктивных материалах по внедрению сообщений PNRGOV, опубликованных и обновленных ВТамО и поддержанных ИКАО и ИАТА;
- c) принимает и внедряет сообщения PNRGOV для передачи данных PNR от эксплуатантов воздушных судов государству для обеспечения всеобщей интероперабельности.

Примечание 1. Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в п.12 Резолюции 2396 (2017) постановил, что государства-члены должны развивать потенциал для сбора, обработки и анализа, в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, данных записей регистрации пассажиров (PNR) и обеспечивать, чтобы эти данные использовались всеми их компетентными национальными органами и доводились до их сведения, при полном уважении прав человека и основных свобод, в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью.

Примечание 2. Сообщение PNRGOV является стандартным электронным сообщением, совместно одобренным ВТамО/ИКАО/ИАТА. В зависимости от конкретной системы бронирования и контроля за отправками, используемой эксплуатантами воздушных судов, соответствующие элементы данных, собираемые и хранимые эксплуатантами воздушных судов для своих собственных эксплуатационных и коммерческих целей, могут эффективно передаваться с использованием этой стандартизированной структуры сообщений.

9.25 Договаривающиеся государства при полном уважении прав человека и основных свобод:

- a) четко определяют в своих правовых системах данные PNR, которые будут использоваться в их соответствующей деятельности;
- b) четко устанавливают цели, в которых полномочные органы могут использовать данные PNR, которые не должны выходить за пределы необходимого для выполнения поставленных задач, включая, в частности, цели в области пограничного контроля, связанные с борьбой с терроризмом и тяжкими преступлениями;
- c) вводят ограничение на раскрытие данных PNR, согласно которому такие данные могут быть переданы только другим полномочным органам того же государства или других Договаривающихся государств, выполняющим функции, связанные с целями обработки данных PNR, в частности целями в области пограничного контроля, а также обеспечивают меры защиты, сопоставимые с мерами, предпринимаемыми передающим данные полномочным органом.

9.26 Договаривающиеся государства:

- a) не допускают несанкционированный доступ, раскрытие или использование данных PNR; их правовая система предусматривает меры наказания за их неправильное использование, несанкционированный доступ к ним и их несанкционированное раскрытие;
- b) обеспечивают, чтобы меры безопасности, применяемые ими при сборе, использовании, обработке и защите данных PNR, применялись ко всем лицам без незаконной дифференциации;
- c) принимают меры к тому, чтобы информировать физических лиц о сборе, использовании, обработке и защите данных PNR и соответствующих применяемых нормах конфиденциальности;
- d) принимают меры к тому, чтобы эксплуатанты воздушных судов предоставляли своим клиентам информацию о передаче данных PNR;

- е) предусматривают административные и судебные механизмы правовой защиты, позволяющие физическим лицам обращаться за правовой защитой в случае незаконной обработки их данных PNR государственными полномочными органами;
- ф) предусматривают в рамках своих административно-правовых систем соответствующие механизмы, позволяющие физическим лицам получать доступ к своим данным PNR и при необходимости подавать заявления о внесении в них исправлений, уточнений или изъятии из них отдельных элементов.

9.27 **Рекомендуемая практика.** *С учетом необходимых и соразмерных ограничений Договаривающимся государствам следует уведомлять физических лиц об обработке их данных PNR и сообщать им об их правах и о доступных им средствах правовой защиты, как определено в административно-правовых системах этих государств.*

9.28 Договаривающиеся государства:

- а) производят автоматизированную обработку данных PNR на основе объективных, точных и надежных критериев, которые эффективно указывают на наличие риска, не приводя к незаконной дифференциации;
- б) воздерживаются от принятия решений, которые влекут за собой значительные негативные действия, затрагивающие правовые интересы физических лиц, на основании исключительно автоматизированной обработки данных PNR.

9.29 Договаривающиеся государства в рамках своих административно-правовых систем назначают один (или несколько) компетентный(ых) национальный(ых) орган(ов), уполномоченный(ых) осуществлять независимый контроль за обеспечением защиты данных PNR и определять, что сбор, использование, обработка и защита данных PNR осуществляются при полном уважении прав человека и основных свобод.

