**Республика Молдова**

ПРАВИТЕЛЬСТВО

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ** № HG124/2021
от 12.08.2021

# об утверждении Национальной программы авиационной безопасности в области гражданской авиации

Опубликован : 10.09.2021 в MONITORUL OFICIAL № 212-218 статья № 365 Data intrării în vigoare

*ИЗМЕНЕНО*
*ПП112 от 05.03.25, MO108-110/06.03.25 ст.118; в силу с 06.03.25*

На основании части (1) статьи 12 Закона №192/2019 об авиационной безопасности (Официальный монитор Республики Молдова, 2019 г., №400-406, ст. 356) Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Национальную программу авиационной безопасности в области гражданской авиации (прилагается).

2. До вступления в силу настоящего постановления эксплуатанты аэропортов, авиаперевозчики, Пограничная полиция, поставщики аэронавигационных услуг и другие субъекты, на которых распространяется действие Национальной программы авиационной безопасности в области гражданской авиации, должны разработать и/или привести собственные программы и/или процедуры по безопасности в соответствие с указанной Программой.

3. - *утратил силу*

4. Органу гражданской авиации разработать Национальную программу по выявлению поведенческих особенностей, положения и дополнительные меры безопасности, касающиеся внедрения основных стандартов в области авиационной безопасности, в соответствии с положениями и терминами Соглашения об едином авиационном пространстве между Республикой Молдова и Европейским Союзом и его государствами-членами, подписанного в Брюсселе 26 июня 2012 года.

5. До вступления в силу положений пункта 4 Орган гражданской авиации может разработать временные положения и дополнительные меры безопасности, касающиеся внедрения основных стандартов в области авиационной безопасности.

6. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Министерство инфраструктуры и регионального развития.

7. Настоящее постановление вступает в силу через 6 месяцев после его опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

**ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Наталья ГАВРИЛИЦА**
**Контрасигнует:**
**зам. премьер-министра,**
**министр инфраструктуры и**
**регионального развития Андрей СПЫНУ**

**№ 124. Кишинэу, 12 августа 2021 г.**

Утверждена
Постановлением Правительства
№ 124/2021

# НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА авиационной безопасности в области гражданской авиации

Настоящая Программа частично перелагает Исполнительный регламент Комиссии (ЕС) 2015/1998 от 5 ноября 2015 года, устанавливающий детальные меры по применению общих базовых стандартов в области авиационной безопасности (текст распространяется на ЕЭЗ), CELEX: 32015R1998, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 299/1 от 14 ноября 2015 г., с последними поправками, внесенными Исполнительным регламентом Комиссии (ЕС) 2023/566 от 10 марта 2023 года о внесении изменений в Исполнительный регламент (ЕС) 2015/1998 в части определенных детальных мер по применению общих базовых стандартов в области авиационной безопасности (текст распространяется на ЕЭЗ).

## Часть I
## НАЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

### Глава I
### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Раздел 1
#### Задача и цель Национальной программы авиационной безопасности в области гражданской авиации

1. Задачей Национальной программы авиационной безопасности в области гражданской авиации (в дальнейшем – *Программа*) является обеспечение защиты операций, выполняемых гражданской авиацией в Республике Молдова, от актов незаконного вмешательства посредством правил, практики и процедур, направленных на обеспечение безопасности, регулярности и эффективности полетов.

2. Целью настоящей Программы является обеспечение безопасности деятельности национальных и зарубежных авиационных эксплуатантов, предоставляющих услуги в области авиаперевозок, а также других субъектов авиации, обеспечивающих выполнение полетов.

#### Раздел 2
#### Область применения

3. Действие настоящей Программы распространяется на:

1) публичные органы и структуры, наделенные полномочиями в области авиационной безопасности;

2) аэропорты или части аэропортов, расположенные на территории Республики Молдова, которые обслуживают гражданскую авиацию и не используются в военных целях;

3) эксплуатантов воздушных судов, зарегистрированных в Республике Молдова;

4) авиаперевозчиков, предоставляющих услуги в аэропортах, указанных в подпункте 2);

$4^{1}$) эксплуатантов воздушных судов;

5) поставщиков услуг по аэронавигационному обслуживанию;

6) субъектов авиации, применяющих стандарты авиационной безопасности, функционирующих в местах, расположенных внутри или за пределами зон, принадлежащих аэропортам, и поставляющих товары и/или услуги для аэропортов, указанных в подпункте 2), или при их посредстве.

## Раздел 3
## Нормативная база в области авиационной безопасности и основные понятия

4. Республика Молдова является стороной следующих международных конвенций, касающихся вопросов безопасности гражданской авиации:

1) Конвенция о международной авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1994 года, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента № 97/1994;

2) Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна, подписанная в Токио 14 сентября 1963 года, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента № 766/1996;

3) Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанная в Гааге 16 декабря 1970 года, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента №766/1996;

4) Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанная в Монреале 23 сентября 1971 года, а также Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную авиацию, подписанные в Монреале 24 февраля 1988 года, к которым Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента № 766/1996;

5) Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, подписанная в Монреале 1 марта 1991 года, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента №766/1996.

5. Национальные нормативные акты, применяемые в области безопасности гражданской авиации:

1) Авиационный кодекс Республики Молдова № 301/2017;

2) Закон № 192/2019 об авиационной безопасности;

3) Кодекс Республики Молдова о правонарушениях № 218/2008;

4) Уголовный кодекс Республики Молдова № 985/2002.

6. Для целей настоящей Программы используются следующие понятия:

*предметы, перевозимые лицами, которые не являются пассажирами* – предметы, предназначенные для личного пользования перевозящего их лица;

*охраняемый багаж* – сдаваемый багаж, подлежащий отправке, прошедший досмотр и физически защищенный таким образом, чтобы предотвратить закладку каких-либо предметов;

*системы обнаружения жидких взрывчатых веществ (liquid explosive detection systems - LEDS)* – оборудование, способное обнаруживать опасные материалы, содержащие жидкие взрывчатые вещества;

*жидкости, аэрозоли и гели (liquids, aerosols and gels – LAGs)* – включают пасты, лосьоны, смеси жидкостей/твердых веществ и содержимое сосудов под давлением, например, зубная паста, гель для волос, напитки, супы, сиропы, духи, пена для бритья и другие изделия аналогичной консистенции;

*панели и люки обслуживания воздушного судна* – внешние точки доступа и

отсеки воздушного судна, которые имеют внешние ручки или внешние складывающиеся панели и которые обычно используются для предоставления услуг по наземному обслуживанию воздушных судов;

*почта* – отправления корреспонденции и другие отправления, кроме почты авиаперевозчика, представленные для пересылки и предназначенные для почтовых служб в соответствии с правилами Всемирного почтового союза;

*принцип «служебной необходимости»* – принцип, согласно которому доступ к информации с ограниченным доступом предоставляется индивидуально и исключительно тем лицам, которые в соответствии со служебными обязанностями вправе работать с такой информацией и/или иметь к ней доступ в соответствии с законными положениями, применимыми к этой категории информации;

*пакет с защитой вскрытия* – пакет, отвечающий руководящим принципам досмотра, рекомендованным Международной организацией гражданской авиации;

*совместный процесс оценки оборудования для обеспечения безопасности Европейской конференции гражданской авиации* – программа лабораторного тестирования оборудования для обеспечения безопасности с учетом существующих требований к характеристикам, установленным на уровне Европейского Союза (демонстрирующая соответствие требованиям к характеристикам путем применения общей методологии тестирования), для предоставления общей ссылки национальным органам, ответственным за сертификацию/утверждение оборудования для обеспечения безопасности, используемого в аэропортах, находящихся в их ведении;

*неопознанный багаж* – багаж, который прибыл в аэропорт с багажной биркой или без таковой и не был получен или опознан пассажиром;

*культура безопасности* – набор правил, ценностей, установок и обязательств, связанных с авиационной безопасностью, обязательных для повседневной деятельности авиационного агента и отражающихся в действиях всех субъектов и в поведении их персонала;

*выявление поведения (в смысле безопасности гражданской авиации)* – применение техники для выявления отклонений в поведении, в том числе, но не ограничиваясь ими, физиологических или жестовых признаков необычного поведения в целях выявления лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации;

*непредсказуемость* – осуществление мер безопасности по повышению сдерживания и их эффективности путем их применения через непредвиденные промежутки в разных местах и/или разными средствами по определенной схеме;

*грузы и почта повышенного риска (HRCM)* – грузы или почта, которые предположительно могут создавать угрозу для гражданской авиации, согласно полученной оперативной информации; или содержащих несоответствия или признаки вмешательства и вызывающие подозрения;

*радикализация* – ознакомление с экстремизмом лиц, которые присоединяются к точкам зрения, убеждениям и идеям, способным привести к террористическим актам;

*государство проживания* – означает любую страну, в которой лицо непрерывно является резидентом в течение как минимум шести месяцев;

**Раздел 4**

**Защита информации**

7. Орган гражданской авиации (в дальнейшем – *ОГА*) обеспечивает необходимую защиту конфиденциальной информации по безопасности, а также контроль управления ею субъектами, предусмотренными в пункте 3. В то же время

ОГА определяет способы обработки конфиденциальной информации в области безопасности гражданской авиации для предотвращения ненадлежащего использования или раскрытия такой информации. Конфиденциальная информация по безопасности, предоставленная другими государствами или касающаяся других государств, в частности государств-членов ЕС, а также отчеты Европейской конференции гражданской авиации (в дальнейшем – *ЕКГА*), Международной организации гражданской авиации (в дальнейшем – *ИКАО*), Европейского Союза (в дальнейшем – *ЕС*) или органов в области авиационной безопасности государств-членов ЕКГА или ЕС обрабатывается и защищается в соответствии с требованиями Закона № 245/2008 о государственной тайне и Положения об обеспечении режима секретности в рамках органов публичной власти и других юридических лиц, утвержденного Постановлением Правительства № 1176/2010.

8. Последующие документы составляющие конфиденциальную информацию по безопасности, изданные на основании настоящей Программы, а также программы авиационной безопасности, принятые авиационными эксплуатантами, Пограничной полицией и другими субъектами, определенными в настоящей Программе, будут защищены мерами по предотвращению их несанкционированной публикации.

9. С целью предотвращения раскрытия или распространения конфиденциальной информации по безопасности, содержащейся в этих программах, неуполномоченным лицам, при установлении мер защиты для этих программ должны приниматься во внимание и положения действующих нормативных актов, касающихся защиты информации ограниченного доступа.

10. Доступ к программам обеспечения безопасности авиационных эксплуатантов, Пограничной полиции и других субъектов, которые обязаны иметь такую программу или конкретные процедуры, а также к последующим документам составляющим конфиденциальную информацию по безопасности, изданным на основании настоящей Программы, должен предоставляться согласно принципу «служебной необходимости».

11. При установлении мер по защите программ авиационной безопасности следует избегать их чрезмерной защиты путем предоставления неоправданно высокого уровня безопасности, с тем чтобы позволить доступ к таким документами лицам или организациям, которым необходима содержащаяся в этих документах информация для выполнения служебных задач, а также для реализации возложенных на них обязанностей в рамках системы авиационной безопасности, к которой они относятся.

12. В случае программ авиационной безопасности конфиденциальная информация по безопасности должна быть включена в отдельный документ, которому может быть присвоен повышенный уровень безопасности и который может быть распространен под строгим контролем среди уполномоченных лиц, а для остального содержимого программы присваивается более низкий уровень защиты, с тем чтобы документ имел более широкое распространение и был доступен и для лиц, нуждающихся в информации общего характера.

13. Если программы авиационной безопасности не используются, они должны храниться в безопасных местах, с доступом только для лиц, использующих документ в служебных целях, а ключи доступа и/или пароль должны храниться в безопасности.

14. Классифицируется как «конфиденциальная информация по безопасности» (security sensitive information) следующая информация о/содержащаяся в:

1) стандартах производительности и тестах по сертификации оборудования,

предназначенного для контроля авиационной безопасности;

2) любых процедурах, связанных с применением мер авиационной безопасности;

3) подробных критериях, на основании которых устанавливаются освобождения от применения мер авиационной безопасности;

4) спецификациях, касающихся Национальной программы контроля качества в области авиационной безопасности (в дальнейшем – НПККАБ);

5) отчетах мероприятий по мониторингу соответствия, проведенных ОГА, а также авиационными агентами.

Эта информация может быть предоставлена органам в области авиационной безопасности государств-членов ЕКАК, ИКАО, государств-членов ЕС или учреждений ЕС, с которыми Республика Молдова заключила соглашения о доступе и/или об обмене конфиденциальной информацией по безопасности.

15. Любая информация, полученная из отчетов об инспекциях, касающихся систем авиационной безопасности других государств, а также предоставленная Республике Молдова другими государствами или международными организациями в рамках действий по межгосударственному сотрудничеству в данной области, рассматривается в соответствии с уровнем классификации, присвоенным организацией/учреждением/ государством - эмитентом. Такая информация может быть раскрыта только с согласия выдавшего ее государства или организации/учреждения.

## Глава II
## ПОЛНОМОЧИЯ И ОБЯЗАННОСТИ
### Раздел 1
### Компетентный орган в области безопасности гражданской авиации

16. ОГА является компетентным органом Республики Молдова в области авиационной безопасности, который осуществляет следующие полномочия и обязанности:

1) совместно с центральным специализированным органом в области гражданской авиации разрабатывает и обеспечивает выполнение настоящей Программы;

2) определяет и распределяет задачи по применению положений настоящей Программы;

3) совместно с центральным специализированным органом в области гражданской авиации предлагает меры по координации деятельности между различными учреждениями в Республике Молдова в соответствии с обязанностями, возложенными на них в соответствии с настоящей Программой;

4) распространяет в письменной форме соответствующие части нормативных актов, изданных на основе настоящей Программы, среди эксплуатантов, субъектов и других сторон, участвующих в реализации различных аспектов авиационной безопасности, на основе принципа «служебной необходимости»;

5) совместно с центральным специализированным органом в области гражданской авиации пересматривает для поддержания эффективности настоящей Программы, в том числе обеспечивает переоценку мер и процедур авиационной безопасности и предпринимает действия по устранению уязвимостей;

6) рассматривает и утверждает программы по безопасности операторов;

7) обеспечивает путем разработки и утверждения технических требований в

области безопасности, чтобы службы безопасности аэропорта были оснащены необходимыми средствами для выполнения мер безопасности, средствами связи, оборудованием для обеспечения безопасности и средствами обучения;

8) разрабатывает и издает правила, технические требования, процедуры и инструкции для гражданской авиации в области авиационной безопасности, в соответствии с Авиационным кодексом Республики Молдова № 301/2017 и Законом № 192/2019 об авиационной безопасности;

9) обеспечивает делопроизводство Национального комитета авиационной безопасности в соответствии с положениями части (5) статьи 6 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности;

10) рассматривает и согласовывает в целях обеспечения авиационной безопасности проекты строительства и реконструкции аэродромов/аэропортов, планы размещения новых построек, установок и/или объектов и проекты, касающиеся выполнения других работ в окрестностях аэродромов/аэропортов;

11) разрабатывает и представляет центральному специализированному органу в области гражданской авиации для согласования/утверждения Национальную программу обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации (в дальнейшем – НПОСАБ) и НПККАБ;

12) обеспечивает применение НПОСАБ, координирует разработку и утверждает программы обучения в области авиационной безопасности авиационных агентов, организаций и государственных органов;

13) обеспечивает применение НПККАБ, координирует разработку и утверждает программы внутреннего контроля качества авиационных агентов, субъектов и государственных органов;

14) определяет и обеспечивает специфические меры по безопасности полета/полетов по запросу определенного государства, после анализа уровня риска, предварительных консультаций и двустороннего соглашения об авиаперевозке;

15) по запросу других государств осуществляет обмен информацией, касающейся разработки и содержания национальных программ, регулирующих авиационную безопасность.

## Раздел 2
## Эксплуатант аэропорта

17. Основными полномочиями и обязанностями эксплуатанта аэропорта в области безопасности гражданской авиации являются:

1) разработка, внедрение и поддержка программы безопасности аэропорта утверждаемой ОГА, описывающей меры безопасности аэропорта в соответствии с настоящей Программой и другими национальными регламентами в области авиационной безопасности;

2) назначение лица, ответственного за безопасность аэропорта, которое обеспечивает применение мер и процедур, предусмотренных программой безопасности аэропорта;

3) обеспечение работы Аэропортовой комиссии по авиационной безопасности в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности;

4) разработка плана по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в аэропорту;

5) осуществление совместно с Пограничной полицией досмотра лиц, не являющихся пассажирами, и перевозимых ими предметов;

6) осуществление совместно с Пограничной полицией досмотра транспортных средств, въезжающих в охраняемые зоны с ограниченным доступом;

7) осуществление совместно с Пограничной полицией контроля доступа лиц и/или транспортных средств в охраняемые зоны с ограниченным доступом;

8) осуществление досмотра аэропортовых припасов, кроме тех, которые установлены в части (1) статьи 32 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности;

9) осуществление деятельности по наблюдению и патрулированию зон с ограниченным доступом, а также зон неограниченного доступа;

10) организация периодической деятельности для осуществления мониторинга и внутренних проверок по принципу непредсказуемости после оценки угроз и управления рисками;

11) выявление уязвимости в системе безопасности, включая оборудование для обеспечения безопасности и сооружения аэропорта, регулярный пересмотр мер безопасности;

12) обеспечение постоянного пересмотра существующих мер и процедур безопасности, чтобы они могли противостоять новым угрозам и были достаточными в случае чрезвычайных ситуаций;

13) обеспечение включения требований авиационной безопасности в проекты разрешений на выполнение строительных работ и проверка соответствия этим требованиям при приеме строительных работ, новых сооружений или объектов, подлежащих модификации с целью расширения или модернизации;

14) устанавливает требования и процедуры представления отчетности о событиях, связанных с авиационной безопасностью, в соответствии с положениями PIAC-RESA «Отчетность о событиях, связанных с авиационной безопасностью», утвержденных Приказом ОГА № 41/GEN от 23 августа 2022 года (в дальнейшем – *PIAC-RESA*)».

## Раздел 3
## Поставщик услуг по аэронавигационному обслуживанию

18. Основными полномочиями и обязанностями поставщика услуг по аэронавигационному обслуживанию (в дальнейшем – *ПУАО*) в области безопасности гражданской авиации является:

1) разработка, внедрение и поддержка собственной программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА в соответствии с настоящей Программой и другими национальными регламентами в области авиационной безопасности;

2) назначение лица, ответственного за авиационную безопасность, который согласовывает и обеспечивает применение мер и процедур, предусмотренных программой авиационной безопасности ПУАО;

3) организация и поддержка функциональной структуры собственной службы безопасности в зависимости от важности, размера и уязвимости работ;

4) обеспечение мер контроля доступа на собственные объекты, аналогичные предусмотренным в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропорта;

5) обеспечение набора и обучения персонала, отвечающего за безопасность гражданской авиации, в соответствии с требованиями настоящей программы и НПОСАБ;

6) обеспечение постоянного пересмотра существующих мер и процедур безопасности, с тем чтобы они могли противостоять новым угрозам и были

достаточными для устранения чрезвычайных ситуаций;

7) обеспечение применения и контроль соблюдения положений и норм, изданных ОГА;

8) выявление уязвимостей системы безопасности, включая оборудование для обеспечения безопасности и собственные объекты на территории аэропорта и за его пределами, постоянный пересмотр мер безопасности;

9) обеспечение оценки угроз и управления рисками;

10) установление требований и процедур представления отчетности о событиях, связанных с авиационной безопасностью, в соответствии с положениями PIAC-RESA».