9.30 Договаривающиеся государства:

- а) не требуют от эксплуатантов воздушных судов собирать данные PNR, которые не требуются в рамках их обычной производственной деятельности, и осуществлять фильтрацию данных до их передачи;
- б) не используют данные PNR, указывающие на расовую или этническую принадлежность физических лиц, их политические взгляды, религиозные или философские убеждения, членство в профсоюзах, или данные, касающиеся их состояния здоровья, сексуальной жизни или сексуальной ориентации, за исключением особых и срочных обстоятельств, когда это требуется для защиты наиболее важных интересов лиц, к которым относятся данные, или других физических лиц. В случае передачи такой информации Договаривающиеся государства как можно скорее удаляют такие данные.

9.31 Договаривающиеся государства:

- а) сохраняют данные PNR в течение установленного периода времени, определенного в их административно-правовых документах, который является таким периодом, который необходим и соразмерен для достижения целей, в которых используются данные PNR;
- б) обезличивают сохраненные данные PNR, которые позволяют осуществлять непосредственную идентификацию лиц, к которым они относятся, по истечении установленного периода времени, не превышающего того, который необходим согласно предусмотренному в национальных законах и директивах, за исключением случаев, когда такие данные используются в связи с конкретным проводимым расследованием и угрозой или риском в целях, указанных в п. 9.25 б);
- с) вновь персонализируют или открывают данные PNR только в тех случаях, когда они используются в связи с конкретным расследованием и угрозой или риском в целях, указанных в п. 9.25 б);

- d) удаляют данные PNR или производят их анонимизацию по окончании срока хранения за исключением случаев, когда они используются в связи с конкретным расследованием и угрозой или риском в целях, указанных в п. 9.25 b);

Примечание 1. Обезличивание данных PNR – это маскировка информации, позволяющая осуществлять непосредственную идентификацию физических лиц без создания помех для использования данных PNR в правоохранительных целях, в то время как анонимизация данных PNR означает необратимое удаление персональной идентификационной информации из записи PNR.

Примечание 2. Данный Стандарт не налагает ограничений на такие процессы разбирательства в рамках уголовного правосудия в Договаривающихся государствах, как расследование, судебное преследование и уголовное судопроизводство, осуществляемые в целях, указанных в п. 9.25 b).

9.32 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует сохранять данные PNR в течение пяти лет после передачи данных PNR, за исключением случаев, когда они требуются в ходе проводимого расследования, судебного разбирательства или судопроизводства.

9.33 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует обезличивать данные PNR в течение шести месяцев после передачи данных PNR и не позднее, чем через два года после передачи данных PNR.

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 10 "АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬ"
ТОМ IV (СИСТЕМЫ НАБЛЮДЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
СТОЛКНОВЕНИЙ)**

ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

...

2.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

...

2.1.4 Коды ответов в режиме А (информационные импульсы)

...

2.1.4.2 Следующие коды режима А резервируются для особых целей:

2.1.4.2.1 Для обеспечения распознавания воздушного судна, находящегося в аварийной обстановке, используется код 7700.

2.1.4.2.2 Для обеспечения распознавания воздушного судна, потерявшего радиосвязь, используется код 7600.

2.1.4.2.3 Для обеспечения распознавания воздушного судна, которое стало объектом незаконного вмешательства, используется код 7500.

2.1.4.3 Предусматриваются соответствующие меры в отношении характеристик наземного декодирующего оборудования для обеспечения немедленного распознавания кодов 7500, 7600 и 7700 в режиме А.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 11 "ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ"**ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

...

2.24 Обслуживание воздушных судов в случае возникновения аварийного положения

2.24.1 Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, оказывается максимальное внимание, содействие и предоставляется приоритет по сравнению с другими воздушными судами, исходя из конкретных обстоятельств.