## Раздел 4
## Субъекты, осуществляющие деятельность в зоне авиационных работ

19. Каждый субъект авиации, осуществляющий деятельность в зоне авиационных работ, должен разработать и реализовать свою собственную программу авиационной безопасности, утвержденную ОГА, и назначить ответственного за авиационную безопасность для обеспечения выполнения мер и процедур, предусмотренных в программе авиационной безопасности.

20. Каждый субъект авиации, осуществляющий деятельность в зоне авиационных работ, несет ответственность за контроль доступа через свои объекты в соответствии с положениями и требованиями программы авиационной безопасности аэропорта, если:

1) его объекты формируют часть демаркационной линии между зоной авиационных работ и зоной неограниченного доступа;

2) посредством его зданий и сооружений можно получить доступ из зоны неограниченного доступа в зону авиационных работ.

21. Каждый субъект авиации, осуществляющий деятельность в зоне авиационных работ, обеспечивает соблюдение персоналом, работающим в аэропорту, положений программы авиационной безопасности и процедур безопасности, установленных эксплуатантом аэропорта.

22. Каждый субъект авиации, осуществляющий деятельность в зоне авиационных работ, должен информировать эксплуатанта аэропорта о любом событии, которое может повлиять на нормальную деятельность аэропорта, в соответствии с положениями PIAC-RESA.

23. Каждый субъект авиации, который действует за пределами зоны авиационных работ, но в соответствии с правилами авиационной безопасности обязан применять стандарты авиационной безопасности, должен разработать и применять свою собственную программу авиационной безопасности, утвержденную ОГА, и назначить сотрудника, ответственного за авиационную безопасность, который обеспечит применение мер и процедур, предусмотренных программой авиационной безопасности.

## Раздел 5
## Авиаперевозчики

24. Основные полномочия и обязанности национального авиаперевозчика в области безопасности гражданской авиации заключаются в следующем:

1) разработка, применение и поддержка своей собственной программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА в соответствии с настоящей Программой и другими регламентами в данной области;

2) назначение ответственного за авиационную безопасность для координации применения мер и процедур, предусмотренных программой безопасности;

3) организация и поддержка функциональной структуры собственной службы безопасности в зависимости от важности, размера и уязвимостей работ;

4) обеспечение набора и обучения персонала, отвечающего за безопасность гражданской авиации, в соответствии с требованиями настоящей Программы и НПОСАБ;

5) обеспечение применения и контроль соблюдения положений и норм, изданных ОГА;

6) информирование эксплуатанта аэропорта о любом событии, которое может повлиять на нормальную деятельность, осуществляемую в аэропорту, в соответствии с положениями PIAC-RESA;

7) обеспечение соблюдения собственным персоналом, осуществляющим деятельность в аэропорту, положений программы безопасности и процедур безопасности, установленных эксплуатантом аэропорта;

8) обеспечение оценки угроз и управления рисками.

25. Иностранные авиаперевозчики, выполняющие коммерческие рейсы в аэропорты/из аэропортов Республики Молдова, должны определить, внедрить и поддерживать в письменном виде дополнительные станционные/местные процедуры авиационной безопасности. Данные процедуры передаются в ОГА для анализа соответствия требованиям, выдвигаемым настоящей Программой, в целях их утверждения.

## Раздел 6
## Национальный комитет авиационной безопасности

26. Национальный комитет авиационной безопасности создан с целью обеспечения и контроля соблюдения нормативной базы в области авиационной безопасности, включая регулярное выполнение и корректировку национальной политики безопасности гражданской авиации для борьбы с текущими угрозами.

27. Национальный комитет авиационной безопасности наделен следующими полномочиями, но не ограничивается ими:

1) контроль за соблюдением нормативной базы в области авиационной безопасности и внесение предложений по разработке или изменению политики и правил в области авиационной безопасности;

2) постоянный надзор за применением мер безопасности, разработка рекомендаций по изменению этих мер с целью реагирования на новые виды угроз;

3) разработка рекомендаций по использованию и, при необходимости, развитие новых аэропортов, инфраструктуры авиационной безопасности, технологий и методов авиационной безопасности;

4) обеспечение координации мер авиационной безопасности между министерствами, ведомствами и другими организациями, ответственными за реализацию настоящей Программы, в зависимости от формы и степени воздействия угроз;

5) периодический анализ отчетов и рекомендаций, представленных аэропортовыми комиссиями по авиационной безопасности.

## Раздел 7
## Аэропортовая комиссия по авиационной безопасности

28. Для обеспечения применения, развития и координации процедур и мер безопасности в аэропортах, в соответствии с требованиями настоящей Программы, во всех аэропортах Республики Молдова создаются аэропортовые комиссии по авиационной безопасности. Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности будут постоянно проверять эффективность мер безопасности в аэропортах на основании анализа рисков, представленного соответствующим аэропортом, текущих событий и результатов деятельности аэропорта по мониторингу соответствия на уровне аэропорта.

29. Основные полномочия и обязанности аэропортовой комиссии по авиационной безопасности регулируются Законом № 192/2019 об авиационной безопасности и Типовым положением об организации и функционировании аэропортовых комиссий.

30. Типовое положение об организации и функционировании аэропортовых комиссий по авиационной безопасности является составной частью настоящей Программы, согласно приложению №1.

31. Положение об организации и функционировании каждой аэропортовой комиссии по авиационной безопасности утверждается ОГА по предложению эксплуатанта аэропорта.

32. Созыв аэропортовых комиссий по авиационной безопасности осуществляется их председателем не реже четырех раз в год или по мере необходимости.

33. Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности должны ежегодно, до 30 января и/или по запросу, представлять ОГА и Национальному комитету авиационной безопасности информацию об уровне авиационной безопасности в аэропортах, о принятых и запланированных мерах и процедурах авиационной безопасности с целью повышения уровня авиационной безопасности.

### Раздел 8
### Другие компетентные органы и структуры

34. Основные полномочия и обязанности Службы информации и безопасности в области безопасности гражданской авиации регулируются Законом № 192/2019 об авиационной безопасности.

35. Основные полномочия и обязанности Пограничной полиции в области безопасности гражданской авиации регулируются Законом № 192/2019 об авиационной безопасности.

## Глава III
## ПРОГРАММЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
### Раздел 1
### Программа авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта

36. Аэропорт не может эксплуатироваться без программы авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта, утвержденной ОГА.

37. Программа авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта должна как минимум:

1) подробно описывать конкретные меры и процедуры безопасности, которые должны применяться в аэропорту, в соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы;

2) включать организацию функций и обязанностей эксплуатанта по обеспечению безопасности, в том числе назначение лица, которое будет координировать выполнение программы безопасности эксплуатанта аэропорта;

3) предусматривать создание аэропортовой комиссии по авиационной безопасности в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и настоящей Программой;

4) включать положения о соблюдении и применении требований авиационной безопасности при проектировании и строительстве инфраструктуры/установок аэропорта, в том числе о модификации существующей инфраструктуры/установок;

5) обеспечивать надлежащие меры по предотвращению доступа воздушных судов, не прошедших досмотр по авиационной безопасности, в охраняемую зону ограниченного доступа;

6) содержать план урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, в полном объеме или ссылку на него, с его приложением;

7) предусматривать меры по защите критических информационных технологий и систем связи, используемых в гражданской авиации;

8) включать соответствующую внутреннюю политику и связанные с ней меры по повышению осведомленности персонала и продвижению культуры безопасности, а также систему управления безопасностью;

9) предусматривать способ сообщения об авиационных происшествиях и ведения записей, в соответствии с положениями PIAC-RESA «Отчетность о событиях, связанных с авиационной безопасностью», утвержденных Приказом ОГА № 41/GEN от 23 августа 2022 г.;

10) содержать любую иную процедуру, предусмотренную ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова;

11) периодически пересматриваться и обновляться по мере необходимости или не реже одного раза в год.

## Раздел 2
## Программа авиационной безопасности авиаперевозчика

38. Авиаперевозчик не может эксплуатировать воздушное судно без программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА.

39. Программа авиационной безопасности авиаперевозчика должна содержать как минимум:

1) специальные меры и процедуры безопасности, которые должны быть реализованы авиаперевозчиком в соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы;

2) организацию функций и обязанностей эксплуатанта по обеспечению безопасности, в том числе назначение лица для координации реализации программы безопасности авиаперевозчика;

3) особые меры безопасности, в том числе:

a) досмотр воздушного судна, основанный на анализе рисков, и обеспечение защиты воздушного судна от несанкционированного вмешательства с момента начала контроля безопасности и до вылета воздушного судна;

b) процедуры для контроля безопасности ручной клади и багажа пассажиров;

c) процедуры для обеспечения того, чтобы любые предметы, оставшиеся на борту после высадки пассажиров на транзитных остановках, были удалены с

воздушного судна или надлежащим образом обработаны до его вылета;

d) установление принадлежности багажа пассажирам, осуществляющим посадку, включая транзитных и трансферных пассажиров;

e) меры и процедуры по обеспечению безопасности на борту воздушного судна, перевозящего пассажиров, которые могут нарушить порядок;

f) процедуры для перевозки оружия в пассажирском салоне воздушного судна и в грузовом отсеке воздушного судна;

g) процедуры, касающиеся полета, при обнаружении запрещенного предмета или подозрении на его нахождение на борту воздушного судна;

h) безопасность и контроль доступа к припаркованным воздушным судам;

i) защиту багажа, грузов, почты и бортовых припасов;

j) особые процедуры, применяемые членами экипажа и наземным персоналом в случае событий, связанных с авиационной безопасностью;

k) процедуры, касающиеся защиты документов, которые включают, но не ограничиваются этим: багажные бирки, запасы посадочных талонов, пассажирские и грузовые манифесты, в том числе пакет, предусмотренный с защитой от вскрытия (в дальнейшем – STEB);

l) процедуры, касающиеся контроля безопасности, защиту и контроля припасов;

m) процедуры, касающиеся применения мер безопасности для COMAIL (почта компании) и COMAT (материалы авиаперевозчика);

n) процедуры, обеспечивающие принятие мер безопасности для предотвращения актов незаконного вмешательства, для воздушных судов, когда они не находятся в охраняемых зонах ограниченного доступа;

o) защиту критических информационных технологий и систем связи, используемых в гражданской авиации;

p) хранение записей об угрозах взрыва и методологии, используемой для оценки и классификации угроз взрыва;

4) меры по обеспечению эффективности программы, включая соответствующее обучение персонала и оценку программы авиационной безопасности;

5) адекватную внутреннюю политику и связанные с ней меры по повышению уровня осведомленности персонала и продвижению культуры безопасности, а также систему управления безопасностью;

6) меры по предотвращению посадки нарушающих правила пассажиров;

7) меры, обеспечивающие наличие у пассажиров в пунктах посадки необходимых документов для въезда в государство назначения и/или транзита;

8) план урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, в полном объеме, или ссылку на него, с его приложением;

9) процедуры, касающиеся донесений об авиационных происшествиях и хранения записей, в соответствии с положениями PIAC- RESA «Отчетность о событиях, связанных с авиационной безопасностью», утвержденных Приказом ОГА № 41/GEN от 23 августа 2022 г.;

10) любые другие положения, предусмотренные ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова;

11) программу авиационной безопасности авиаперевозчика, периодически пересматриваемую и обновляемую, по мере необходимости, или не реже одного раза в год.

**Раздел 3**

**Программа авиационной безопасности уполномоченного агента и/или известного грузоотправителя**

40. Предприятие или организация, подающие ОГА заявку на утверждение в качестве уполномоченного агента или известного грузоотправителя, не могут работать без программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА.

41. Программа авиационной безопасности уполномоченного агента и/или известного грузоотправителя должна содержать как минимум:

1) особые процедуры безопасности, которые должны выполняться уполномоченным агентом и/или известным грузоотправителем, в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы;

2) подробные сведения о том, как уполномоченный агент и/или известный грузоотправитель будет соблюдать и поддерживать требования, установленные в собственной Программе авиационной безопасности;

3) организацию функций и ответственности для обеспечения безопасности уполномоченного агента и/или известного грузоотправителя, включая назначение лица для координации реализации программы авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта;

4) особые процедуры для:

a) обеспечения того, чтобы в случае проверок груза и почты досмотр проводился с использованием соответствующего метода или методов, в зависимости от характера груза;

b) обеспечения защиты груза или почты от несанкционированного вмешательства и наблюдения на каждом этапе их обработки;

c) применения особых процедур в случае нарушения целостности груза или почты;

d) обеспечения применения усиленных мер безопасности для грузов и почты с высокой степенью риска с целью адекватного снижения связанных с ними угроз;

e) обеспечения безопасности зданий, помещений и сооружений для перевозки и контроля доступа, для обеспечения защиты груза или почты;

f) особых процедур для получения груза или почты, процедур хранения, транспортировки и доставки, в зависимости от обстоятельств;

g) набора, обучения, применения проверок анкетных данных и сертификации персонала, участвующего в реализации досмотра;

h) защиты критических информационных технологий и систем связи, используемых в гражданской авиации;

i) донесения об авиационных событиях и хранения записей;

5) любые другие положения, предусмотренные ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова;

6) программу авиационной безопасности уполномоченного агента и/или грузоотправителя, периодически пересматриваемую и обновляемую, по мере необходимости, или не реже одного раза в год.

**Раздел 4**

**Программа авиационной безопасности уполномоченного поставщика и/или известного поставщика**

42. Предприятие или организация, целью которых является обеспечение бортовых припасов/продуктов питания непосредственно авиаперевозчикам, не может действовать без программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА.

43. Программа авиационной безопасности уполномоченного поставщика и/или известного поставщика должна содержать как минимум:

1) особые процедуры безопасности, которые должны выполняться уполномоченным поставщиком и/или известным поставщиком в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы;

2) подробные сведения о том, как уполномоченный поставщик и/или известный поставщик будет соблюдать и поддерживать требования, предусмотренные в программе авиационной безопасности;

3) организацию функций и обязанностей уполномоченного поставщика и/или известного поставщика по обеспечению безопасности, включая назначение лица для координации реализации программы авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта;

4) специальные процедуры для:

a) обеспечения применения соответствующих мер безопасности для бортовых припасов/пищевых продуктов;

b) обеспечения защиты поставок от несанкционированного вмешательства и применения специальных процедур в случае нарушения целостности грузов;

c) обеспечения безопасности зданий, помещений и сооружений для перевозки и контроля доступа, для обеспечения защиты бортовых припасов/продуктов питания;

d) приема, хранения, обработки, транспортировки и доставки бортовых припасов/продуктов питания;

e) набора, обучения и проверки анкетных данных персонала, участвующего в реализации досмотра;

f) защиты критических информационных технологий и систем связи, используемых в гражданской авиации;

g) донесения об авиационных событиях и хранения записей;

5) любые другие положения, предусмотренные ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова;

6) программу авиационной безопасности уполномоченного поставщика и/или известного поставщика, периодически пересматриваемую и обновляемую, по мере необходимости, или не реже одного раза в год.

## Раздел 5
## Программа авиационной безопасности ПУАО

44. Предприятие или организация, целью которых является предоставление аэронавигационных услуг, не могут действовать без программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА.

45. Программа безопасности ПУАО должна содержать как минимум:

1) особые процедуры безопасности, которые должны быть реализованы ПУАО в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы;

2) подробные сведения о том, как ПУАО будет соблюдать и поддерживать требования, предусмотренные в программе авиационной безопасности;

3) организацию функций и обязанностей по обеспечению безопасности ПУАО,

включая назначение лица для согласования выполнения программы авиационной безопасности ПУАО;

4) систему управления безопасностью;

5) положения для обеспечения соблюдения программ авиационной безопасности действующих аэропортов;

6) план урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, в полном объеме или ссылку на него, с его приложением;

7) особые процедуры для:

a) согласования и взаимодействия с должностными лицами аэропорта по вопросам безопасности и упрощения формальностей;

b) осуществления мер, касающихся контроля доступа людей и транспортных средств;

c) осуществления мер, касающихся защиты персонала, сооружений, систем и инфраструктуры услуг по аэронавигационному обслуживанию;

d) набора, обучения и проверки анкетных данных всего персонала служб аэронавигационного обслуживания, который имеет доступ без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа;

e) идентификации и защиты критических информационных технологий и систем авиационной связи, навигации и наблюдения от кибератак или помех, которые могут поставить под угрозу безопасность гражданской авиации;

f) донесения об авиационных событиях и хранения записей, в соответствии с положениями PIAC-RESA «Отчетность о событиях, связанных с авиационной безопасностью», утвержденных Приказом ОГА № 41/GEN от 23 августа 2022 г.

8) обеспечение кибербезопасности информационных технологий и связи (ИТС);

9) любые другие положения, предусмотренные ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова;

10) программу авиационной безопасности ПУАО, периодически пересматриваемую и обновляемую по мере необходимости или не реже одного раза в год.

## Раздел 6
## Программа авиационной безопасности поставщика услуг по наземному обслуживанию

46. Предприятие или организация, целью которых является предоставление услуг по наземному обслуживанию в аэропорту Республики Молдова, не могут действовать без программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА.

47. Программа авиационной безопасности поставщика услуг по наземному обслуживанию должна содержать как минимум:

1) процедуры безопасности, применяемые поставщиком услуг по наземному обслуживанию в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы, обеспечивающими их соответствие с программой авиационной безопасности действующего аэропорта и/или, в зависимости от обстоятельств, с программами авиационной безопасности авиакомпаний, которые он обслуживает;

2) подробные сведения о том, как поставщик услуг по наземному обслуживанию будет соблюдать и поддерживать требования, предусмотренные в программе авиационной безопасности;

3) организацию функций и обязанности поставщика услуг по наземному

обслуживанию по обеспечению безопасности, включая назначение лица для согласования реализации программы авиационной безопасности;

4) процедуры набора, обучения и проверки анкетных данных персонала, участвующего в реализации мер безопасности;

5) план урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, в полном объеме или ссылку на него, с его приложением;

6) особые процедуры в отношении:

a) обеспечения соответствия с программами авиационной безопасности действующего аэропорта и/или, в зависимости от обстоятельств, программами авиационной безопасности авиакомпаний, которые он обслуживает, для обслуживания пассажиров, багажа, грузов, почты или воздушного судна;

b) обеспечения того, чтобы на воздушные суда гражданской авиации загружались только пассажиры, багаж, грузы или почта, бортовые припасы или COMAT и COMAIL, которые прошли досмотр;

c) защиты от неавторизированного вскрытия багажа, грузов, почты и бортовых припасов, которые должны перевозиться из пункта, в котором они были подвергнуты досмотру или приняты на попечение поставщика услуг по наземному обслуживанию или обслуживаемого авиаперевозчика, в зависимости от того, что наступит раньше, до отправления воздушного судна, на котором они будут перевозиться;

d) повторного досмотра багажа, груза, почты, бортовых припасов перед загрузкой на борт воздушного судна, если есть основания подозревать, что целостность багажа, грузов, почты, бортовых припасов находилась под угрозой;

e) регистрации багажа, грузов, почты, бортовых припасов, загруженных на борт воздушного судна, в грузовом манифесте;

f) оформления багажа, груза, почты, бортовых припасов в действующей документации, проверенной на несоответствия и полностью описывающей содержимое;

g) того, что бортовые припасы, багаж, грузы и почта указаны в действительной декларации о безопасности партии в электронной форме или на бумажном носителе до принятия на борт судна;

h) того, что все инциденты, происходящие во время обслуживания воздушного судна, багажа, бортовых припасов, груза или почты, должным образом сообщаются и обрабатываются;

i) донесения об авиационных событиях и хранения записей в соответствии с положениями PIAC-RESA «Отчетность о событиях, связанных с авиационной безопасностью», утвержденных Приказом ОГА № 41/GEN от 23 августа 2022 г.;

7) любые другие положения, предусмотренные ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова;

8) программу авиационной безопасности поставщика услуг по наземному обслуживанию, периодически пересматриваемую и обновляемую по мере необходимости или не реже одного раза в год.

## Раздел 7
## Программы авиационной безопасности других субъектов авиации

48. Любой другой субъект авиации, который в соответствии с правилами авиационной безопасности обязан применять стандарты авиационной безопасности, не может работать без программы авиационной безопасности, утвержденной ОГА. Эта

программа должна содержать как минимум:

1) процедуры досмотра, применяемые субъектом авиации в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы, с обеспечением их соответствия, исходя из обстоятельств, программе авиационной безопасности аэропорта, в котором он работает, и/или программам авиационной безопасности авиакомпаний, которые он обслуживает, и/или программам авиационной безопасности других субъектов авиации, которым он предоставляет услуги и/или товары;

2) подробные сведения о том, как субъект авиации будет соблюдать и поддерживать требования, предусмотренные в программе авиационной безопасности;

3) организацию функций и обязанностей по обеспечению безопасности субъекта авиации, включая назначение лица для согласования выполнения программы авиационной безопасности;

4) процедуры набора, обучения и проверки анкетных данных персонала, задействованного в реализации мер безопасности;

5) меры и процедуры внутреннего контроля качества, включая положения, в соответствии с которыми субъект авиации должен контролировать соблюдение этих мер и процедур;

6) процедуры, касающиеся донесения об авиационных происшествиях и сохранения записей, в соответствии с положениями PIAC-RESA «Отчетность о событиях, связанных с авиационной безопасностью», утвержденных Приказом ОГА № 41/GEN от 23 августа 2022 г. ;

7) любые другие положения, предусмотренные ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова.

## Раздел 8
## Процедуры досмотра Пограничной полиции

49. Пограничная полиция посредством подразделения, которое обеспечивает досмотр пассажиров и ручной клади, багажа, грузов, почты, бортовых припасов и аэропортовых припасов в аэропорту Республики Молдова, разрабатывает и внедряет процедуры для обеспечения досмотра, утверждаемые ОГА.

50. Процедуры досмотра для Пограничной полиции должны быть представлены для согласования эксплуатанту аэропорта, в котором осуществляется деятельность, до утверждения ОГА.

51. Процедуры досмотра для Пограничной полиции должны включать как минимум:

1) процедуры досмотра, применяемые Пограничной полицией в соответствии с требованиями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности и требованиями настоящей Программы, с обеспечением их соответствия с программами авиационной безопасности соответствующего аэропорта;

2) организацию функций и обязанностей по обеспечению безопасности Пограничной полицией, включая назначение лица, которое будет координировать применение процедур досмотра;

3) положения об участии и реализации мер, предусмотренных планом по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в соответствующем аэропорту;

4) процедуры набора, обучения и проверки анкетных данных персонала, участвующего в выполнении досмотра;

5) процедуры донесения об авиационных происшествиях и сохранения записей, в соответствии с положениями PIAC-RESA «Отчетность о событиях, связанных с авиационной безопасностью», утвержденных Приказом ОГА № 41/GEN от 23 августа 2022 г.;

6) любые другие положения, предусмотренные ОГА в соответствии с законодательством Республики Молдова.

52. Процедуры досмотра для Пограничной полиции должны периодически пересматриваться и обновляться по мере необходимости или не реже одного раза в год.

## Раздел 9
## Положения об утверждении программ/процедур досмотра

53. Перед утверждением программы/процедур досмотра представители субъектов, указанных в пункте 3 настоящей Программы (в дальнейшем – *заявители*), должны представить проект программы/процедур в ОГА для рассмотрения и утверждения.

54. Для утверждения заявитель представляет два подписанных экземпляра в адрес ОГА лично или через представителя, уполномоченного законным образом, либо заказным письмом, посредством предназначенных для этого информационных систем, либо по электронной почте (в виде электронного документа с усиленной квалифицированной электронной подписью посредством электронных средств связи).

55. ОГА рассматривает и выносит решение об утверждении программ/процедур досмотра в течение 30 рабочих дней с даты получения документов.

56. Обнаружение ОГА несоответствий положениям национального законодательства, а том числе положениям настоящей Программы, служит основанием для прекращения срока рассмотрения и утверждения программы/процедур заявителя. ОГА уведомляет заявителя в кратчайший срок о прекращении процесса рассмотрения и утверждения и информирует его о том, какие требования закона не соблюдены, четко указывая, что должен изменить, представить и/или выполнить заявитель для дальнейшего рассмотрения и утверждения программ/процедур досмотра.

57. Приостановление не может применяться на срок более 30 дней с даты уведомления.

58. Если необходимые условия, установленные законодательством, в том числе настоящей Программой, для утверждения программ/процедур досмотра не были соблюдены, или не были выполнены запрошенные законные требования в период приостановки, ОГА отклоняет утверждение программы/процедур безопасности.

59. Заявитель несет уголовную ответственность и/или, в зависимости от обстоятельств, административную ответственность за представление ложных и/или устаревших данных, декларирование ложной информации и/или подачу/представление фальшивых документов.

## Раздел 10
## Внесение изменений в программы/процедуры досмотра. Утверждение изменений, вносимых в программы/процедуры досмотра

60. В любое время, когда программа/процедуры досмотра или части программы/процедур досмотра не соответствуют реальной ситуации, субъект:

1) незамедлительно, но не позднее, чем за один рабочий день уведомляет об этом ОГА;

2) незамедлительно, но не позднее, чем за один рабочий день со дня обнаружения несоответствия уведомляет ОГА о временных мерах, предпринятых для обеспечения надлежащего уровня безопасности;

3) в течение не более 15 рабочих дней с момента уведомления, указанного в подпункте 1), разрабатывает изменения для внесения в программы/процедуры досмотра и представляет их на рассмотрение и утверждение в ОГА.

61. Если ОГА определяет, что программа/процедуры досмотра не соответствуют реальному положению, он немедленно запрашивает сведения о принятых временных мерах или, в зависимости от обстоятельств, устанавливает меры, которые необходимо принять для обеспечения адекватного уровня безопасности, с применением в дальнейшем положений подпунктов 2) и 3) пункта 60, причем исходным сроком является день запроса ОГА.

62. Несоблюдение положений настоящего раздела, в том числе в случае, когда ОГА устанавливает, что программа/процедуры досмотра не соответствуют реальному положению, а ответственный субъект не выполнил положения пункта 60, является несоответствием второго уровня, согласно положениям Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017.

## ЧАСТЬ II
## МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ
### Глава I
### АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
#### Раздел 1
#### Общие положения

63. Публичные органы, структуры, обладающие компетенцией в области авиационной безопасности, эксплуатанты воздушных судов и эксплуатанты аэропортов должны обеспечивать выполнение мер безопасности гражданской авиации в соответствии с настоящей главой.

64. Для целей настоящей главы воздушное судно, автобус, багажная тележка или любое другое транспортное средство, а также проход или телескопическая дорожка считаются частью аэропорта.

65. На альтернативные меры безопасности, характерные для аэродромов (включая аэропорты и вертодромы), применимые к авиационным работам гражданской авиации всех категорий, предусмотренных в части (1) статьи 45 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, распространяется действие дополнительных положений о безопасности, изданных ОГА.

66. Воздушные суда, припаркованные в демаркационных зонах аэропортов, к которым применяются альтернативные меры безопасности, указанные в статье 45 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, должны быть отделены от воздушных судов, к которым применяются полностью основные стандарты, с тем чтобы убедиться, что стандарты безопасности, применяемые к последним, а также к их пассажирам, багажу, грузам и почте, не нарушаются.

#### Раздел 2
#### Требования к планированию аэропорта
##### Подраздел 1

**Демаркация**

67. При проектировании и/или строительстве инфраструктуры аэропорта или модификации существующей инфраструктуры аэропорта эксплуатанты аэропорта должны соблюдать требования, предусмотренные в настоящей Программе и своих правилах применения.

68. Эксплуатант аэропорта устанавливает демаркационную линию между зоной неограниченного доступа, зоной авиационных работ, охраняемой зоной ограниченного доступа, критическими участками и, при необходимости, демаркационными зонами, которые должны быть четко обозначены в каждом аэропорту, чтобы можно было принять соответствующие меры безопасности.

69. Демаркация между зоной неограниченного доступа, зоной авиационных работ и, где это применимо, демаркационной зоной аэропорта, в отношении которой применяются альтернативные меры безопасности, указанные в статье 45 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, должна иметь форму физического препятствия, хорошо видимого для широкой публики, которое предотвращает несанкционированный доступ людей.

70. Эксплуатанты аэропорта должны установить в аэропорту демаркационные зоны для зон, в которых движение ограничено одной или несколькими категориями, указанными в части (1) статьи 45 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности.

**Подраздел 2**

**Зона неограниченного доступа**

71. Эксплуатанты аэропортов должны устанавливать и формально обозначать зоны неограниченного доступа аэропорта, которые могут включать в себя прилегающие к аэропорту зоны, различные сооружения, терминал аэропорта, критическуи важную инфраструктуру и общественную инфраструктуру, с учетом местных угроз или рисков, а также любых эксплуатационных ограничений. Эксплуатанты аэропортов на основании анализа рисков разрабатывают и применяют комплекс мер для снижения рисков и предотвращения актов незаконного вмешательства.

72. Эксплуатанты аэропортов должны согласовывать выполнение мер безопасности для зон неограниченного доступа с Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

**Подраздел 3**

**Охраняемые зоны ограниченного доступа**

73. Охраняемые зоны ограниченного доступа определяются эксплуатантом аэропорта на основе утвержденной ОГА оценки и включают как минимум следующее:

1) часть аэропорта, в которую имеют доступ вылетающие пассажиры, прошедшие досмотр; и

2) часть аэропорта, через которую может пройти или в которой может храниться багаж, подлежащий отправке, который был подвергнут досмотру, за исключением случая, если это охраняемый багаж;

3) часть аэропорта, предназначенная для стоянки воздушного судна с целью посадки или погрузки в него.

74. Часть аэропорта считается охраняемой зоной ограниченного доступа, по крайней мере в течение периода, на протяжении которого осуществляется деятельность, указанная в пункте 73.

75. При создании охраняемой зоны ограниченного доступа досмотр участков,

стерильность которых могла быть нарушена, должен проводиться эксплуатантом аэропорта непосредственно перед установлением такой зоны, чтобы удостовериться в том, что они не содержат запрещенных предметов. Это положение считается выполненным в случае, если воздушное судно проходит досмотр.

75[1]. Лица, проводящие досмотр по обеспечению безопасности в других зонах, не являющихся зонами, используемыми для высадки пассажиров, которые не досматривались в соответствии с положениями настоящей Программы, проходят обучение в соответствии с положениями НПОСАБ.

76. Каждый раз, когда неавторизованные лица могли получить доступ к охраняемым зонам ограниченного доступа, эксплуатант аэропорта должен как можно скорее провести досмотр частей, стерильность которых могла быть нарушена, чтобы удостовериться в том, что они не содержат запрещенных предметов. Это положение считается выполненным, когда воздушное судно подвергается досмотру.

**Подраздел 4**

**Критические участки охраняемых зон ограниченного доступа**

77. В аэропортах, в которых более 60 человек имеют аэропортовые пропуски, разрешающие доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, эксплуатанты аэропортов устанавливают критические участки охраняемых зон ограниченного доступа.

78. Определение и разграничение критических участков охраняемых зон ограниченного доступа должно быть сделано таким образом, чтобы не допускать смешивания пассажиров, которые уже подвергались досмотру (при вылете или при трансфере), их ручной клади, а также багажа, подлежащего досмотру при отправлении (при вылете или при трансфере).

79. Критические участки охраняемых зон ограниченного доступа должны включать, по крайней мере, следующее:

1) все части аэропорта, в которые имеют доступ пассажиры, которые вылетают и прошли досмотр;

2) все части аэропорта, через которые может переноситься или в которых может храниться багаж, подлежащий отправлению, который был подвергнут досмотру, за исключением случая, когда багаж является охраняемым багажом.

Часть аэропорта считается критическим участком по крайней мере в течение периода, на протяжении которого осуществляется деятельность, указанная в подпунктах 1) или 2).

80. Если критический участок установлен, досмотр частей, стерильность которых могла быть нарушена, должен осуществляться эксплуатантом аэропорта непосредственно до установления такой части, чтобы разумным образом удостовериться в том, что она не содержит запрещенных предметов. Это положение считается выполненным, если воздушное судно прошло досмотр.

81. Досмотр критических участков, чистота которых могла быть нарушена, должен быть проведен как можно скорее, чтобы разумным образом удостовериться в том, что они не содержат запрещенных предметов, всякий раз, когда к критическим участкам имели доступ:

1) лица, не подвергавшиеся досмотру;

2) пассажиры и члены экипажа, прибывающие из стран, не являющихся государствами-членами ЕС, или в отношении которых ЕС и/или Республика Молдова

признали, что в этих странах не применяются стандарты безопасности, эквивалентные тем, которые применяются в ЕС и/или Республике Молдова;

3) пассажиры и члены экипажа, прибывающие из аэропортов ЕС, в отношении которых были применены отступления от общих базовых стандартов, в соответствии со статьей 1 Регламента (ЕС) № 1254/2009 Комиссии от 18 декабря 2009 года об установлении критериев, позволяющих государствам-членам отступать от общих базовых стандартов в области безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры безопасности (опубликован в Официальном журнале L 338, 19.12.2009 г., с. 17 ), за исключением случая, когда их встречают по прибытии и сопровождают за пределы этих зон в соответствии с пунктом 117;

4) пассажиры и члены экипажа, прибывающие из национальных аэропортов, в отношении которых были применены отступления от базовых стандартов, в соответствии с положениями статьи 45 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, за исключением случая, когда их встречают по прибытии и сопровождают за пределы соответствующих зон в соответствии с пунктом 117.

82. Положения пункта 81 считаются соблюденными в случае воздушного судна, прошедшего досмотр, и не применяются, если лица, подпадающие под действие конкретных исключений или процедур досмотра, имели доступ к критическим участкам.

83. В отношении случаев, предусмотренных в подпунктах 2) - 4) пункта 81, досмотр применяется только к критическим участкам, используемым для багажа, который уже прошел досмотр, и/или выбывающими пассажирами, которые уже прошли досмотр и не вылетают на том же самолете, что и соответствующие пассажиры и члены экипажа.

## Раздел 3
## Контроль доступа
### Подраздел 1
### Доступ в зону авиационных работ

84. Доступ в зону авиационных работ разрешается эксплуатантом аэропорта совместно с Пограничной полицией и только в том случае, если есть веская причина для нахождения лиц или транспортных средств в этой зоне. Экскурсии с гидом по аэропорту, осуществляемые в сопровождении уполномоченных лиц, считаются веской причиной.

85. Для того, чтобы человек был допущен в зону авиационных работ, он должен иметь разрешение.

86. Для того, чтобы транспортному средству был разрешен доступ в зону авиационных работ, пропуск на въезд транспортного средства должен располагаться на лобовом стекле транспортного средства.

87. Лица, находящиеся в зоне авиационных работ, должны представлять, по запросу, разрешение для проверки.

### Подраздел 2
### Доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа

88. Доступ в охраняемую зону ограниченного доступа разрешается только в том случае, если есть веские причины для нахождения лиц или транспортных средствах в этой зоне. Экскурсии с гидом по аэропорту, осуществляемые в сопровождении уполномоченных лиц, считаются веской причиной. Контроль доступа осуществляется

Пограничной полицией совместно с эксплуатантами аэропорта.

89. Для того, чтобы человеку был разрешен доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, он должен представить одно из следующих разрешений:

1) действительный посадочный талон; или

2) действительное удостоверение члена экипажа; или

3) действительный аэропортовый пропуск; или

4) действительный пропуск авиационного инспектора, выданный ОГА;

5) любой действительный пропуск, выданный или признанный ОГА.

В качестве альтернативы доступ может быть предоставлен после положительной идентификации посредством проверки биометрических данных.

90. Для того, чтобы транспортному средству был разрешен доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, пропуск на въезд должен располагаться на лобовом стекле транспортного средства.

91. Пограничная полиция, прежде чем разрешить лицу доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, проверяет посадочный талон, чтобы разумным образом убедиться, что данный документ является действительным.

Эксплуатант аэропорта, прежде чем разрешить лицу доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, проверяет пропуск, указанный в подпунктах 2)-5) пункта 89, чтобы разумным образом убедиться в том, что данный пропуск является действительным и лицо, предъявившее его, является его владельцем.

92. В случае использования биометрической идентификации проверка должна гарантировать, что лицо, намеревающееся получить доступ к охраняемым зонам ограниченного доступа, владеет одним из пропусков, перечисленных в пункте 89, и что этот пропуск является действительным и не был аннулирован.

93. Чтобы предотвратить несанкционированный доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа пункты доступа должны контролироваться:

1) электронной системой, ограничивающей доступ одновременно только для одного лица; или

2) уполномоченными лицами, осуществляющими контроль доступа.

Ограничение одновременного доступа только для одного лица, указанное в подпункте 1), не применяется к пунктам доступа, используемым исключительно сотрудниками правоохранительных органов.

94. Прежде чем транспортному средству будет разрешен доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, эксплуатант аэропорта должен проверить пропуск на доступ транспортного средства, чтобы убедиться в том, что документ является действительным и соответствует данному транспортному средству.

$94^{1}$. Допуск в охраняемые зоны ограниченного доступа является предметом дополнительных положений, изданных ОГА.

**Подраздел 3**

**Требования к удостоверению члена экипажа и аэропортовому пропуску**

95. Удостоверение члена экипажа, являющегося работником авиаперевозчика, выданное ОГА, и аэропортовый пропуск, выданный эксплуатантом аэропорта, могут быть выданы только лицу, у которого есть производственная необходимость и которое успешно прошло тщательную проверку анкетных данных.

96. Удостоверение члена экипажа и аэропортовый пропуск выдаются на срок не

более пяти лет.

97. Пропуск лица, не прошедшего тщательную проверку анкетных данных, должен быть немедленно деактивирован или изъят и возвращен оператору аэропорта или выдавшему субъекту.