Примечание. Для сообщения о том, что оно находится в аварийном положении, воздушное судно, оснащенное оборудованием линии передачи данных и/или приемоответчиком ВОРЛ, может использовать это оборудование следующим образом:

- a) код 7700 в режиме А, или*
- b) код 7500 в режиме А для того, чтобы конкретно указать, что оно является объектом незаконного вмешательства, и/или;*
- c) использовать соответствующие возможности ADS-B или ADS-C, предусмотренные на случай передачи аварийных и/или срочных сообщений, и/или*
- d) передать соответствующее аварийное сообщение с помощью CPDLC.*

2.24.1.1 **Рекомендация.** При ведении связи между органами ОВД и воздушными судами в случае возникновения аварийного положения следует учитывать аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).

2.24.2 В том случае, когда имеет место незаконное вмешательство или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна. Продолжается передача информации, относящейся к безопасному выполнению полета, и предпринимаются необходимые действия для ускорения выполнения всех этапов полета, особенно безопасной посадки воздушного судна.

2.24.3 В том случае, когда имеет место незаконное вмешательство или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, органы ОВД, используя согласованные на местном уровне процедуры, немедленно информируют соответствующий полномочный орган, назначенный государством, и обмениваются необходимой информацией с эксплуатантом или назначенным им представителем.

Примечание 1. Отклонившиеся от курса или неопознанные воздушные суда могут рассматриваться в качестве ставших объектами незаконного вмешательства. См. п. 2.25.1.3.

Примечание 2. Порядок действий в отношении отклонившихся от курса или неопознанных воздушных судов изложен в п. 2.25.1.

Примечание 3. В п. 15.1.3 главы 15 документа PANS-ATM (Doc 4444) более конкретно изложены процедуры, связанные с незаконным вмешательством.

...

ГЛАВА 5. СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

5.1 Применение

5.1.1 Аварийным оповещением обеспечиваются:

- a) все воздушные суда, обеспечиваемые диспетчерским обслуживанием воздушного движения;
- b) по возможности, все другие воздушные суда, представившие план полета или известные органам обслуживания воздушного движения из других источников;
- c) любые воздушные суда, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

...

5.2 Уведомление координационных центров поиска и спасания

5.2.1 Не исключая любые другие обстоятельства, при которых такое уведомление может оказаться целесообразным, органы обслуживания воздушного движения, за исключением случаев, указанных в п. 5.5.1, немедленно уведомляют координационные центры поиска и спасания, как только будет сочтено, что воздушное судно находится в аварийном положении, в соответствии с нижеследующим:

...

b) *Стадия тревоги*, когда:

- 1) после того, как наступила стадия неопределенности, при последующих попытках установить связь с воздушным судном или запросах в другие соответствующие источники не удалось получить какие-либо сведения о воздушном судне; или когда
- 2) воздушное судно, получившее разрешение на посадку, не производит посадки по прошествии 5 мин после расчетного времени посадки и связь с данным воздушным судном вновь не установлена; или когда
- 3) получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, но не настолько, что возможна вынужденная посадка,

за исключением случаев, когда имеются данные, устраняющие опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, или когда

- 4) известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства.

...

5.5 Передача информации эксплуатанту

5.5.1 В том случае, когда районный диспетчерский центр или центр полетной информации решает, что воздушное судно находится в стадии неопределенности или в стадии бедствия, он, когда это практически возможно, сообщает об этом эксплуатанту до уведомления координационного центра поиска и спасания.

Примечание. Если воздушное судно находится в стадии бедствия, координационный центр спасания необходимо в соответствии с п. 5.2.1 уведомлять немедленно.

5.5.2 Вся информация, направляемая районным диспетчерским центром или центром полетной информации координационному центру поиска и спасания, при наличии практической возможности незамедлительно передается также эксплуатанту.

5.6 Передача информации воздушным судам, выполняющим полет вблизи воздушного судна, находящегося в аварийном положении

5.6.1 В том случае, когда орган обслуживания воздушного движения устанавливает, что воздушное судно находится в аварийном положении, другие воздушные суда, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, по возможности в кратчайшие сроки информируются о характере аварийного положения, за исключением случаев, указанных в п. 5.6.2.