98. Пропуск необходимо носить на видном месте, хотя бы в то время, когда его владелец находится в охраняемой зоне ограниченного доступа. Лицо, которое не носит пропуск на видном месте в охраняемых зонах ограниченного доступа, кроме тех зон, в которых находятся пассажиры, предупреждается лицами, ответственными за применение подпункта 3) пункта 143 и, при необходимости, об этом сообщается.

99. Удостоверение члена экипажа или аэропортовый пропуск должен быть немедленно возвращен выдавшей организации:

1) по запросу выдавшего субъекта или эксплуатанта аэропорта, в зависимости от обстоятельств;

2) при прекращении трудового договора;

3) в случае смены работодателя;

4) при изменении необходимости нахождения в зонах, для доступа в которые предоставлен пропуск;

5) по истечении срока действия пропуска;

6) в случае изъятия действия пропуска.

100. В случае утери, кражи или невозвращения пропуска выдавший субъект должен быть немедленно уведомлен.

101. Электронный пропуск деактивируется сразу после возврата, истечения срока действия, изъятия или уведомления об утере, краже или невозвращении.

**Подраздел 4**

**Дополнительные требования к удостоверению члена экипажа**

102. Удостоверение члена экипажа, являющегося работником авиаперевозчика из Республики Молдова, должно содержать как минимум:

1) фамилию и фотографию владельца;

2) наименование авиаперевозчика;

3) слово «crew» на английском языке;

4) дату истечения срока действия.

**Подраздел 5**

**Дополнительные требования к аэропортовому пропуску**

103. Аэропортовый пропуск должен содержать:

1) фамилию и фотографию владельца;

2) наименование работодателя владельца, за исключением случаев, когда он запрограммирован электронным способом;

3) наименование выдавшего субъекта или наименование аэропорта;

4) зоны, в которые разрешен доступ владельцу;

5) дату истечения срока действия, за исключением случаев, когда он запрограммирован электронным способом.

Фамилия и зоны доступа могут быть заменены эквивалентной идентификацией.

104. Для предотвращения мошеннического использования аэропортовых пропусков эксплуатант аэропорта внедряет систему, обеспечивающую разумную

уверенность в том, что попытки использования утерянных, украденных или невозвращенных пропусков будут обнаружены. Эксплуатант аэропорта внедряет систему периодического обновления защитных элементов и/или дизайна аэропортовых пропусков. В то же время при установлении критического количества утерянных, украденных или невозвращенных пропусков, а также при выявлении попыток мошеннического использования аэропортовых пропусков эксплуатант аэропорта принимает соответствующие меры.

**Подраздел 6**

**Требования к пропускам на доступ транспортных средств**

105. Эксплуатант аэропорта может выдать пропуск на доступ транспортных средств только в случае выявления производственной необходимости.

106. Пропуск на доступ транспортного средства должен быть выдан конкретно для данного транспортного средства и указывать:

1) зоны, в которые разрешен доступ транспортного средства; и

2) дату истечения срока действия.

107. Электронный пропуск на доступ транспортных средств должен быть:

1) закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы гарантировать невозможность его передачи; или

2) привязан к зарегистрированному пользователю транспортного средства, физическому или юридическому лицу с помощью защищенной базы данных регистрации транспортных средств.

В электронных пропусках на доступ транспортных средств необязательно указывать зоны, в которые транспортным средствам разрешен доступ, или дату истечения срока действия, при условии, что эта информация может быть прочитана в электронном виде и проверена перед предоставлением доступа в охранные зоны ограниченного доступа. Электронные пропуска для доступа транспортных средств должны быть читаемыми в электронном виде в зоне авиационных работ.

108. Пропуск на доступ транспортного средства постоянно размещен на лобовом стекле транспортного средства каждый раз, когда оно находится в районе авиационных работ.

109. Пропуск на доступ транспортного средства незамедлительно возвращается выдавшему субъекту:

1) по запросу выдавшего субъекта;

2) если транспортное средство больше не используется для доступа в зону авиационных работ;

3) по истечении срока действия пропуска на доступ, за исключением случая, когда он автоматически аннулируется.

110. Выдавший субъект должен быть немедленно уведомлен в случае утери, кражи или невозвращения пропуска на доступ транспортного средства.

111. Электронное разрешение на доступ транспортного средства деактивируется сразу же после возврата, истечения срока действия или уведомления об утере, краже или невозвращении.

112. Для предотвращения мошеннического использования пропусков на доступ транспортных средств эксплуатант аэропорта создает систему, которая разумным образом обеспечивает уверенность в том, что попытки использования утерянных, украденных или невозвращенных пропусков на доступ транспортных средств будут

обнаружены. Эксплуатант аэропорта внедряет систему периодического обновления пропусков на доступ транспортных средств. В то же время при установлении критического количества утерянных, украденных или невозвращенных пропусков на доступ транспортных средств, а также при выявлении попыток их мошеннического использования эксплуатант аэропорта принимает соответствующие меры.

113. Транспортные средства, которые используются только в зоне авиационных работ и не имеют разрешения на передвижение по дорогам общего пользования, могут освобождаться от применения положений пунктов 106–112 при условии, что они имеют четкую внешнюю маркировку, указывающую, что они являются рабочими транспортными средствами, используемыми в данном аэропорту.

114. Эксплуатант аэропорта устанавливает в собственной программе авиационной безопасности критерии и ограничения для исключений, предоставляемых транспортным средствам, которые используются только в зоне авиационных работ и которым не разрешается передвигаться по дорогам общего пользования.

**Подраздел 7**

**Сопровождаемый доступ**

115. Члены экипажа, за исключением тех, у кого есть действующий аэропортовый пропуск, должны постоянно сопровождаться, когда они находятся в охраняемых зонах ограниченного доступа, за исключением:

1) зон, в которых могут находиться пассажиры;

2) зон, расположенных в непосредственной близости от воздушного судна, на котором они прибыли или должны улететь;

3) зон, предназначенных для экипажей;

4) расстояния между терминалом или пунктом доступа и воздушным судном, на котором члены экипажа прибыли или улетят.

116. Эксплуатант аэропорта может установить в собственной программе авиационной безопасности процедуры, применимые исключительно в отношении освобождений от соблюдения требований пункта 103 и обязательств по проверке анкетных данных, применимых к некоторым лицам, при условии, что они постоянно сопровождаются, когда находятся в охраняемых зонах ограниченного доступа. Лицо может быть освобождено от требования, чтобы его сопровождали, если у него имеется разрешение и оно является обладателем действительного аэропортового пропуска.

117. Эксплуатант аэропорта должен удостовериться в том, что сопровождающий:

1) имеет действительный пропуск в соответствии с положениями подпунктов 3)-5) пункта 89;

2) имеет разрешение от эксплуатанта аэропорта на сопровождение лиц в охраняемых зонах ограниченного доступа;

3) постоянно держит в зоне прямой видимости сопровождаемое лицо (сопровождаемых лиц);

4) разумным образом следит за тем, чтобы сопровождающим лицом (сопровождающими лицами) не нарушались правила безопасности.

118. Транспортное средство может быть освобождено от выполнения требований пунктов 105–114 при условии, что оно постоянно сопровождается, когда находится в зоне авиационных работ.

119. Если пассажир путешествует не в соответствии с договором о воздушной перевозке, по которому выдается посадочный талон или эквивалентный пропуск, член

экипажа, сопровождающий этого пассажира, может быть освобожден от требований, изложенных в подпункте 1) пункта 117.

120. Критерии отклонения заявления о выдаче аэропортового пропуска указаны в пункте 4241.

121. Любые другие исключения регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

## Раздел 4
## Досмотр лиц, не являющихся пассажирами, и перевозимых предметов

122. Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропорта несут ответственность за досмотр лиц, не являющихся пассажирами, и перевозимых предметов.

123. Пограничная полиция на основании оперативной информации или при наличии обоснованных подозрений может провести повторный ручной досмотр, разрешая или отказывая в доступе в охраняемую зону ограниченного доступа;

124. Лица, не являющиеся пассажирами, подлежат досмотру со стороны эксплуатанта аэропорта одним из следующих способов:

1) ручной досмотр;

2) арочный металлодетектор (WTMD);

3) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD);

4) досмотровые сканеры для обеспечения безопасности, не использующие ионизирующее излучение;

5) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) в сочетании с ручными металлоискателями (HHMD);

6) оборудование для обнаружения металлических предметов в обуви (SMD);

7) оборудование для обнаружения взрывчатых веществ в обуви (SED).

Оборудование SMD и оборудование SED можно использовать только в качестве дополнительных средств досмотра.

125. Что касается досмотра лиц, не являющихся пассажирами, применяются положения пунктов 183, 187–189, 192–197.

126. Эксплуатанты аэропортов и Пограничная полиция используют оборудование ETD и оборудование ETD в сочетании с оборудованием SED только в качестве дополнительных средств досмотра лиц, не являющихся пассажирами, или при выборочном чередовании с ручным досмотром, ручным досмотром в сочетании с оборудованием SMD, арочным металлодетектором или досмотровыми сканерами.

127. Предметы, перевозимые лицами, не являющимися пассажирами, подлежат досмотру со стороны Пограничной полиции совместно с эксплуатантом аэропорта одним из следующих способов:

1) ручной досмотр;

2) рентгеновское оборудование;

3) системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS);

4) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD);

5) программное обеспечение для автоматического обнаружения запрещенных предметов (в дальнейшем – APID) в сочетании с подпунктом (3).

$127^{1}$. В случае, когда эксплуатант, проводящий досмотр, не может определить, содержат или не содержат перевозимые предметы запрещенные предметы, субъект

подлежит отклонению или подвергается повторному досмотру, пока соответствующий эксплуатант не признает результат удовлетворительным.

128. В отношении досмотра предметов, перевозимых лицами, не являющимися пассажирами, применяются положения пунктов 200 – 202, 206 – 207, 212 – 215, 217 – 218.

129. Эксплуатанты аэропортов могут использовать оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ только в качестве дополнительных средств досмотра предметов, перевозимых лицами, не являющимися пассажирами, или при выборочном чередовании с ручным досмотром, рентгеновским оборудованием или системами обнаружения взрывчатых веществ.

130. Если лица, не являющиеся пассажирами, и перевозимые предметы подвергаются досмотру на постоянной и выборочной основе, частота должна определяться эксплуатантом аэропорта на основании оценки риска.

131. Животные, используемые для производственных нужд и управляемые лицом, имеющим действительный аэропортовый пропуск, должны пройти визуальный досмотр до того, как им будет предоставлен доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа.

132. Исключения и особые процедуры, применяемые к настоящему разделу, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

## Раздел 5
## Досмотр транспортных средств

133. Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропорта несут ответственность за осуществление досмотра транспортных средств.

134. Пограничная полиция на основании оперативной информации или при наличии обоснованных подозрений проводит повторный ручной досмотр транспортного средства, разрешая или отказывая ему в доступе в охраняемую зону ограниченного доступа.

### Подраздел 1
### Транспортные средства, въезжающие на критические участки

135. Все транспортные средства проверяются эксплуатантом аэропорта перед въездом на критические участки. После досмотра и до въезда на критические участки они должны быть защищены от любого незаконного вмешательства.

136. Водитель и другие пассажиры транспортного средства не должны находиться в транспортном средстве во время досмотра. Они обязаны вытащить из транспортного средства личные вещи и взять их с собой для досмотра.

137. Эксплуатант аэропорта должен разработать четкие методологии, обеспечивающие непредсказуемый характер выбора зон транспортных средств, подлежащих досмотру.

138. Исключения и специальные процедуры, применимые к настоящему подразделу, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

### Подраздел 2
### Транспортные средства, въезжающие в охраняемые зоны ограниченного доступа, за исключением критических участков

139. Водитель и другие пассажиры транспортного средства не должны находиться в транспортном средстве во время досмотра. Они обязаны вытащить из транспортного средства личные вещи и взять их с собой для досмотра.

140. Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропортов должна разработать четкие методологии, обеспечивающие непредсказуемый характер выбора зон транспортных средств, подлежащих досмотру.

### Подраздел 3
### Методы досмотра

141. Ручной досмотр предусматривает полный ручной досмотр выбранных участков, включая их содержимое, с тем чтобы должным образом убедиться в том, что они не содержат запрещенных предметов.

142. Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ используется только как дополнительное средство досмотра транспортных средств.

## Раздел 6
## Наблюдение, патрулирование и другой физический досмотр

143. Эксплуатант аэропорта несет ответственность за осуществление деятельности по наблюдению и патрулированию для мониторинга:

1) демаркации между зоной неограниченного доступа, зоной авиационных работ, охраняемыми зонами ограниченного доступа, критическими участками и, где это применимо, демаркационными зонами;

2) общедоступных зон терминала и прилегающих к нему территорий, в том числе автостоянок и дорог;

3) ношения на видном месте пропусков лицами, находящимися в охраняемых зонах ограниченного доступа, за исключением тех, в которых находятся пассажиры, а также действительности данных пропусков;

4) расположения и действительности пропусков на въезд транспортных средств в зону авиационных работ;

5) багажа, грузов и почты, бортовых припасов, а также почты и грузов воздушных операторов, находящихся в критических участках, ожидающих загрузку.

144. Частота и средства, при помощи которых осуществляется наблюдение и патрулирование, основываются на оценке риска, утвержденной ОГА и проводимой эксплуатантом аэропорта.

145. При оценке рисков, указанной в пункте 144, эксплуатант аэропорта учитывает следующее:

1) размер аэропорта, включая количество и характер работ;

2) конфигурацию аэропорта, в частности, взаимосвязь между зонами, установленными в аэропорту;

3) возможности и ограничения, имеющиеся у используемых средств наблюдения и патрулирования.

146. По запросу, участки оценки риска, предусмотренной в пункте 144, относящейся к частоте и средствам наблюдения и патрулирования, должны быть представлены ОГА.

147. Эксплуатант аэропорта осуществляет наблюдение и патрулирование непредсказуемым образом и проверяет действительность пропусков на выборочной основе.

148. Эксплуатант аэропорта устанавливает в своей программе авиационной безопасности меры, направленные как на предотвращение незаконного прохождения людей через пункты досмотра на безопасность, так и, если такое нарушение произошло, на обеспечение быстрого устранения нарушения и его последствий.

148[1]. Эксплуатант аэропорта в своей программе безопасности устанавливает процедуры обращения с неопознанным багажом и с подозрительными предметами, в соответствии с утвержденной ОГА оценкой рисков для безопасности.

149. Платформы и парковочные зоны должны быть достаточно освещены, и, в частности, предоставляемое освещение должно охватывать уязвимые зоны аэропорта.

## Раздел 7
## Запрещенные предметы

150. Лицам, не являющимся пассажирами, запрещается проносить в охраняемые зоны ограниченного доступа предметы, перечисленные в пункте 156.

151. Эксплуатант аэропорта может предоставить исключение из положений пункта 156, при условии, что лицо уполномочено перевозить запрещенные предметы в охраняемые зоны ограниченного доступа для выполнения основных задач по эксплуатации аэропортовых установок или воздушных судов либо для выполнения обязанностей во время полета.

152. В каждом аэропорту с целью установления связи между лицом, уполномоченным перевозить один или несколько предметов, перечисленных в пункте 156, и перевозимым предметом эксплуатант аэропорта должен убедиться в следующем:

1) лицо имеет при себе разрешение от эксплуатанта аэропорта. Разрешение указывается на пропуске, который предоставляет доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, или в отдельной письменной декларации. В разрешении указывается предмет или предметы, которые можно перевозить, с указанием либо категории, либо конкретного предмета. Если это указано на пропуске, разрешение признается на основании принципа «служебной необходимости»; или

2) в пункте досмотра на безопасность имеется система, определяющая лиц, уполномоченных перевозить, в том числе разрешенные предметы, с указанием либо категории, либо конкретного предмета.

153. Установление связи, предусмотренной в пункте 152, осуществляется до выдачи разрешения на ввоз такого предмета (предметов) в охраняемую зону ограниченного доступа и по требованию лиц, осуществляющих наблюдение или патрулирование в соответствии с подпунктом 3) пункта 143.

154. Предметы, перечисленные в пункте 156, могут храниться в охраняемых зонах ограниченного доступа, если они хранятся в следующих безопасных условиях:

1) помещения для хранения этих предметов являются подходящими для их хранения (всегда закрытые, без окон);

2) предметы хранятся и охраняются надлежащим образом, в отдельных контейнерах с отдельными замками или в раздельных сейфах с шифром, обеспечивающих раздельное хранение каждого предмета;

3) все предметы регистрируются в специальном реестре, в специальных разделах, в зависимости от вида хранимого предмета;

4) складские помещения оснащены системами непрерывного видеонаблюдения;

5) ключи доступа хранятся только у уполномоченного в этом отношении персонала;

155. Предметы, перечисленные в подпунктах 3)-5) пункта 227, могут храниться в охраняемых зонах ограниченного доступа при условии, что они недоступны для пассажиров.

156. Следующие категории предметов запрещены к ввозу в охраняемые зоны ограниченного доступа лицами, не являющимися пассажирами:

1) пистолеты, огнестрельное оружие и другие устройства для выпускания снарядов – устройства, которые могут быть или выглядят пригодными для нанесения серьезных телесных повреждений путем выпускания снарядов, в том числе:

a) все виды огнестрельного оружия, такие как пистолеты, револьверы, карабины, винтовки;

b) игрушечные пистолеты, муляжи и имитации огнестрельного оружия, которые можно принять за настоящие;

c) составные части огнестрельного оружия, кроме оптического прицела;

d) оружие со сжатым воздухом и CO2, такое как пистолеты, дробовики, карабины, а также винтовки и пневматические пистолеты;

e) сигнальные ракетницы и стартовые пистолеты;

f) луки, арбалеты и стрелы;

g) гарпуны и гарпунные гранатометы;

h) рогатки и катапульты;

2) парализующие устройства - устройства, специально предназначенные для парализующего или обездвиживающего воздействия, в том числе:

a) электрошоковые устройства, например, электрошокеры, парализующие пистолеты („taser”) и электрошоковые дубинки;

b) устройства для оглушения и умерщвления животных;

c) химические вещества, газы и спреи нейтрализующего и обездвиживающего действия, например, спреи с вызывающими раздражение слезоточивыми веществами, перцовые спреи, спреи на основе острого перца, слезоточивый газ, кислотные спреи и спреи для отпугивания животных;

3) взрывчатые и зажигательные вещества и устройства - взрывчатые и зажигательные вещества и устройства, которые могут или выглядят пригодными для нанесения серьезных телесных повреждений или создают угрозу для безопасности воздушного судна, в том числе:

a) боеприпасы;

b) капсюли-детонаторы;

c) детонаторы и запалы;

d) муляж или имитация взрывных устройств;

e) мины, гранаты и прочие взрывные устройства военного назначения;

f) фейерверки и прочие пиротехнические изделия;

g) дымовые шашки и дымовые патроны;

h) динамит, порох и пластические взрывчатые вещества;

4) любые другие предметы, которые могут быть использованы для нанесения серьезных травм и которые обычно не используются в охраняемых зонах ограниченного доступа, например, специальное снаряжение для боевых искусств, сабли, мечи и т.д.

## Глава II
## БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

## Раздел 1
## Общие положения

157. Для проведения досмотра внутренней части воздушного судна категории запрещенных предметов предусмотрены в пункте 156.

158. Для проведения досмотра внешней части воздушного судна собранные взрывные и зажигательные устройства считаются запрещенными.

159. Эксплуатант воздушных судов обеспечивает применение мер, предусмотренных в настоящей главе, в отношении принадлежащих ему воздушных судов.

160. Контроль безопасности воздушного судна не является обязательным. Воздушное судно подлежит обыску в целях безопасности в соответствии с пунктами 163-165.

161. Эксплуатант воздушных судов по запросу уведомляется эксплуатантом аэропорта, находится ли принадлежащее ему воздушное судно в критическом участке или нет. В случаях, когда это неясно, предполагается, что воздушное судно находится вне зоны критического участка.

162. В тех случаях, когда зона перестает считаться критическим участком в результате изменения статуса безопасности, эксплуатант аэропорта информирует об этом перевозчиков, которых затрагивает данное изменение.

## Раздел 2
## Обыск воздушных судов в целях безопасности
### Подраздел 1
### Случаи, в которых производится обыск воздушного судна в целях безопасности

163. Воздушное судно подвергается обыску в целях безопасности в следующих случаях:

1) всякий раз, когда имеются основания полагать, что к воздушному судну могли иметь доступ лица, не имеющие соответствующего разрешения;

2) в любой момент перед вылетом;

3) если оно прибывает в охраняемую зону ограниченного доступа из страны, применяющей меры безопасности, которые не признаны эквивалентными положениям настоящей Программы, оно подлежит обыску в целях безопасности после высадки пассажиров из зоны, в которой будет проводиться обыск, и/или после разгрузки багажного отсека. Обыск может быть начат только после прибытия воздушного судна на конечное место стоянки.

4) если оно прибывает из государства, применяемые меры безопасности которого признаны эквивалентными положениям настоящей Программы, и которое оно пересекло транзитом после прибытия из страны, применяемые меры безопасности которой не признаны эквивалентными положениям настоящей Программы, оно считается воздушным судном, прибывающим из страны, применяемые меры безопасности которой не признаны эквивалентными положениям, подробно описанным в настоящей Программе.

164. Обыск воздушного судна в целях безопасности состоит в осмотре определенных зон воздушного судна, которые являются предметом дополнительных положений, изданных ОГА.

165. Порядок проведения обыска воздушного судна в целях безопасности

является предметом дополнительных положений, изданных ОГА.

## Подраздел 2
## Информация, касающаяся проведения обыска воздушного судна в целях безопасности

166. Информация, касающаяся проведения обыска в целях безопасности вылетающего воздушного судна, регистрируется и хранится в месте, находящемся вне воздушного судна, в течение 24 часов или на протяжении всего полета, если его продолжительность больше, и содержит следующее:

1) номер рейса; и

2) пункт, из которого был произведен предыдущий полет.

167. Если был произведен обыск воздушного судна в целях безопасности, информация также должна включать:

1) дату и время проведения обыска воздушного судна в целях безопасности;

2) фамилию и подпись лица, ответственного за проведение обыска воздушного судна в целях безопасности.

168. Регистрируемая информация, указанная в пунктах 166 и 167, может храниться в электронном виде.

## Подраздел 3
## Защита воздушного судна

169. Независимо от того, в каком месте аэропорта осуществляется стоянка воздушного судна, каждая его внешняя дверь должна быть защищена эксплуатантом от несанкционированного доступа посредством одной из следующих мер:

1) обеспечение своевременного предупреждения лиц, пытающихся получить несанкционированный доступ;

2) закрытие внешней двери/внешних дверей. Когда воздушное судно находится в критическом участке, внешние двери, не доступные для лиц, находящихся на земле, считаются закрытыми, если средства доступа удалены и размещены достаточно далеко от воздушного судна, чтобы доступ людей был в разумных пределах предотвращен;

3) наличие электронных средств, позволяющих незамедлительно обнаружить несанкционированный доступ;

4) наличие электронной системы доступа на основе аэропортовых удостоверений ко всем дверям, ведущим непосредственно к трапу для посадки пассажиров на борт, примыкающему к открытой двери воздушного судна, которая предоставляет доступ только лицам, обученным в соответствии с НПОСАБ. Эти лица должны убедиться в том, что несанкционированный доступ невозможен во время использования двери;

5) по возможности, парковаться как можно дальше от ограждения периметра аэропорта или других легкодоступных ограждений, а также в хорошо освещенных местах.

170. Пункт 169 не применяется к воздушному судну, которое припарковано в закрытом ангаре или иным образом защищено от несанкционированного доступа.

171. Если внешние двери закрыты, а воздушное судно находится на участке вне зоны критического участка, каждая внешняя дверь должна:

1) иметь удаленные средства доступа; или

2) быть опломбированной; или

3) быть запертой; или

4) находиться под наблюдением.

172. Подпункт 1) пункта 171 не применяется в случае двери, доступной для людей, находящихся на земле.

173. Если средства доступа удалены от дверей, которые недоступны для людей на земле, они должны быть размещены достаточно далеко от воздушного судна, чтобы разумно предотвратить доступ.

174. Если внешние двери заперты, только лица, имеющие производственную необходимость, должны иметь возможность открывать эти двери.

175. Если осуществляется наблюдение за внешними дверьми, оно должно гарантировать немедленное обнаружение несанкционированного доступа к воздушному судну.

176. Если меры безопасности, указанные в пункте 171, полностью или частично передаются согласно договору субподряда поставщикам услуг, программа авиационной безопасности эксплуатанта должна содержать положения о делегировании обязанностей и о контроле за их выполнением.

## Раздел 2[1]

## Недисциплинированные пассажиры

176[1]. Авиаперевозчики разрабатывают и внедряют специальную политику и процедуры для пассажиров, которые ведут себя агрессивно на земле (в зале отправления и во время посадки), на борту воздушного судна (двери воздушного судна открыты), во время стоянки или руления (двери воздушного судна закрыты), после взлета воздушного судна и во время полета. Система обращения с недисциплинированными пассажирами должна содержать уровни угроз, письменные предупреждения, выносимые недисциплинированному пассажиру, и процедуры сообщения об инциденте.

176[2]. Недисциплинированные пассажиры – это лица, совершающие одно из следующих действий:

1) агрессия, запугивание, угрозы или намеренная неосторожность, которые ставят под угрозу порядок или безопасность лиц или имущества;

2) агрессия, запугивание, угрозы или вмешательство в выполнение обязанностей члена экипажа, или препятствующие нормальному выполнению его обязанностей;

3) намеренная неосторожность или ущерб, причиненный воздушному судну, судовому оборудованию и смежному оборудованию, которые ставят под угрозу порядок и безопасность воздушного судна или находящихся в нем лиц;

4) сообщение заведомо ложной информации, способной поставить под угрозу безопасность воздушного судна, находящегося в воздухе;

5) невыполнение законных приказов или инструкций по обеспечению безопасных, упорядоченных и эффективных операций.

176[3]. Для решения проблемы недисциплинированных пассажиров авиаперевозчики разрабатывают политику нулевой терпимости к таким действиям и обеспечивают первичный и периодический инструктаж членов экипажа в отношении этой политики.

176[4]. Авиаперевозчики разрабатывают и применяют специальную политику и процедуры в отношении пассажиров, которые ведут себя агрессивно. Специальная политика и процедуры содержат, но не ограничиваются этим:

1) информирование пассажиров о том, как авиакомпания будет реагировать на нарушение общепринятого порядка и в том числе об отказе в посадке недисциплинированному пассажиру на общих условиях перевозки;

2) разработку подробных процедур и определение четких обязанностей для членов экипажа;

3) наличие системы оповещения и письменного предупреждения недисциплинированных пассажиров (документы должны находиться на борту воздушного судна);

4) наличие на борту воздушного судна необходимых средств для ограничения свободы действий;

5) наличие системы связи между наземным персоналом и экипажем;

6) оценку причин, вызвавших инцидент.

176[5]. Дополнительные меры безопасности, применяемые к недисциплинированным пассажирам, являются предметом дополнительных положений по безопасности, разработанных Пограничной полицией и утвержденных ОГА.

## Раздел 2[2]
## Перевозка потенциально проблемных пассажиров

176[6]. Перевозка потенциально проблемных пассажиров должна осуществляться в соответствии с положениями статьи 43 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности. К категории потенциально проблемных пассажиров относятся лица, находящиеся под арестом, конвоируемые и не конвоируемые депортированные лица, лица, которым было отказано во взъезде, и лица, страдающие психическими расстройствами.

176[7]. В случае перевозки лиц, находящихся под арестом, конвоируемых/не конвоируемых депортированных лиц и лиц, страдающих психическими расстройствами, авиаперевозчик предварительно уведомляется компетентным органом в письменном виде о намерении посадить потенциально проблемного пассажира на борт принадлежащего компании воздушного судна. В случае перевозки лиц, которым было отказано во въезде, авиаперевозчик уведомляется незамедлительно, в тот же день, когда прибывает пассажир, о необходимости его перевозки.

176[8]. Авиаперевозчик обеспечивает предоставление письменного уведомления пилоту-командиру до посадки пассажиров на воздушное судно, и уведомление содержит следующие сведения:

1) личность и пол лица;

2) причина перевозки;

3) фамилии и должность конвоиров, при необходимости;

4) оценка рисков, проведенная компетентным органом, в том числе причины наличия или отсутствия конвоя;

5) при необходимости, заранее выделенные места или место в воздушном судне;

6) характер имеющихся проездных документов.

176[9]. Помимо положений статьи 43 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, конвой назначается при предстоящей посадке на борт воздушного судна нескольких лиц, которым было отказано во въезде, или депортированного лица и/или лица, которому было отказано во въезде, и/или пассажира, который:

1) ранее вел себя агрессивно во время полета или в транзитном зале, подверг

физическому нападению или устным нападкам персонал аэропорта, эксплуатанта или других пассажиров;

2) совершал попытки самоувечья;

3) угрожал применением силы;

4) симулировал проблемы со здоровьем, не подтвержденные медицинским персоналом;

5) возвращается в страну, где будет привлечен в качестве обвиняемого;

6) совершил нарушение и депортируется из страны.

176[10]. Решения об обеспечении конвоиров в целях безопасности, предусмотренные пунктом 1769, принимается руководством или персоналом авиаперевозчика, ответственным за безопасность.

176[11]. Выделение мест для конвоиров в целях безопасности включается в процедуры по безопасности авиаперевозчика.

176[12]. Авиаперевозчик обеспечивает перевозку не более одного заключенного, который считается опасным, за один полет, и обеспечивает его сопровождение как минимум двумя конвоирами. Заключенные всегда перевозятся в сопровождении конвоиров.

176[13]. В случае перевозки пассажиров, которым было отказано во въезде, или депортированных пассажиров ответственный персонал авиаперевозчика запрашивает письменную информацию от компетентных органов государства, для определения риска перевозки таких пассажиров.

176[14]. При перевозке пассажиров, которым было отказано во въезде, или депортированных пассажиров принимаются следующие меры безопасности:

1) уведомляется в письменном виде пилот-командир;

2) проводится тщательный досмотр пассажира и его ручной клади и багажа;

3) пассажира не размещают на местах в коридоре или вблизи аварийных дверей;

4) пассажиру не предлагают алкоголь;

5) обеспечивается связь между экипажем и конвоиром;

6) не раскрывается информация о деталях перевозки;

7) обеспечивается достаточное количество членов конвоя, если такая необходимость определяется после анализа риска;

8) на борту должны быть соответствующие устройства для ограничения подвижности, если такая необходимость определяется после анализа риска;

9) не оглашается публично программа полета для перевозки потенциально проблемных пассажиров.

176[15]. Пилот-командир имеет право отказаться от перевозки таких пассажиров и их конвоиров, если у него есть сомнения в безопасности и надежности полета.

176[16]. Депортируемое лицо всегда совершает посадку перед остальными пассажирами и высаживается последним.

176[17]. Дополнительные меры безопасности, применяемые к потенциально проблемным пассажирам, являются предметом дополнительных положений по безопасности, разработанных Пограничной полицией и утвержденных ОГА.

## Глава III
## ПАССАЖИРЫ И РУЧНАЯ КЛАДЬ
### Раздел 1

**Общие положения**

177. Эксплуатант аэропорта, авиаперевозчик, Пограничная полиция, субъекты, ответственные за наземное обслуживание, обеспечивают внедрение мер, предусмотренных в настоящей главе.

178. Вылетающие, трансферные или транзитные пассажиры, а также их ручная кладь подвергаются контролю безопасности для предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна.

179. Пассажиры и их ручная кладь, прибывающие из государства, применяемые меры безопасности которого признаны эквивалентными положениям настоящей Программы, которое воздушное судно пересекло транзитом после прибытия из страны, применяемые меры безопасности которой не признаны эквивалентными положениям настоящей Программы, считаются пассажирами и ручной кладью, прибывающими из государства, применяемые меры безопасности которого не признаны эквивалентными положениям, установленным в настоящей Программе, за исключением случая, когда есть подтверждение того, что эти пассажиры и их ручная кладь прошли досмотр в целях безопасности в соответствии с настоящей Программой.

181. Досмотр пассажиров и ручной клади осуществляется Пограничной полицией на основе собственных эксплуатационных процедур, утвержденных ОГА.

**Раздел 2**

**Контроль безопасности пассажиров**

**Подраздел 1**

**Применимость**

182. Категории пассажиров, освобожденных от прохождения контроля безопасности, установлены статьей 27 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности.

183. Если живое животное разрешается перевозить в салоне воздушного судна, оно подлежит досмотру либо в качестве пассажира, либо в качестве ручной клади.

184. Перед проведением досмотра верхняя одежда снимается и подвергаются контролю безопасности в качестве ручной клади. Оператор, осуществляющий досмотр, может попросить пассажира снять другие элементы одежды и/или другие предметы, при необходимости.

**Подраздел 2**

**Методы контроля безопасности**

185. Пассажиры подвергаются досмотру с применением как минимум одного из следующих способов:

1) ручной досмотр;

2) рамочный металлодетектор (WTMD);

3) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD);

4) досмотровые сканеры, не использующие источники ионизирующего излучения;

5) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) в сочетании с ручными металлодетекторами (HHMD);

6) оборудование для обнаружения металлических предметов в обуви (SMD);

7) оборудование для обнаружения взрывчатых веществ в обуви (SED).

Оборудование ETD, оборудование SMD и оборудование SED можно

использовать только в качестве дополнительных средств досмотра.

186. Если оператор, осуществляющий досмотр, не может установить, имеет ли пассажир при себе запрещенные предметы, доступ этого пассажира в охраняемую зону ограниченного доступа запрещается или же досмотр этого пассажира проводится повторно до тех пор, пока данный оператор не сочтет результат удовлетворительным.

187. В случаях, когда проводится ручной досмотр, он осуществляется таким образом, чтобы разумно удостовериться в отсутствии запрещенных предметов у данного лица.

188. При срабатывании сигнализации рамочного металлодетектора необходимо установить причину срабатывания сигнализации.

189. Ручные металлодетекторы используются только в качестве дополнительного средства досмотра. Они не отменяют необходимости проведения ручного досмотра.

190. Если при проверке, выполняемой при помощи оборудования для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD), срабатывает сигнализация, данная ситуация решается таким образом, чтобы обеспечить разумную уверенность в том, что пассажир не представляет угрозы для гражданской авиации.

191. Процедура, предусмотренная в пункте 190, включена в программу аэропортовой безопасности и в процедуры Пограничной полиции, утвержденные ОГА.

192. Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) используется в сочетании с портативными металлодетекторами (HHMD) только в тех случаях, когда оператор, осуществляющий досмотр, полагает, что ручной досмотр определенной части тела данного лица неэффективен и/или нежелателен.

193. Если для досмотра пассажиров используется досмотровый сканер с оператором досмотра, как это определено в пунктах 498-504, должны соблюдаться следующие минимальные условия:

1) запрещается хранить, сохранять, копировать, распечатывать или извлекать изображения, созданные при помощи досмотровых сканеров. Тем не менее любое изображение, созданное во время проведения досмотра, хранится в течение периода, необходимого оператору досмотра для его анализа, и должно быть удалено, как только будет установлено, что у пассажира нет при себе запрещенных предметов. Несанкционированный доступ к изображениям и их использование запрещены;

2) оператор досмотра, просматривающий изображение, находится в другом месте, чтобы не видеть пассажира, подлежащего досмотру;

3) в предусмотренном месте, где производится анализ изображений, не допускаются какие-либо технические устройства, способные сохранять, копировать, фотографировать или записывать изображения каким-либо иным способом;

4) изображение не может быть связано с какими-либо данными о лице, подлежащем досмотру, и личность этого лица должна оставаться анонимной;

5) пассажиры могут выбрать, чтобы анализ их изображений производился оператором мужского или женского пола;

6) изображение должно быть размытым или затемненным, чтобы препятствовать идентификации лица пассажира.

194. Подпункты 1) и 4) пункта 193 применимы также к досмотровым сканерам с автоматическим обнаружением угроз.

195. Пассажиры вправе отказаться от прохождения досмотра, проводимого досмотровым сканером. В этом случае пассажир подлежит досмотру посредством

альтернативного метода, который включает в себя, как минимум, ручной досмотр в соответствии с особыми процедурами, являющимися предметом дополнительных положений о безопасности, изданных ОГА.

196. В случаях, когда срабатывает сигнализация досмотрового сканера, необходимо установить причину срабатывания сигнализации.

197. Перед прохождением досмотра посредством досмотрового сканера, пассажир должен быть проинформирован об используемой технологии, условиях ее использования и о возможности отказаться от прохождения досмотра, проводимого с помощью досмотрового сканера.

## Раздел 3
## Контроль безопасности ручной клади
### Подраздел 1
### Применимость

198. Перед проведением контроля безопасности переносные компьютеры и другие крупные электрические приборы должны быть извлечены из ручной клади и подвергнуты отдельному контролю безопасности.

199. Исключением из положений пункта 198 является случай, когда ручная кладь подлежит контролю безопасности с применением систем обнаружения взрывчатых веществ (EDS), соответствующих стандарту С2 и выше.

### Подраздел 2
### Жидкости, аэрозоли и гели (LAGs)

200. Разрешается проносить жидкости, аэрозоли и гели в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушных судов при условии, что они подлежат контролю безопасности или освобождены от этого вида контроля в соответствии с положениями настоящей главы.

201. Пограничная полиция осуществляет контроль безопасности на входе в охраняемую зону ограниченного доступа как минимум жидкостей, аэрозолей и гелей, приобретенных в аэропорту или на борту самолета, запечатанных в пакете STEB, внутри которого размещено видимое доказательство их покупки в зоне авиационных работ аэропорта или на борту воздушного судна, а также жидкостей, аэрозолей и гелей, которые будут использоваться во время путешествия в медицинских целях, или которые отвечают особым диетическим потребностям, в том числе детское питание.

202. К личным предметам, таким как напитки, духи, косметические средства, лекарства, термосы и другие аналогичные товары, принадлежащие персоналу аэропорта, который заходит в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушных судов во время выполнения служебных обязанностей, применяются такие же ограничения и освобождения, что и для пассажиров. Аэропортовые припасы в форме LAGs, необходимые для осуществления деятельности в охраняемой зоне ограниченного доступа, включая такие чистящие средства, как адгезивные, обезжиривающие средства, клеи, краски и масла освобождаются от контроля безопасности.