5.6.2 В том случае, когда орган обслуживания воздушного движения знает или предполагает, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства, в сообщениях ОВД, передаваемых по каналам связи "воздух – земля", не дается никаких ссылок на характер аварийного положения, если на это не делалось ссылки в сообщениях, поступивших с борта соответствующего воздушного судна, и если есть основания полагать, что такая ссылка ухудшит положение.

ВЫДЕРЖКА ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 13 "РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ"

ГЛАВА 5. РАССЛЕДОВАНИЕ

...

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

...

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Информирование органов обеспечения безопасности авиации

5.11 Если в ходе расследования становится известно или есть подозрение, что имел место акт незаконного вмешательства, уполномоченный по расследованию немедленно принимает меры для информирования органов обеспечения авиационной безопасности заинтересованного(ых) государства (государств).

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 14 "АЭРОДРОМЫ"
ТОМ I "ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМОВ"**

ГЛАВА 3. ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

...

3.14 Изолированное место стоянки воздушных судов

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

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

...

ГЛАВА 5. ВИЗУАЛЬНЫЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА

...

5.3 Огни

...

5.3.24 Прожекторное освещение перронов
(см. также пп. 5.3.17.1 и 5.3.18.1)

Применение

5.3.24.1 **Рекомендация.** На перроне, в зоне противообледенительной защиты и на выделенной изолированной стоянке воздушных судов следует обеспечивать прожекторное освещение, если они предназначены для эксплуатации в ночное время.

Примечание 1. В тех случаях, когда зона противообледенительной защиты находится в непосредственной близости от ВПП и постоянное прожекторное освещение может приводить пилотов в замешательство, могут потребоваться другие средства освещения этой зоны.

Примечание 2. О выделении специальной стоянки для воздушных судов говорится в п. 3.14.

Примечание 3. Инструктивный материал в отношении прожекторного освещения перрона приводится в части 4 Руководства по проектированию аэродромов (Doc 9157).

...

ГЛАВА 8. ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ

8.1 Системы электроснабжения аэронавигационных средств

...

Применение

...

8.1.10 **Рекомендация.** Для перечисленных ниже аэродромных средств следует предусматривать резервный источник электропитания, способный обеспечивать электроснабжение при отказе основного источника электропитания:

...

е) основного освещения в целях безопасности, если оно предусмотрено в соответствии с п. 9.11;

...

ГЛАВА 9. АЭРОДРОМНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СЛУЖБЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И УСТАНОВКИ

9.1 Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме

Общие положения

Вступительное примечание. Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме представляет собой процесс подготовки аэродрома на случай возникновения чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в его окрестностях. Целью планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме является сведение к минимуму последствий аварийных ситуаций, прежде всего с целью спасения жизни людей и обеспечения выполнения операций воздушных судов. План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме определяет порядок координации действий различных аэродромных органов (или служб) и других органов из окружающих аэродром районов, которые могли бы оказать помощь в случае чрезвычайных происшествий. Инструктивный материал в помощь соответствующему органу при организации планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме приводится в части 7 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

9.1.1 План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме разрабатывается для аэродрома с учетом полетов воздушных судов и других видов деятельности на аэродроме.

9.1.2 План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме предусматривает координацию действий, предпринимаемых при возникновении чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в его окрестностях.

Примечание 1. Примеры аварийных ситуаций: аварийные ситуации с воздушными судами, акты саботажа, включая угрозы применения взрывных устройств, незаконный захват воздушного судна, происшествия, связанные с опасными грузами, пожары в зданиях, стихийные бедствия и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения.

...

9.1.3 План обеспечивает координацию действий или участие всех существующих органов, которые, по мнению соответствующего компетентного органа, могут оказать помощь при возникновении аварийной ситуации.

Примечание 1. Такими органами, например, являются:

- на аэродроме: органы управления воздушным движением, аварийно-спасательные и противопожарные службы, администрация аэродрома, медико-санитарные службы, включая службы скорой помощи, эксплуатанты воздушных судов, службы безопасности и полиция;
- вне аэродрома: пожарные команды, полиция, полномочные органы здравоохранения (включая медико-санитарные службы, службы скорой помощи, больницы и службы общественного здравоохранения), военные власти, службы портовой или береговой охраны.