203. Перед проведением контроля безопасности жидкости, аэрозоли и гели должны быть извлечены из ручной клади и подвергнуты отдельному контролю безопасности, за исключением случая, когда оборудование, используемое для контроля безопасности ручной клади, обладает способностью, позволяющей использовать его для контроля безопасности нескольких закрытых емкостей с жидкостями, аэрозолями и гелями, находящихся в багаже.

204. После извлечения жидкостей, аэрозолей и гелей из ручной клади пассажир должен предъявить:

1) все жидкости, аэрозоли и гели в отдельных емкостях объемом не более 100 миллилитров или эквивалентных, помещенные в один прозрачный пластиковый закрывающийся пакет вместимостью не более одного литра, в котором находящиеся предметы удобно помещаются и который плотно закрыт;

2) все остальные жидкости, аэрозоли и гели в пакете STEB, содержащем жидкости, аэрозоли и гели.

205. Пограничная полиция, авиаперевозчики и эксплуатанты аэропортов должны предоставлять пассажирам информацию, касающуюся контроля безопасности жидкостей, аэрозолей и гелей, проводимого в действующих аэропортах.

206. Эксплуатант аэропорта в программе авиационной безопасности может установить, что жидкости, аэрозоли и гели, перевозимые пассажирами, могут быть освобождены от контроля безопасности с применением оборудования LEDS у входа в охраняемую зону ограниченного доступа, только если они упакованы в отдельные емкости объемом не более 100 миллилитров или эквивалентные и помещены в один прозрачный пластиковый закрывающийся пакет объемом не более 1 литра, в котором находящиеся предметы удобно помещаются и который плотно закрыт.

207. Эксплуатант аэропорта по согласованию с Пограничной полицией может устанавливать в программе авиационной безопасности категории жидкостей, аэрозолей и гелей, которые по объективным причинам должны подвергаться особым процедурам контроля безопасности или могут быть освобождены от этого контроля.

**Подраздел 3**

**Методы контроля безопасности**

208. Ручная кладь подвергается контролю безопасности с применением как минимум одного из следующих способов:

1) ручной досмотр;

2) рентгеновское оборудование;

3) системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS);

4) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) ;

5) программное обеспечение для автоматического обнаружения запрещенных предметов (APID) в сочетании с подпунктом 3);

209. Если оператор, осуществляющий контроль безопасности, не может определить, находятся ли в ручной клади запрещенные предметы, перевозка ручной клади не допускается или же контроль безопасности проводится повторно до тех пор, пока данный оператор не сочтет результат удовлетворительным.

210. ОГА может устанавливать категории ручной клади, которые по объективным причинам подлежат особым процедурам контроля безопасности или могут быть освобождены от такого контроля.

211. Эксплуатант аэропорта по согласованию с Пограничной полицией устанавливает в программе авиационной безопасности специальные процедуры контроля безопасности дипломатических вализ в соответствии с требованиями, установленными в части (3) статьи 27 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности.

212. Ручной досмотр ручной клади заключается в проверке багажа вручную, в том числе его содержимого, чтобы в должной мере удостовериться в отсутствии в нем запрещенных предметов.

213. При использовании рентгеновского оборудования каждое изображение должно просматриваться оператором, осуществляющим контроль безопасности.

При использовании систем EDS каждое изображение должно просматриваться оператором, осуществляющим контроль безопасности, или анализироваться с помощью программного обеспечения (APID).

214. При использовании оборудования APID все сигналы тревоги, указанные в пункте 5251, должны быть обработаны способом, который признается удовлетворительным оператором, осуществляющим контроль безопасности, таким образом, чтобы оператор мог разумно убедиться в том, что в охраняемую зону ограниченного доступа или на борт воздушного судна не проносятся запрещенные предметы.

214[1]. При использовании систем EDS все сигналы тревоги, указанные в пункте 466, должны обрабатываться путем проведения повторного досмотра багажа с применением дополнительного метода контроля безопасности.

Если системы EDS были установлены до 1 июля 2023 и используются без программного обеспечения APID, все сигналы тревоги, указанные в пункте 466, должны обрабатываться способом, признанным удовлетворительным оператором, осуществляющим контроль безопасности, чтобы он мог разумно убедиться в том, что в охраняемую зону ограниченного доступа или на борт воздушного судна не проносятся запрещенные предметы. При неясной природе предмета сигналы тревоги должны обрабатываться путем проведения повторного досмотра багажа с применением дополнительного метода контроля безопасности.

215. При использовании рентгеновского оборудования или оборудования EDS любой предмет, плотность которого не позволяет оператору, осуществляющему контроль безопасности, проанализировать содержимое ручной клади, извлекается из багажа. Багаж подвергается повторному контролю безопасности, а соответствующий предмет подвергается отдельному контролю безопасности в качестве ручной клади.

216. Любой багаж, в котором обнаружен крупный электрический прибор, подвергается повторному контролю безопасности после извлечения прибора, а электрический прибор подвергается отдельному контролю безопасности, за исключением случая, когда ручная кладь была подвергнута контролю безопасности с помощью оборудования EDS, соответствующего стандарту C2 или выше.

217. Лица, осуществляющие контроль безопасности ручной клади с применением рентгеновского оборудования или оборудования EDS, обычно не должны осуществлять непрерывное изучение изображения более 20 минут. После каждого такого периода оператор, осуществляющий контроль безопасности, не должен изучать изображения в течение как минимум 10 минут. Это требование применяется только тогда, когда существует непрерывный поток изображений, которые необходимо изучать.

218. Руководитель смены, ответственный за работу операторов, осуществляющих контроль безопасности ручной клади, обеспечивает оптимальный состав команды, качество выполняемой работы, обучение операторов, их поддержку и оценку.

218[1]. При использовании программного обеспечения APID в сочетании с системами EDS, отвечающими любому из стандартов C1, C1+, C2 или C2+, использующий оборудование оператор или субъект обеспечивают соответствие процедур концепции применения этих стандартов в отношении контроля безопасности

крупных электронных изделий и контроля безопасности жидкостей, аэрозолей и гелей.

## Раздел 4
## Защита пассажиров и ручной клади

219. Пассажиры должны быть защищены, а их ручная кладь должна быть защищена от любого несанкционированного вмешательства с момента прохождения досмотра до вылета перевозящего их воздушного судна.

220. Защита пассажиров и ручной клади обеспечивается эксплуатантом аэропорта от места прохождения ими досмотра до выхода на посадку, и авиаперевозчиком – от выхода на посадку до перевозящего их воздушного судна.

221. Особые процедуры защиты пассажиров и ручной клади регулируются дополнительными положениями, изданными ОГА.

## Раздел 5
## Запрещенные предметы
### Подраздел 1
### Общие положения

222. Пассажирам запрещается проносить в охраняемую зону ограниченного доступа или на борт воздушного судна предметы, перечисленные в пункте 227.

223. Исключение из пункта 222 может быть сделано при следующих условиях:

1) ОГА дал согласие на перевозку данного предмета в соответствии с установленной процедурой;

2) авиаперевозчик и Пограничная полиция были проинформированы ОГА о пассажире и предмете, который он перевозит, до посадки пассажиров на борт воздушного судна;

3) соблюдаются действующие правила безопасности;

4) предмет будет безопасно размещен на борту воздушного судна.

224. За исключением запрещенных предметов, указанных в пункте 255, запрещенные предметы, перечисленные в пункте 227, могут перевозиться в багаже при условии, что пассажиры не имеют доступа без присмотра к данному багажу от пункта контроля до момента его получения по прибытии.

225. Пограничная полиция и/или авиаперевозчик могут отказать в доступе в охраняемую зону ограниченного доступа и в салон воздушного судна любому пассажиру, имеющему при себе предмет, не указанный в пункте 227, но в отношении которого имеются обоснованные подозрения.

226. Авиаперевозчик должен обеспечить, чтобы пассажиры были проинформированы о запрещенных предметах, перечисленных в пункте 227, до окончания процедуры регистрации.

### Подраздел 2
### Список запрещенных предметов

227. Без ущерба для применимых правил безопасности пассажирам запрещается проносить в охраняемую зону ограниченного доступа и на борт воздушного судна следующие предметы:

1) пистолеты, огнестрельное оружие и другие устройства для выпускания снарядов – устройства, которые могут быть использованы или выглядят пригодными для нанесения тяжелых повреждений путем выпускания снарядов, в том числе:

а) все виды огнестрельного оружия, такие как пистолеты, револьверы, карабины, винтовки;

b) игрушечные пистолеты, муляжи и имитации огнестрельного оружия, которые можно принять за настоящие;

c) составные части огнестрельного оружия, кроме оптического прицела;

d) оружие со сжатым воздухом или CO2, такое как пистолеты, дробовики, карабины, а также винтовки и пневматические пистолеты;

e) сигнальные ракетницы и стартовые пистолеты;

f) луки, арбалеты и стрелы;

g) гарпуны и гарпунные гранатометы;

h) рогатки и катапульты;

2) парализующие устройства – устройства, специально предназначенные для оказания парализующего или обездвиживающего действия, включая:

a) электрошоковые устройства, например, электрошоковые пистолеты, парализующие пистолеты („taser”) и электрошоковые дубинки;

b) устройства для оглушения и умерщвления животных;

c) химические вещества, газы и спреи для оказания парализующего или обездвиживающего действия, например, спреи, содержащие слезоточивые вещества, вызывающие раздражение, перцовые спреи, спреи на основе острого перца, слезоточивый газ, кислотные спреи и спреи для отпугивания животных;

3) предметы с заостренным концом или предметы с заостренной кромкой, которые могут быть использованы для нанесения тяжких телесных повреждений, включая:

a) предметы, предназначенные для рубки, такие как топоры, резаки и тесаки;

b) топоры для ломки льда и ледорубы;

c) бритвенные лезвия;

d) ножи для резки картона;

e) ножи с лезвиями длиной более 6 см;

f) ножницы с лезвиями длиной более 6 см от центра шарнира;

g) снаряжение для занятия боевыми искусствами, имеющее заостренный конец или заостренные кромки;

h) сабли и мечи;

4) рабочие инструменты – инструменты, которые могут быть использованы для нанесения серьезных телесных повреждений либо для создания угрозы безопасности воздушного судна, в том числе:

a) ломы;

b) дрели и сверла, включая аккумуляторные портативные электродрели;

c) инструменты с лезвиями или стержнями длиной более 6 см, которые можно использовать в качестве оружия, например, отвертки и стамески;

d) пилы, включая портативные электрические бензопилы;

e) паяльные лампы;

f) «пистолеты» для крепежа и забивания гвоздей;

5) предметы с затупленным концом, которыми можно нанести удар и причинить серьезные телесные повреждения, в том числе:

a) бейсбольные биты и биты для игры в софтбол;

b) палки и дубинки, например полицейские дубинки;

c) специальное снаряжение для боевых искусств;

6) взрывчатые и зажигательные вещества и устройства – вещества и устройства,

которые могут быть использованы или выглядят пригодными для нанесения серьезных телесных повреждений или создания угрозы безопасности воздушного судна, в том числе:

a) боеприпасы;

b) капсюли-детонаторы;

c) детонаторы и запалы;

d) муляжи или имитации взрывных устройств;

e) мины, гранаты и прочие взрывные устройства военного назначения;

f) фейерверки и прочие пиротехнические изделия;

g) дымовые шашки и дымовые патроны;

h) динамит, порох и пластические взрывчатые вещества.

## Глава IV
## БАГАЖ
### Раздел 1
### Общие положения

228. Пограничная полиция, авиаперевозчики, эксплуатанты аэропортов и субъекты, ответственные за наземное обслуживание, обеспечивают применение мер безопасности, предусмотренных в настоящей главе.

229. Перед погрузкой на борт воздушного судна весь багаж подвергается контролю безопасности в целях предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна.

230. Багаж, прибывающий из государства, применяемые меры безопасности которого признаны эквивалентными положениям настоящей Программы, и которое воздушное судно пересекло транзитом после прибытия из страны, применяемые меры безопасности которой не признаны эквивалентными положениям настоящей Программы, считается багажом, не подвергшимся досмотру, за исключением случая, когда есть подтверждение того, что этот багаж прошел в данном государстве контроль безопасности на уровне стандартов настоящей Программы.

232. Контроль безопасности багажа осуществляется Пограничной полицией на основе собственных оперативных процедур, утвержденных ОГА.

### Раздел 2
### Контроль безопасности багажа
#### Подраздел 2
#### Контроль безопасности

234. Контроль безопасности багажа осуществляется следующим образом:

1) для контроля безопасности багажа используются по отдельности либо в сочетании следующие способы:

a) ручной досмотр;

b) рентгеновское оборудование;

c) системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS);

d) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (EDT);

2) если оператор, осуществляющий контроль безопасности, не может установить, находятся ли в багаже запрещенные предметы или нет, багаж не допускается к перевозке или же вновь подвергается контролю безопасности до тех пор, пока данный оператор не сочтет результат удовлетворительным.

235. Категории багажа, который может быть освобожден от контроля

безопасности, установлены в статье 28 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности.

236. Ручной досмотр заключается в проведении полной проверки багажа вручную, в том числе его содержимого, таким образом, чтобы удостовериться в отсутствии в нем запрещенных предметов.

237. При использовании рентгеновского оборудования или оборудования EDS наличие в багаже любого предмета, плотность которого снижает способность оператора и оборудования анализировать содержимое багажа, ведет к тому, что багаж будет подвергнут контролю безопасности другим методом досмотра.

238. Контроль безопасности с применением оборудования для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) заключается в анализе проб, взятых с внутренней и внешней части багажа, а также с его содержимого. Содержимое багажа также может быть подвергнуто ручному досмотру.

239. Эксплуатант аэропорта совместно с Пограничной полицией устанавливает подробные процедуры осуществления контроля безопасности в случае выхода из строя основного оборудования.

240. Лица, осуществляющие контроль безопасности багажа с применением рентгеновского оборудования или оборудования EDS, обычно не должны непрерывно изучать изображения более 20 минут. После каждого такого периода оператор, осуществляющий контроль безопасности, не должен изучать изображения в течение не менее 10 минут. Это требование применяется только тогда, когда существует непрерывный поток изображений, требующих изучения.

241. Руководитель, ответственный за работу операторов, осуществляющих контроль безопасности багажа, обеспечивает оптимальный состав команды, качество выполняемой работы, обучение операторов, их поддержку и оценку.

## Раздел 3
## Защита багажа

242. Багаж, подлежащий погрузке на борт воздушного судна, должен защищаться авиаперевозчиком от любого несанкционированного вмешательства с момента, когда он проходит контроль безопасности или передается на попечение авиаперевозчика (учитывается событие, которое происходит первым) до вылета перевозящего его воздушного судна. Багаж, который не был защищен от несанкционированного вмешательства, подвергается повторному контролю безопасности.

243. Пассажирам может быть отказано в доступе к багажу, который прошел контроль безопасности, за исключением случаев, когда данный багаж им принадлежит и если они находятся под наблюдением Пограничной полицией, чтобы гарантировать следующее:

1) ни один из запрещенных предметов, указанных в пункте 256, не был помещен в багаж;

2) ни один из запрещенных предметов, указанных в пункте 227, не был извлечен из багажа и не был пронесен в охраняемые зоны ограниченного доступа или на борт воздушного судна.

## Раздел 4
## Установление принадлежности багажа пассажирам
### Подраздел 1

**Идентификация багажа**

244. Каждая единица багажа идентифицируется авиаперевозчиком как сопровождаемый или несопровождаемый багаж.

245. В процессе посадки на борт авиаперевозчики должны убедиться, что каждый пассажир предъявляет действительный посадочный талон или эквивалентный ему документ, соответствующий зарегистрированному багажу.

246. В процессе посадки на борт авиаперевозчик должен обеспечить наличие процедуры идентификации багажа пассажиров, которые не сели на борт воздушного судна или покинули его до вылета.

247. В случае отсутствия пассажира на борту воздушного судна багаж, соответствующий посадочному талону или эквивалентному документу, считается несопровождаемым.

248. Авиаперевозчики гарантируют, что каждый несопровождаемый багаж четко идентифицируется в качестве разрешенного к авиаперевозке, а Пограничная полиция гарантирует, что багаж прошел досмотр на безопасность перед погрузкой на борт воздушного судна.

248[1]. Эксплуатант аэропорта определяет процедуры выявления и соответствующие меры безопасности в отношении неопознанного багажа и подозрительных предметов, после оценки рисков.

**Подраздел 2**

**Факторы, не зависящие от пассажира**

249. Авиаперевозчик указывает причину, по которой багаж стал несопровождаемым до его погрузки на борт воздушного судна, за исключением случая, когда применяются меры безопасности, указанные в пунктах 251-253.

250. Дополнительная информация о факторах, не зависящих от пассажиров, регулируется дополнительными положениями, изданными ОГА.

**Подраздел 3**

**Меры безопасности, применяемые в отношении несопровождаемого багажа**

251. Несопровождаемый багаж, не указанный в пунктах 249 и 250, подлежит контролю безопасности с применением одного из способов, указанных в пункте 234, и, при необходимости, к нему применяются дополнительные требования, предусмотренные в дополнительных положениях о безопасности, изданных ОГА.

252. Багаж, который становится несопровождаемым в силу факторов, отличных от указанных в пункте 250, подлежит выгрузке с борта воздушного судна и перед повторной погрузкой заново подвергается контролю безопасности.

253. Дополнительные подробные положения о принятии надлежащих мер безопасности в отношении несопровождаемого багажа предусмотрены в дополнительных положениях о безопасности, изданных ОГА.

**Раздел 5**

**Запрещенные предметы**

254. Пассажирам запрещается провозить в багаже предметы, перечисленные в пункте 256.

255[1]. Авиаперевозчик должен обеспечить, чтобы разрешение на перевозку огнестрельного оружия в багаже выдавалось только после того, как уполномоченное и квалифицированное надлежащим образом лицо из состава Пограничной полиции

установило, что оружие не заряжено. Это огнестрельное оружие должно храниться в месте, недоступном во время полета ни одному лицу.

256. Пассажирам запрещается провозить в багаже взрывчатые и зажигательные вещества и устройства, которые могут быть использованы для причинения тяжелых травм или создают угрозу безопасности воздушного судна, в том числе:

1) боеприпасы;

2) капсюли-детонаторы;

3) детонаторы и фитили;

4) мины, гранаты и прочие взрывные устройства военного назначения;

5) фейерверки и прочие пиротехнические изделия;

6) дымовые шашки и дымовые патроны;

7) динамит, порох и пластические взрывчатые вещества.

257. Авиаперевозчик должен на постоянной основе удостоверяться в том, что пассажиры проинформированы о запрещенных предметах, перечисленных в пункте 256, до окончания процедуры регистрации.

## Глава V
## ГРУЗ И ПОЧТА
### Раздел 1
### Общие положения

258. Пограничная полиция, авиаперевозчики, эксплуатанты аэропортов и субъекты, ответственные за наземное обслуживание, обеспечивают применение мер, предусмотренных в настоящей главе.

259. Контроль безопасности грузов и почты, в том числе трансфертных грузов и почты осуществляется уполномоченными агентами, а при их отсутствии – Пограничной полицией. Если контроль безопасности грузов и почты осуществляется уполномоченными агентами, этот процесс подлежит согласованию с Пограничной полицией на основании эксплуатационных процедур Пограничной полиции, утвержденных ОГА.

260. Собранные взрывные и зажигательные устройства, условия перевозки которых не соответствуют применимым правилам безопасности, считаются предметами, запрещенными к перевозке в грузовых и почтовых отправлениях.

261. Все грузы и почта подлежат применению мер безопасности перед погрузкой на борт воздушного судна.

262. Авиаперевозчик не принимает к перевозке на борту воздушного судна грузы или почту, если он сам не применял такие меры или если их применение не подтверждено и не засвидетельствовано уполномоченным агентом или они не были подвергнуты контролю безопасности Пограничной полицией.

263. Транзитные груз и почта могут быть освобождены от контроля безопасности, если они остаются на борту судна.

### Подраздел 1
### Меры безопасности. Общие положения

264. Все грузы и почта подлежат контролю безопасности, проводимому уполномоченным агентом перед погрузкой на борт воздушного судна, если:

1) груз был подвергнут уполномоченным агентом необходимым мерам безопасности и был защищен от любого несанкционированного вмешательства с

момента применения соответствующих мер безопасности и до погрузки;

3) груз освобожден от контроля безопасности и был защищен от любого несанкционированного вмешательства с момента, когда он стал идентифицируемым грузом или почтой, которые предназначены для воздушной перевозки, до момента погрузки.

264[1]. Авиаперевозчик принимает на перевозку грузы и/или почту, переданные в этих целях уполномоченным субъектом или агентом. В процессе принятия учитывается следующее:

1) чтобы не было признаков нарушения целостности партии;

2) чтобы партиям был присвоен статус безопасности, подтвержденный сопроводительными документами, чем подтверждается, что партии были подвергнуты мерам безопасности в соответствии с положениями программы безопасности авиаперевозчика;

3) партии передаются лицом, идентифицированным в сопроводительных документах;

4) партии прошли контроль безопасности, и статус безопасности присвоен.

265. Если есть основания полагать, что груз, в отношении которого были применены меры безопасности, подвергался нарушению целостности или не был защищен от несанкционированного вмешательства после применения таких мер безопасности, он подлежит контролю безопасности, проводимому уполномоченным агентом перед погрузкой на борт воздушного судна.

266. Грузы, которые выглядят так, как будто их целостность была нарушена, или вызывают подозрения другого рода, рассматриваются в качестве груза или почты повышенного риска (high risk cargo or mail).

267. Уполномоченный агент, отказывающий в отправке из-за повышенного риска, должен обеспечить, чтобы отправление и сопроводительные документы были отмечены как грузы и почта повышенного риска перед возвратом отправления лицу, представляющему субъекта, доставляющего отправление. Такое отправление загружается на судно, только если другой уполномоченный субъект обращается с ним как с грузом и почтой повышенного риска.

267[1]. Доступ грузов и почты в охраняемые зоны ограниченного доступа может быть разрешен только после установления субъекта, уполномоченного перевезти отправление из зоны неограниченного доступа.

267[2]. Уполномоченному агенту, авиаперевозчику или эксплуатанту аэропорта, разрешающему доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, предоставляется копия подписанной декларации, предусмотренной в приложении № 3, за исключением случая, когда перевозка осуществляется от имени уполномоченного агента или авиаперевозчика – получателя из охраняемых зон ограниченного доступа.

267[3]. Может быть разрешен заход в охраняемые зоны ограниченного доступа грузовых или почтовых отправлений, к которым ранее не применялись меры безопасности, при условии применения к ним одного из следующих вариантов:

1) чтобы они перед заходом подверглись контролю безопасности в соответствии с пунктами 269-274, под ответственность уполномоченного агента или авиаперевозчика - получателя;

2) чтобы они сопровождались до места нахождения уполномоченного агента или авиаперевозчика, расположенного в охраняемых зонах ограниченного доступа, под

их ответственность.

При доставке должна обеспечиваться защита этих отправлений от несанкционированного вмешательства до момента прохождения ими контроля безопасности. Персонал, сопровождающий такие отправления или защищающий их от несанкционированного вмешательства, проходит обучение в соответствии с положениями НПОСАБ.

268. Процедуры, касающиеся грузов и почты повышенного риска, регулируются дополнительными положениями по безопасности, изданными ОГА.

$268^{1}$. Процедуры использования оборудования для контроля безопасности являются предметом дополнительных положений по безопасности, изданных ОГА.

**Подраздел 2**

**Контроль безопасности**

269. При осуществлении контроля безопасности грузов или почты:

1) используются средства и методы, наиболее подходящие для обнаружения запрещенных предметов, с учетом характера отправления;

2) используемые средства или методы соответствуют достаточно высокому стандарту, позволяющему разумно удостовериться в том, что ни один запрещенный предмет не спрятан внутри отправления.

270. Если оператор, осуществляющий контроль безопасности, не может разумно гарантировать, что отправление не содержит запрещенные предметы, это отправление не допускается к перевозке или повторно подвергается контролю безопасности до тех пор, пока данный оператор не сочтет результат удовлетворительным.

271. Грузы и почта подлежат контролю безопасности с применением как минимум одного из следующих способов в соответствии с дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА:

1) ручной досмотр;

2) рентгеновское оборудование;

3) системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS);

4) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD);

5) визуальный осмотр;

6) оборудование для обнаружения металлов (MDE);

7) оборудование EVD;

272. Лица, осуществляющие контроль безопасности груза с применением рентгеновского оборудования или оборудования EDS, обычно не должны непрерывно изучать изображение более 20 минут. После каждого такого периода оператор, осуществляющий контроль безопасности, не должен изучать изображения в течение не менее 10 минут. Это требование применяется только тогда, когда существует непрерывный поток изображений, требующих изучения.

273. Транзитный груз и транзитные почтовые отправления могут быть освобождены от контроля безопасности только в том случае, если они остаются на борту воздушного судна.

274. Дополнительные меры, касающиеся освобождения груза и почты от контроля безопасности, регулируются дополнительными положениями, изданными ОГА.

**Раздел 2**

## Уполномоченные агенты

### Подраздел 1

### Утверждение уполномоченных агентов

275. Уполномоченные агенты утверждаются ОГА.

276. Утверждение в качестве уполномоченного агента выдается на определенный рабочий объект.

277. Любой субъект, применяющий меры безопасности, указанные в пунктах 286-297, утверждается в качестве уполномоченного агента. Включены сторонние поставщики логистических услуг, ответственные за интегрированные складские и транспортные услуги, авиаперевозчики и агентства по наземному обслуживанию.

278. Уполномоченный агент может заключить договор субподряда на выполнение одной или нескольких следующих мер:

1) любые меры безопасности, указанные в пунктах 286-297, другим уполномоченным агентом;

2) любые меры безопасности, указанные в пунктах 286-297, другим субъектом, если данные меры применяются на рабочем объекте уполномоченного агента или в аэропорту и включены в программу безопасности уполномоченного агента или аэропорта;

3) любые меры безопасности, указанные в пунктах 286-277, другим субъектом, если данные меры применяются в ином месте, кроме рабочего объекта уполномоченного агента или аэропорта, и если субъект был сертифицирован или утвержден ОГА для предоставления таких услуг;

4) защита и перевозка отправлений автотранспортного грузоперевозчика, отвечающего требованиям, указанным в пунктах 311 и 316.

279. В целях утверждения уполномоченных агентов применяется следующая процедура:

1) заявитель должен запросить утверждение ОГА для рабочих объектов, указанных в заявлении;

2) заявитель представляет ОГА программу авиационной безопасности, в которой:

a) описываются методы и процедуры, применяемые агентом в целях соблюдения требований Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, требований настоящей Программы, а также последующих нормативных актов, принятых на ее основе;

b) описывается, каким образом агент будет контролировать соблюдение этих методов и процедур;

3) заявитель представляет «Декларацию-обязательство – уполномоченный агент», согласно приложению № 2. Декларация подписывается законным представителем заявителя или лицом, ответственным за безопасность;

4) подписанная декларация хранится в ОГА;

5) ОГА изучает программу безопасности, а затем проводит проверку на месте указанных рабочих объектов с целью оценки соответствия заявителя требованиям Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, требованиям настоящей Программы, а также последующих нормативных актов;

6) если ОГА считает информацию, представленную на основании подпунктов 1)-6), удовлетворительной, он обеспечивает внесение необходимых данных об агенте в Базу данных Республики Молдова по защищенной цепи поставок не позднее

следующего рабочего дня;

7) при регистрации в базе данных ОГА присваивает каждому утвержденному рабочему объекту уникальный буквенно-цифровой идентификационный код в стандартном формате;

8) если ОГА считает информацию, представленную на основании подпунктов 1)-6), неудовлетворительной, о причинах этого должно быть незамедлительно сообщено субъекту, запрашивающему об утверждении в качестве уполномоченного агента;

9) программа безопасности авиаперевозчика, в которой описываются методы и процедуры, которым должен следовать данный авиаперевозчик в целях соответствия требованиям Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, требованиям настоящей Программы, а также последующих нормативных актов, касающихся утверждения уполномоченных агентов, считается программой, отвечающей требованиям программы безопасности уполномоченного агента;

10) уполномоченный агент не считается утвержденным до тех пор, пока сведения о нем не будут внесены в Базу данных Республики Молдова по защищенной цепи поставок.

280. Уполномоченный агент назначает на каждом рабочем объекте как минимум одно лицо, ответственное за выполнение представленной программы безопасности. Данное лицо должно успешно пройти тщательную проверку анкетных данных.

281. Уполномоченный агент должен проходить повторную валидацию через регулярные промежутки времени, не превышающие пяти лет.

282. Повторная валидация включает в себя проведение проверки на месте в целях проверки, продолжает ли уполномоченный агент соответствовать требованиям Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, требованиям настоящей Программы, а также последующих нормативных актов.

283. Инспектирование, проводимое ОГА в рабочем пространстве уполномоченного агента в соответствии с НПККАБ, может рассматриваться в качестве проверки на месте при условии, что оно охватывает требования, необходимые для процедуры утверждения.

284. Если ОГА считает, что уполномоченный агент больше не соответствует требованиям Закона № 192/2019, требованиям настоящей Программы, а также требованиям последующих нормативных актов, отзывается статус уполномоченного агента, выданный для указанного рабочего объекта или объектов.

285. Сразу после отзыва и в любом случае в срок не позднее 24 часов ОГА обеспечивает регистрацию изменения статуса бывшего уполномоченного агента в Базе данных Республики Молдова по защищенной цепи поставок.

## Подраздел 2
## Меры безопасности, которые должны применяться уполномоченным агентом

286. При приеме отправлений уполномоченный агент определяет, является ли субъект, у которого он получает отправления, уполномоченным агентом, известным грузоотправителем или же не обладает ни одним из перечисленных статусов.

287. Уполномоченный агент или авиаперевозчик просит лицо, осуществляющее доставку любых отправлений, предъявить удостоверение личности, паспорт или водительские права либо другой документ со своей фотографией, выданный или признанный национальным органом. Данный документ следует использовать для

установления личности лица, осуществляющего доставку отправлений.

288. Уполномоченный агент гарантирует, что отправления, к которым ранее не применялись все необходимые меры безопасности:

1) подвергаются контролю безопасности в соответствии с пунктами 269-274;

2) принимаются на хранение под исключительную ответственность уполномоченного агента, до момента отбора не идентифицируются в качестве отправления, подлежащего воздушной перевозке, и отбираются автономно без вмешательства грузоотправителя, любого лица или субъекта, за исключением тех, кто был назначен и подготовлен для этих целей уполномоченным агентом. Настоящий подпункт применяется только в том случае, если грузоотправитель не может обеспечить отправку груза воздушным путем.

289. После применения мер безопасности, указанных в пунктах 286-288 и в дополнительных положениях о безопасности, изданных ОГА, уполномоченный агент обеспечивает защиту груза и почты в соответствии с положениями раздела 4 настоящей главы.

290. После применения мер безопасности, указанных в пунктах 286-289, уполномоченный агент обеспечивает, чтобы любое отправление, переданное авиаперевозчику или другому уполномоченному агенту, сопровождалось соответствующей документацией, представленной либо в форме авиагрузовой накладной, либо в форме отдельной декларации, в электронном или бумажном виде.

291. Документация, указанная в пункте 290, должна быть доступна для предоставления ОГА в рамках инспекции в любое время до погрузки отправления на борт воздушного судна, а также на протяжении всего полета или в течение 24 часов или, если его продолжительность больше, и содержит следующую информацию:

1) уникальный буквенно-цифровой идентификационный код уполномоченного агента, полученный от ОГА;

2) уникальный идентификационный код отправления, такой, например, как номер авиагрузовой накладной (house или master air waybill);

3) информацию о содержимом отправления, за исключением отправлений, перечисленных в дополнительных положениях ОГА о безопасности в качестве освобождений от контроля безопасности;

4) статус безопасности отправления с указанием следующего:

a) «SPX», означающее, что отправление может безопасно перевозиться на борту пассажирских, грузовых и почтовых воздушных судов;

c) «SHR», означающее, что отправление может безопасно перевозиться на борту пассажирских, грузовых и почтовых воздушных судов в соответствии с требованиями, применяемыми к отправлениям повышенного риска;

5) причина присвоения статуса безопасности с указанием следующего:

b) «RA» означающее, что отправление было отобрано уполномоченным агентом;

c) следующих используемых средств или методов контроля безопасности:

-ручной досмотр (PHS);

-рентгеновское оборудование (XRY);

- системы EDS (EDS);

- оборудование ETD (ETD);

- визуальный осмотр (VCK);

- оборудование для обнаружения металлов (CMD);

- оборудование EVD (EVD);

d) причин, по которым отправление было освобождено от контроля безопасности;

6) фамилия лица, присвоившего отправлению статус безопасности или эквивалентный способ идентификации, а также дата и время присвоения статуса;

7) уникальный идентификационный код, полученный от ОГА, любого уполномоченного агента, который принял статус безопасности, присвоенный отправлению другим уполномоченным агентом, в том числе в ходе трансфертных операций.

292. Уполномоченный агент, вверяющий отправления другому уполномоченному агенту или авиаперевозчику, может также принять решение о передаче только той информации, которая требуется в соответствии с подпунктами 1)-5) и 7) пункта 291, и о хранении необходимой информации в соответствии с подпунктом 6) пункта 291 на протяжении всего полета либо полетов или в течение 24 часов, если их продолжительность больше.

292[1]. Трансфертные грузы или почта, в отношении которых авиаперевозчик или уполномоченный агент, действующий от его имени, не могут подтвердить в сопроводительных документах информацию, необходимую согласно настоящему пункту или, по обстоятельствам, пункту 293, должны быть подвергнуты контролю безопасности до погрузки на борт воздушного судна для следующего полета.

293. В случае консолидированных отправлений требования, перечисленные в пунктах 290-292, считаются выполненными, если:

1) уполномоченный агент, осуществляющий консолидацию отправлений, хранит информацию, требуемую на основании подпунктов 1)-7) пункта 291, для каждого отдельно взятого отправления на протяжении всего полета либо полетов или в течение 24 часов, если их продолжительность больше;

2) документация, сопровождающая консолидированное отправление, включает в себя буквенно-цифровой идентификационный код уполномоченного агента, осуществившего консолидацию отправления, уникальный идентификационный код консолидированного отправления и его статус безопасности.

294. Подпункт 1) пункта 293 не применяется к консолидированным отправлениям, всегда проходящим контроль безопасности или освобожденным от него, в соответствии с дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА, если уполномоченный агент присваивает консолидированному отправлению уникальный идентификационный код, указывает статус безопасности и единичную причину, по которой был присвоен статус безопасности.

295. При приеме отправлений, к которым заранее не были применены все необходимые меры безопасности, уполномоченный агент может также решить не применять меры безопасности, указанные в пунктах 286-297, а передать отправления другому уполномоченному агенту, который обеспечит применение данных мер безопасности.

296. Уполномоченный агент гарантирует, что весь персонал, в обязанности которого входит применение мер безопасности, набран и обучен в соответствии с требованиями НПОСАБ, и что весь персонал, имеющий доступ к грузам/почте, идентифицируемым как грузы/почта, предназначенные для воздушной перевозки, к которым были применены необходимые меры безопасности, набран и прошел обучение для осведомленности в вопросах безопасности в соответствии с требованиями НПОСАБ.

297. Дополнительные меры, касающиеся безопасности груза и почты, регулируются дополнительными положениями, изданными ОГА.

## Раздел 4
## Защита груза и почты
### Подраздел 1
### Защита груза и почты при перевозке

311. Эксплуатант аэропорта обеспечивает защиту грузов и почты с момента прохождения ими контроля безопасности и во время их доставки на воздушное судно. Для обеспечения защиты отправлений, к которым были применены меры безопасности, от несанкционированных вмешательств во время перевозки:

1) отправления должны быть упакованы или опломбированы уполномоченным агентом или грузоотправителем таким образом, чтобы было видно любое нарушение целостности; если это невозможно, принимаются альтернативные меры защиты для обеспечения целостности отправления; и

2) грузовой отсек транспортного средства, в котором должны перевозиться отправления, должен быть заперт или опломбирован, а транспортные средства с брезентовым тентом должны быть закреплены тросами TIR таким образом, чтобы было видно любое нарушение их целостности, а погрузочная поверхность транспортных средств с плоской платформой должна находиться под наблюдением; и

3) декларация автотранспортного грузоперевозчика, согласно приложению № 3, должна быть согласована с автотранспортным грузоперевозчиком, заключившим договор об оказании транспортных услуг с уполномоченным агентом или грузоотправителем, за исключением случая, когда сам автотранспортный грузоперевозчик утвержден в качестве уполномоченного агента.

312. Подписанная декларация хранится у уполномоченного агента. Копия подписанной декларации должна представляться по запросу уполномоченному агенту или авиаперевозчику, получающему отправление, или ОГА.

313. При осуществлении перевозки в зоне авиационных работ подпункты 2) и 3) пункта 311 не применяются.

$313^{1}$. Защита грузов и почты во время доставки на воздушное судно обеспечивается эксплуатантом аэропорта, уполномоченными агентами, субъектом, ответственным за наземное обслуживание, для предотвращения несанкционированного вмешательства.

### Подраздел 2
### Защита груза и почты при обработке, хранении и погрузке в воздушное судно

314. Грузовые и почтовые отправления, находящиеся на критическом участке охраняемой зоны ограниченного доступа, защищаются от несанкционированного вмешательства эксплуатантом аэропорта.

315. Грузовые и почтовые отправления, находящиеся на участках, отличающихся от критического участка охраняемой зоны ограниченного доступа, защищаются от несанкционированного вмешательства эксплуатантом аэропорта до момента их передачи другому уполномоченному агенту или авиаперевозчику.

316. Отправления должны размещаться на тех участках рабочего пространства уполномоченного агента, которые подвергаются контролю доступа, или, если отправления размещены вне таких участков, эксплуатант аэропорта должен

обеспечить:

1) их физическую защиту в целях недопущения внесения запрещенного предмета; или

2) их неоставление без присмотра, а также ограничение доступа только лицами, занимающимися защитой и погрузкой груза и почты в воздушные суда.