...

9.1.4 **Рекомендация.** План должен предусматривать необходимое сотрудничество и координацию с координационным центром спасания.

9.1.5 **Рекомендация.** План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме должен включать по крайней мере следующее:

- a) виды аварийных ситуаций, для которых составляется план мероприятий;
- b) органы, участие которых предусмотрено в плане;
- c) ответственность и роль каждого органа, аварийный оперативный центр и командный пункт для всех видов аварийной обстановки;
- d) информацию о фамилиях и номерах телефонов сотрудников или лиц, с которыми должна устанавливаться связь в случае возникновения конкретной аварийной ситуации;
- e) карту аэродрома и его окрестностей с нанесенной сеткой координат.

...

Аварийный оперативный центр и командный пункт

9.1.7 **Рекомендация.** На случай аварийной ситуации следует иметь стационарный аварийный оперативный центр и подвижной командный пункт.

9.1.8 **Рекомендация.** Аварийный оперативный центр должен быть структурным подразделением аэродромных служб и отвечать за общую координацию и руководство работами в аварийной обстановке.

9.1.9 **Рекомендация.** Командный пункт должен обладать способностью быстрой переброски, при необходимости, к месту происшествия, и он должен осуществлять на месте координацию работ служб по ликвидации последствий происшествия.

9.1.10 **Рекомендация.** Одно лицо должно назначаться руководителем аварийного оперативного центра и, при необходимости, другое лицо – руководителем командного пункта.

Система связи

9.1.11 **Рекомендация.** В соответствии с планом и с учетом конкретных особенностей аэродрома должны предусматриваться соответствующие системы связи между командным пунктом и аварийным оперативным центром и с участвующими органами.

Отработка действия на случай аварийной обстановки на аэродроме

9.1.12 В плане устанавливается порядок периодической проверки соответствия плана предъявляемым требованиям и анализа результатов с целью повышения его эффективности.

Примечание. В план включаются все участвующие органы с предоставленным снаряжением.

9.1.13 План следует проверять путем отработки:

- а) полномасштабных действий на случай аварийной обстановки на аэродроме через промежутки времени, не превышающие два года, и отдельных мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме в промежуточный период для устранения любых недостатков, вскрытых в ходе отработки полномасштабных действий; или
- б) серии модульных испытаний, начинающихся в первом году и завершающихся полномасштабными действиями на случай аварийной обстановки на аэродроме, проводимыми через промежутки времени, не превышающие три года,

и затем анализировать, или после ликвидации фактической аварийной ситуации, в целях устранения любых недостатков, обнаруженных при отработке действий или при ликвидации фактической аварийной ситуации.

Примечание 1. Цель отработки полномасштабных действий заключается в обеспечении соответствия плана требованиям к ликвидации различных типов аварийных ситуаций. Цель отработки отдельных мероприятий заключается в обеспечении эффективности ответных действий определенных участвующих органов и компонентов плана, например системы связи. Цель проведения модульных испытаний заключается в том, чтобы обеспечить концентрацию усилий на конкретных элементах действующих планов на случай аварийной обстановки.

Примечание 2. Инструктивный материал по планированию мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту содержится в части 7 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

...

9.10 Огораживание**Применение**

...

9.10.2 На аэродроме устанавливается ограждение или другой подходящий барьер для предотвращения случайного или умышленного появления постороннего лица в зоне аэродрома, закрытой для доступа публики.

Примечание 1. Под этим имеется также в виду ограждение канализационных колодцев, водостоков, туннелей и т. д., куда необходимо закрыть доступ.

Примечание 2. Может возникнуть необходимость принять специальные меры для ограничения доступа посторонних лиц на ВПП или рулежные дорожки, которые проходят над общественными дорогами.

9.10.3 Принимаются необходимые меры для предотвращения случайного или умышленного появления посторонних лиц в местах размещения наземного оборудования и средств за пределами аэродрома, имеющих важное значение для безопасности гражданской авиации.

Расположение

9.10.4 Ограждение или барьер устанавливается таким образом, чтобы отделить места, открытые для публики, от рабочей площади и других зон и средств на аэродроме, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации воздушных судов.

9.10.5 **Рекомендация.** При необходимости усиления мер безопасности по обе стороны ограды или барьера следует иметь полосу свободного пространства, которая облегчает работу занимающихся патрулированием сотрудников охраны и затруднит посторонним лицам преодоление ограды. Следует предусматривать сооружение окружной дороги с внутренней стороны ограждения аэродрома, предназначенной для использования как техническим персоналом, так и занимающимися патрулированием сотрудниками безопасности.

9.11 Освещение в целях безопасности

Рекомендация. Установленные в аэропорту ограду и другие барьеры, предназначенные для обеспечения безопасности международной гражданской авиации и ее служб, следует, где это целесообразно по соображениям безопасности, снабжать необходимым минимумом освещения. Следует предусматривать установку огней для освещения территории по обе стороны ограды или барьера, в частности в местах прохода.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 18 "БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ"

ГЛАВА 2. ПРИМЕНЕНИЕ

...

2.2 Технические инструкции по опасным грузам

2.2.1 Каждое Договаривающееся государство принимает необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдение подробных положений, содержащихся в Технических инструкциях. Кроме того, каждое Договаривающееся государство принимает необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдение положений любой поправки к Техническим инструкциям, которая может публиковаться в ходе установленного периода применимости издания Технических инструкций.

2.2.2 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует информировать ИКАО о трудностях, которые встречаются при применении Технических инструкций, и о любых изменениях, которые целесообразно внести в эти инструкции.

...

ГЛАВА 10. ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ

10.1 Составление программ подготовки

Программы начальной и периодической подготовки по опасным грузам составляются и обновляются в соответствии с Техническими инструкциями.

...

ГЛАВА 13. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Каждое Договаривающееся государство вводит меры по обеспечению авиационной безопасности опасных грузов, действующие в отношении грузоотправителей, эксплуатантов и других лиц, задействованных при перевозке опасных грузов по воздуху, которые надлежит применять с целью свести к минимуму случаи кражи или ненадлежащего использования опасных грузов, могущие создать угрозу жизни людей, имуществу или окружающей среде. Такие меры должны соответствовать положениям по обеспечению авиационной безопасности, содержащимся в других Приложениях и Технических инструкциях.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ДОС 9284 "ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСТРУКЦИИ ПО БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ"
--

Часть I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

...

Глава 4

ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА В ОБЛАСТИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

*Расхождения в практике государств – АЕ 2, BR 7, СА 11, НК 1, ОМ 2,
VE 5, VE 6 – касаются части данной главы; см. таблицу Д-1.*

Примечание. В тех случаях, когда применение конкретных положений в рамках настоящей главы может отличаться от предыдущей версии Технических инструкций (например, оценка вместо теста для проверки понимания или применения элементов обучения, указанных в таблице I-4), положения о подготовке, содержащиеся в главе 4 части I Технических инструкций издания 2019-2020 годов, приведены в дополнении 4 и могут использоваться до 31 декабря 2022 года

4.1 РАЗРАБОТКА ПРОГРАММ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА В ОБЛАСТИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Примечание. Программа подготовки включает такие элементы, как методика построения подготовки, оценка, первоначальная и периодическая подготовка, квалификационные требования к инструкторам, учетные данные о подготовке и оценка эффективности подготовки.

4.1.1 Работодатель персонала, выполняющего функции, направленные на обеспечение перевозки опасных грузов в соответствии с настоящими Инструкциями, должен разработать и осуществлять программу подготовки персонала в области опасных грузов.

Примечание 1. Подход к обеспечению компетентности сотрудников, позволяющей им выполнять любые возложенные на них функции, приводится в Инструктивном материале по основанным на компетенциях подготовке и оценке персонала в области опасных грузов (DOC 10147).

Примечание 2. Персонал служб авиационной безопасности, который задействован в досмотре пассажиров и экипажа, их багажа, груза или почты, должен пройти подготовку, независимо от того, осуществляет ли эксплуатант перевозку опасных грузов в качестве груза на борту воздушных судов, предназначенных для перевозки пассажиров или груза.

4.1.2 Все эксплуатанты должны разработать программу подготовки персонала в области опасных грузов вне зависимости от того, имеют ли они разрешение на перевозку опасных грузов в качестве авиагруза.

4.1.3 Учебные курсы могут разрабатываться и проводиться работодателем или же для него.

...

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПРАВИЛ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
"ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ" (DOC 4444)**

...

**ГЛАВА 5. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ
ПРИ ОТКАЗЕ СВЯЗИ И В НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ**

...

**5.2 ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ
КОНТРОЛИРУЕМОГО ДВИЖЕНИЯ**

...

5.2.1.3 Во всех случаях, когда исключительные обстоятельства, например незаконное вмешательство, требуют соблюдения повышенной осторожности, должны применяться интервалы эшелонирования, превышающие установленные минимумы. Это следует делать с должным учетом всех соответствующих факторов, с тем чтобы не нарушать поток воздушного движения путем применения завышенных интервалов эшелонирования.

Примечание. Незаконное вмешательство в полет воздушного судна представляет собой случай, приводящий к возникновению исключительных обстоятельств, которые могут потребовать применения между воздушным судном, подвергшимся незаконному вмешательству, и другими воздушными судами интервалов эшелонирования, превышающих установленные минимумы.

...

ГЛАВА 15. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ ПРИ ОТКАЗЕ СВЯЗИ И В НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ

15.1 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ

15.1.1 Общие положения

15.1.1.1 Разнообразие обстоятельств при каждой аварийной обстановке не позволяет установить точный подробный порядок действий, которого следует придерживаться. Изложенный в данном разделе порядок действий предназначен для персонала служб воздушного движения в качестве общего руководства. При работе в аварийной обстановке органы управления воздушным движением осуществляют полную и всеобъемлющую координацию действий, а персонал руководствуется здравым смыслом.

Примечание 1. Дополнительные правила, подлежащие применению в аварийной обстановке или в непредвиденных обстоятельствах при использовании системы наблюдения ОВД, содержатся в п. 8.8.1 главы 8.

Примечание 2. Если пилот воздушного судна, находящегося в аварийном положении, ранее получил указание органа УВД выбрать конкретный код приемоответчика и/или аварийный режим ADS-B, данный код и/или режим, как правило, сохраняется, если в особых обстоятельствах пилот не примет иное решение или не получит другое указание. В том случае, если орган УВД не потребовал установить какой-либо код или аварийный режим, пилот устанавливает приемоответчик в режиме А код 7700 и/или соответствующий аварийный режим ADS-B.

Примечание 3. Некоторые воздушные суда, оснащенные бортовым оборудованием ADS-B первого поколения, обладают возможностью передавать сигнал тревоги, оповещающий только о возникновении аварийного положения общего характера, независимо от кода, выбранного пилотом.

Примечание 4. Некоторые воздушные суда, оснащенные бортовым оборудованием ADS-B первого поколения, не обладают возможностью передавать сигнал "ОПОЗНАВАНИЕ" при выборе аварийного режима и/или режима срочности.

15.1.1.2 В том случае, когда воздушное судно сообщает об аварийной обстановке, органу ОВД следует предпринять следующие надлежащие действия:

- a) принять все необходимые меры для установления опознавательного индекса и типа воздушного судна, типа аварийной обстановки, намерений летного экипажа, а также местоположения и эшелона полета воздушного судна, если эта информация не была четко представлена летным экипажем или неизвестна;
- b) принять решение относительно предоставления наиболее эффективной помощи;
- c) заручиться поддержкой любого другого органа ОВД или других служб, которые в состоянии оказать помощь воздушному судну;
- d) предоставить летному экипажу любую требующуюся ему информацию, а также любую дополнительную соответствующую информацию, например данные о подходящих аэродромах, минимальные безопасные абсолютные высоты, метеорологическую информацию;
- e) получить от эксплуатанта или летного экипажа следующую информацию, которая может иметь отношение к данному случаю: количество людей на борту, количество оставшегося топлива, возможное наличие опасных материалов и их характер;

- f) уведомить соответствующие органы ОВД и полномочные органы, как указано в местных инструкциях.

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

Примечание. Информация, указанная в п. 15.1.1.2 е), будет запрашиваться у летного экипажа только в том случае, если она не получена от эксплуатанта или из других источников, и будет ограничиваться важной информацией.

15.1.2 Право первоочередности

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

15.1.3 Незаконное вмешательство и угроза взрыва воздушного судна

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

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

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

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

15.1.3.3.1 Органы ОВД также:

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

- б) контролируют и регистрируют ход полета, используя для этого все имеющиеся средства, а также координируют передачу управления с соседними органами ОВД, не требуя от воздушного судна передачи сообщений или других ответных действий, если с этим воздушным судном не поддерживается нормальная связь;
- с) информируют и продолжают постоянно информировать соответствующие органы ОВД, включая расположенные в соседних РПИ, которые могут иметь отношение к ходу полета.

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

- д) уведомляют:
 - 1) эксплуатанта или назначенного им представителя;
 - 2) соответствующий координационный центр поиска и спасания согласно соответствующим правилам аварийного оповещения;
 - 3) соответствующий полномочный орган, назначенный государством.

Примечание. Предполагается, что назначенный полномочный орган по обеспечению безопасности и/или эксплуатант в свою очередь уведомляет другие заинтересованные стороны в соответствии с заранее установленным порядком;

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

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

15.1.3.4 Следующие дополнительные правила применяются в случае получения информации об угрозе, связанной с размещением на борту известного воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства. Орган ОВД, получив информацию об угрозе:

- а) находясь на прямой связи с воздушным судном, незамедлительно информирует летный экипаж об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой, или
- б) при отсутствии прямой связи с воздушным судном информирует летный экипаж самым быстрым способом через другие органы ОВД или по другим каналам.

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

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

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

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

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

15.1.3.10 Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства или которое по иным причинам необходимо изолировать и исключить из обычной деятельности аэродрома, дается разрешение занять указанное изолированное место стоянки. В том случае, когда такое изолированное место стоянки не указано, или если указанное место занято, воздушному судну дается разрешение занять место в пределах участка или участков, выбранных по предварительной договоренности с администрацией аэродрома. В разрешении на руление указывается маршрут руления, по которому необходимо следовать до места стоянки. Этот маршрут выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для пассажиров и прочих лиц, других воздушных судов и сооружений на аэродроме.

Примечание. См. главу 3 тома I Приложения 14.

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ТОМА III "ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"
ПРАВИЛ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
"ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ" (DOC 8168)**

...

**РАЗДЕЛ 4. ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРИЕМООТВЕТЧИКОВ
ВТОРИЧНОГО ОБЗОРНОГО РАДИОЛОКАТОРА (ВОРЛ)**

Глава 1

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПРИЕМООТВЕТЧИКОВ

...

1.4 ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ

При возникновении аварийной обстановки пилот воздушного судна устанавливает в приемоответчике код 7700 режима А, если ранее службой УВД не было дано указание об использовании другого определенного кода. В этом случае пилот использует данный определенный код до получения других указаний службы УВД. Однако пилот может выбрать код 7700 режима А в тех случаях, когда имеются основания полагать, что это является наилучшим образом действий.

...

1.6 НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО ВО ВРЕМЯ ПОЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДНА

1.6.1 Если воздушное судно, находящееся в полете, стало объектом незаконного вмешательства, командир воздушного судна делает все возможное для установки в приемоответчике кода 7500 режима А, чтобы сообщить об обстановке. Если позволяют обстоятельства, вместо этого должен использоваться код 7700.

1.6.2 Если пилот выбрал код 7500 режима А и впоследствии служба УВД дает ему указание подтвердить этот код (в соответствии с п. 1.1.5), пилот, в зависимости от обстоятельств, либо подтверждает код, либо не отвечает совсем.

Примечание. Отсутствие ответа от пилота служит для службы УВД подтверждением того, что использование кода 7500 не является следствием случайного выбора неправильного кода.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9265-808-3