## Глава VI
## ПОЧТА И МАТЕРИАЛЫ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА
### Раздел 1
### Общие положения

317. Авиаперевозчики, эксплуатанты аэропортов и Пограничная полиция обеспечивают внедрение мер, предусмотренных в настоящей главе.

318. Перед погрузкой в грузовой отсек воздушного судна почта и материалы авиаперевозчика подлежат контролю безопасности и защите в соответствии с главой IV или в отношении них применяются меры безопасности и защиты в соответствии с главой V.

319. Перед погрузкой в любую часть воздушного судна, отличную от багажного отсека, почта и материалы авиаперевозчика подвергаются контролю безопасности и обеспечиваются защитой в соответствии с положениями о ручной клади главы III. Применяемые дополнительные меры безопасности регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

### Раздел 2
### Материалы авиаперевозчика, используемые для оформления пассажиров и багажа

320. Материалы авиаперевозчика, которые используются в целях оформления пассажиров и багажа и которые могут быть использованы для нарушения авиационной безопасности, должны быть защищены или находиться под наблюдением авиаперевозчика в целях предотвращения несанкционированного доступа.

321. Услуги самостоятельной регистрации (self check-in) и действующие интернет-опции, использование которых разрешено пассажирам, считаются санкционированным доступом к такого рода материалам.

322. Авиаперевозчик обеспечивает уничтожение или аннулирование материалов с истекшим сроком действия, которые могут быть использованы для облегчения несанкционированного доступа или проноса багажа в охраняемую зону ограниченного доступа или в воздушное судно.

323. Авиаперевозчик обеспечивает управление системами контроля вылета и системами регистрации таким образом, чтобы можно было предотвратить несанкционированный доступ. Услуги самостоятельной регистрации, использование которых разрешено пассажирам, рассматриваются в качестве санкционированного доступа к такого рода системам.

## Глава VII
## БОРТПРИПАСЫ
### Раздел 1
### Общие положения

324. Эксплуатант аэропорта, авиаперевозчик, Пограничная полиция, уполномоченный поставщик или признанный поставщик обеспечивают выполнение мер, предусмотренных в настоящей главе.

325. Контроль безопасности бортприпасов осуществляется Пограничной полицией совместно с авиаперевозчиками на основании общих эксплуатационных процедур, утвержденных ОГА.

326. Припасы считаются бортовыми припасами с момента их идентификации в качестве провизии, принятой на борт воздушного судна с целью использования, потребления или покупки пассажирами или экипажем во время полета.

327. Список предметов, запрещенных в бортприпасах, совпадает со списком, предусмотренным в пункте 156. Обращение с запрещенными предметами должно осуществляться в соответствии с пунктами 150-155.

## Раздел 2
## Меры безопасности
### Подраздел 1
### Общие положения

328. Бортприпасы подлежат контролю безопасности перед проносом в охраняемую зону ограниченного доступа, за исключением случаев, когда:

1) припасы были подвергнуты необходимым мерам безопасности авиаперевозчиком, доставляющим их на борт своего воздушного судна, и их защита от любого несанкционированного вмешательства обеспечивалась с момента применения этих мер до доставки на борт воздушного судна; или

2) припасы были подвергнуты необходимым мерам безопасности уполномоченным поставщиком бортприпасов (в дальнейшем – уполномоченный поставщик), и их защита от любого несанкционированного вмешательства обеспечивалась с момента применения этих мер до прибытия в охраняемую зону ограниченного доступа или, при необходимости, до доставки авиаперевозчику или другому уполномоченному поставщику; или

3) припасы были подвергнуты необходимым мерам безопасности признанным поставщиком, и их защита от любого несанкционированного вмешательства обеспечивалась с момента применения этих мер до доставки авиаперевозчику или уполномоченному поставщику.

329. Если есть основания полагать, что целостность бортприпасов, к которым были применены меры безопасности, могла быть нарушена или они не были защищены от несанкционированного вмешательства после применения этих мер, данные припасы подлежат контролю безопасности перед тем, как разрешить их пронос в охраняемые зоны ограниченного доступа.

330. Дополнительные меры безопасности, применяемые к бортприпасам, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

### Подраздел 2
### Контроль безопасности

331. При проведении контроля безопасности бортприпасов используемые средства и методы должны учитывать характер припасов и соответствовать стандарту, достаточному для того, чтобы разумно гарантировать, что ни один запрещенный предмет не был спрятан внутри припасов.

332. Применяются по отдельности или в сочетании следующие средства или способы контроля:

1) визуальный осмотр;

2) ручной досмотр;

3) рентгеновское оборудование;

4) системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS);

5) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) в сочетании с подпунктом 1);

6) оборудование EVD, применяемое в соответствии с дополнительными положениями, изданными ОГА, и в сочетании с подпунктом 1).

333. Если оператор, осуществляющий контроль безопасности, не может установить, содержит ли объект запрещенные предметы, объект отклоняется или же повторно подвергается контролю безопасности до тех пор, пока данный оператор не сочтет результат удовлетворительным.

**Подраздел 3**

**Утверждение уполномоченных поставщиков**

334. Уполномоченные поставщики утверждаются ОГА.

335. Утверждение в качестве уполномоченного поставщика выдается для определенного рабочего объекта.

336. Любой субъект, обеспечивающий применение мер безопасности, указанных в подразделе 5 настоящего раздела, и поставляющий бортприпасы непосредственно на борт воздушного судна, должен быть утвержден в качестве уполномоченного поставщика. Это требование не применяется в отношении авиаперевозчика, который сам применяет эти меры безопасности и доставляет припасы только на свои собственные воздушные судна.

337. В целях утверждения уполномоченных поставщиков применяется следующая процедура:

1) субъект запрашивает утверждение ОГА для предоставления ему статуса уполномоченного поставщика;

2) заявитель представляет ОГА программу безопасности, в которой:

a) описываются методы и процедуры, применяемые поставщиком в целях соответствия требованиям Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, требованиям настоящей Программы, а также требованиям последующих нормативных актов;

b) описывает, каким образом агент будет осуществлять контроль за соблюдением этих методов и процедур;

3) заявитель представляет «Декларацию-обязательство – уполномоченный поставщик», согласно приложению №4. Декларация подписывается законным представителем заявителя или лицом, ответственным за безопасность;

4) подписанная декларация хранится в ОГА;

5) ОГА изучает программу безопасности, после чего проводит проверку на месте указанных рабочих объектов в целях оценки соблюдения заявителем обязательств, установленных в подразделе 5 настоящего раздела;

6) если ОГА считает информацию, представленную на основании подпунктов 2)-5), удовлетворительной, он может утвердить поставщика в качестве уполномоченного поставщика для указанных рабочих объектов;

7) если ОГА считает эту информацию неудовлетворительной, о причинах решения должно быть незамедлительно сообщено субъекту, запрашивающему о своем утверждении в качестве уполномоченного поставщика.

338. Уполномоченный поставщик проходит повторную валидацию через регулярные промежутки времени, не превышающие пяти лет.

339. Повторная валидация включает проведение проверки на месте, чтобы определить, продолжает ли уполномоченный поставщик выполнять обязанности, установленные в подразделе 5 настоящего раздела.

340. Инспектирование, проводимое ОГА в рабочем пространстве уполномоченного поставщика в соответствии с НПККАБ, может рассматриваться в качестве проверки на месте при условии, что оно охватывает все требования, установленные в подразделе 5 настоящего раздела.

341. Если ОГА считает, что уполномоченный поставщик больше не выполняет обязанности, установленные в подразделе 5 настоящего раздела, ОГА отзывает статус уполномоченного поставщика, выданный для указанных рабочих объектов.

**Подраздел 4**

**Назначение известных поставщиков бортприпасов**

342. Любой субъект («поставщик»), обеспечивающий применение мер безопасности, указанных в подразделе 5 настоящего раздела, и доставляющий бортприпасы на борт, но не напрямую на воздушное судно, назначается в качестве поставщика, признанного эксплуатантом или субъектом, для которого он производит доставки («назначающий субъект»).

343. Пункт 342 не применяется в случае уполномоченного поставщика.

344. Чтобы быть назначенным в качестве известного поставщика, поставщик должен представить назначающему субъекту следующее:

1) «Декларацию-обязательство – известный поставщик бортприпасов», согласно приложению № 5. Данная декларация должна быть подписана законным представителем;

2) программу авиационной безопасности, содержащую меры безопасности, предусмотренные в подразделе 5 настоящего раздела.

345. Все известные поставщики должны назначаться на основании валидации:

1) уместности и полноты программы авиационной безопасности по отношению к мерам безопасности, предусмотренным в подразделе 5 настоящего раздела;

2) реализации программы безопасности без несоответствий.

345[1]. Если ОГА или назначающий субъект больше не уверены в том, что поставщик отвечает требованиям пункта 354, назначающий субъект незамедлительно лишает его статуса известного поставщика.

346. Валидация программы безопасности и ее реализации осуществляется валидатором назначающего субъекта, назначенным и обученным для этой цели, согласно положениям НПОСАБ.

347. Валидация регистрируется и проводится перед назначением и в дальнейшем повторяется каждые два года.

347[1]. Если валидация осуществляется не от имени назначающего субъекта, любая ее регистрация должна быть предоставлена данному субъекту.

348. Валидация реализации программы безопасности, подтверждающая отсутствие несоответствий, осуществляется посредством:

1) посещения рабочего объекта поставщика каждые два года; или

2) проведения регулярных проверок при получении припасов, поставляемых соответствующим известным поставщиком с момента назначения, которые включают в себя:

а) проверку того, чтобы лицо, доставляющее припасы от имени признанного

поставщика, было обучено надлежащим образом;

b) проверку того, чтобы припасы хранились должным образом;

c) контроль безопасности припасов, проводимый таким же образом, как и контроль припасов, полученных от неизвестного поставщика.

349. Проверки, предусмотренные в подпункте 2) пункта 348, должны быть непредсказуемыми и проводиться не реже одного раза в три месяца либо охватывать не менее 20% доставок известного поставщика назначающему субъекту.

350. Применяемые методы и процедуры, которым необходимо следовать в течение процесса назначения и после него, должны быть предусмотрены в программе безопасности назначающего субъекта.

351. Назначающий субъект должен хранить следующее:

1) список всех известных поставщиков, которых он назначил, с указанием даты истечения срока их назначения;

2) подписанную декларацию, копию программы безопасности и любые отчеты о ее выполнении каждого известного поставщика в течение не менее шести месяцев после даты истечения срока назначения.

352. В целях контроля соответствия назначающий субъект, по запросу ОГА, представляет документы, предусмотренные в пункте 351.

353. Если ОГА или назначающий субъект больше не уверены в том, что известный поставщик соблюдает обязательства, установленные в подразделе 5 настоящего раздела, назначающий субъект должен незамедлительно отозвать у него статус известного поставщика.

## Подраздел 5
## Меры безопасности, которые должны применяться авиаперевозчиками, уполномоченными поставщиками и известными поставщиками бортприпасов

354. Авиаперевозчики, уполномоченные поставщики и известные поставщики бортприпасов выполняют следующие обязанности:

1) назначают лицо, ответственное за безопасность на предприятии;

2) обеспечивают, чтобы лица, имеющие доступ к бортприпасам, прошли общее обучение для осведомленности в вопросах безопасности в соответствии с НПОСАБ, прежде чем им будет предоставлен доступ к данным припасам. Дополнительно обеспечивают, чтобы лица, выполняющие контроль безопасности бортприпасов, и лица, применяющие меры безопасности в отношении бортприпасов, были обучены в соответствии с НПОСАБ;

3) не допускают несанкционированного доступа к своим рабочим объектам и бортприпасам;

4) разумно удостоверяются в том, что ни один запрещенный предмет не был спрятан в бортприпасах;

5) применяют пломбы, удостоверяющие целостность всех транспортных средств и/или контейнеров, используемых для перевозки бортприпасов, или физически защищающие их.

355. Подпункт 5) пункта 354 не применяется при перевозке в зоне авиационных работ.

356. Если известный поставщик для перевозки припасов пользуется услугами другого предприятия, которое не является известным поставщиком авиаперевозчика или уполномоченного поставщика, известный поставщик должен убедиться в

соблюдении всех мер безопасности, предусмотренных в пункте 354.

357. Дополнительные меры безопасности, применяемые авиаперевозчиками и уполномоченными поставщиками, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

### Раздел 3
### Дополнительные меры безопасности, применяемые при поставке жидкостей, аэрозолей, гелей и запечатанных пакетов на борт воздушного судна

358. Запечатанные пакеты, предназначенные для использования на борту воздушного судна, доставляются в запечатанной упаковке в зону авиационных работ или в охраняемую зону ограниченного доступа.

359. После первого приема в зону авиационных работ или охраняемую зону ограниченного доступа и до момента продажи на воздушном судне жидкости, аэрозоли, гели и запечатанные пакеты защищаются от несанкционированного вмешательства.

360. Подробные положения о дополнительных мерах безопасности, применяемых при поставке жидкостей, аэрозолей, гелей и запечатанных пакетов, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

## Глава VIII
## АЭРОПОРТОВЫЕ ПРИПАСЫ
### Раздел 1
### Общие положения

361. Контроль безопасности аэропортовых припасов, предназначенных для продажи или использования в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов, включая припасы, предназначенные для магазинов duty-free и ресторанов, осуществляется Пограничной полицией на основании собственных эксплуатационных процедур, утвержденных ОГА.

362. Контроль безопасности аэропортовых припасов, помимо тех, которые указаны в пункте 361, должен производиться известными поставщиками аэропортовых припасов, а в их отсутствие – эксплуатантом аэропорта.

363. Припасы считаются аэропортовыми с момента, когда они идентифицируются в качестве припасов, предназначенных для продажи, использования или предоставления в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропорта.

364. Список предметов, запрещенных в аэропортовых припасах, совпадает со списком, предусмотренным в пункте 156. С запрещенными предметами следует обращаться в соответствии с условиями пунктов 150-155.

### Раздел 2
### Меры безопасности
#### Подраздел 1
#### Общие положения

365. Аэропортовые припасы должны пройти контроль безопасности до того, как будет разрешено проносить их в охраняемые зоны ограниченного доступа, за исключением случаев, когда:

1) припасы были подвергнуты необходимым мерам безопасности со стороны эксплуатанта аэропорта, доставляющего их в свой аэропорт, и были защищены от

любого несанкционированного вмешательства с момента применения этих мер до доставки в охраняемую зону безопасности ограниченного доступа; или

2) припасы были подвергнуты необходимым мерам безопасности со стороны известного поставщика и были защищены от любого несанкционированного вмешательства с момента применения этих мер до доставки в охраняемую зону безопасности с ограниченным доступом.

366. Аэропортовые припасы, поступающие из охраняемых зон ограниченного доступа, могут быть освобождены от применения мер безопасности.

367. Если есть какие-либо основания полагать, что аэропортовые припасы, к которым были применены меры безопасности, подверглись нарушению целостности или не были защищены от несанкционированного вмешательства после применения этих мер безопасности, данные припасы подлежат контролю безопасности, прежде чем будет разрешен их ввоз в охраняемые зоны ограниченного доступа.

368. Дополнительные меры безопасности, применяемые к аэропортовым припасам, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

### Подраздел 2
### Контроль безопасности

369. При проведении контроля безопасности аэропортовых припасов должны использоваться средства или методы, учитывающие характер данных припасов и соответствующие достаточно высокому стандарту, чтобы в разумных пределах удостовериться, что ни один запрещенный предмет не был спрятан в припасах.

370. Применяются по отдельности или в сочетании следующие средства или методы контроля безопасности аэропортовых припасов:

1) визуальный осмотр;

2) ручной досмотр;

3) рентгеновское оборудование;

4) системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS);

5) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) в сочетании с подпунктом 1);

6) оборудование EVD, применяемое в соответствии с дополнительными положениями, изданными ОГА, и в сочетании с подпунктом 1).

371. Если оператор, осуществляющий контроль безопасности, не может определить, содержит ли объект запрещенные предметы, объект отклоняется или повторно подвергается контролю безопасности до тех пор, пока данный оператор не сочтет результат удовлетворительным.

## Раздел 3
## Назначение известных поставщиков аэропортовых припасов (известный поставщик)

### Подраздел 1
### Общие положения

372. Любой субъект («поставщик»), который обеспечивает применение мер безопасности, перечисленных в подразделе 2 настоящего раздела, и доставляет аэропортовые припасы, назначается в качестве поставщика, признанного эксплуатантом аэропорта.

373. Чтобы быть назначенным в качестве известного поставщика, поставщик

представляет эксплуатанту аэропорта следующее:

1) «Декларацию-обязательство – известный поставщик аэропортовых припасов», согласно приложению № 6. Данная декларация должна быть подписана законным представителем; и

2) программу безопасности, содержащую меры безопасности, указанные в подразделе 2 настоящего раздела.

374. Все известные поставщики назначаются на основании валидации:

1) уместности и полноты программы безопасности по отношению к мерам безопасности, предусмотренным в подразделе 2 настоящего раздела;

2) реализации программы безопасности без несоответствий.

375. Валидация программы безопасности и ее реализации осуществляются валидатором назначающего субъекта, назначенным и обученным для этой цели, согласно положениям НПОСАБ.

376. Валидация регистрируется и осуществляется перед назначением и в дальнейшем повторяется каждые два года.

376[1]. Если валидация осуществляется не от имени эксплуатанта аэропорта, любая ее регистрация должна быть предоставлена эксплуатанту аэропорта.

377. Валидация реализации программы безопасности, подтверждающая отсутствие несоответствий, осуществляется путем:

1) посещения рабочего объекта поставщика каждые два года; или

2) проведения регулярных проверок при доступе в охраняемую зону ограниченного доступа припасов, поставляемых данным известным поставщиком с момента назначения, которые включают:

a) проверку того, что лицо, доставляющее припасы от имени известного поставщика, было надлежащим образом обучено;

b) проверку того, что припасы охраняются должным образом;

c) контроль безопасности припасов, проводимый таким же образом, как и контроль припасов, полученных от неизвестного поставщика.

378. Проверки, предусмотренные в подпункте 2) пункта 377, должны быть непредсказуемыми и проводиться не реже одного раза в три месяца либо охватывать не менее 20% поставок известного поставщика эксплуатанту аэропорта.

379. Применяемые методы и процедуры, которым необходимо следовать в течение процесса назначения и после него, должны быть предусмотрены в программе безопасности эксплуатанта аэропорта.

380. Эксплуатант аэропорта должен хранить:

1) список всех назначенных им известных поставщиков, с указанием даты истечения срока их назначения;

2) подписанную декларацию, копию программы авиационной безопасности и любые отчеты о ее выполнении для каждого известного поставщика в течение не менее шести месяцев после даты истечения срока назначения.

381. В целях контроля соответствия эксплуатант аэропорта, по запросу ОГА, представляет документы, предусмотренные в пункте 380.

382. Если ОГА или эксплуатант аэропорта больше не уверены в том, что известный поставщик соблюдает обязательства, установленные в подразделе 2 настоящего раздела, соответствующий эксплуатант аэропорта незамедлительно отзывает у него статус известного поставщика.

**Подраздел 2**

**Меры безопасности, которые должны применяться известным поставщиком или эксплуатантом аэропорта**

383. Известный поставщик или эксплуатант аэропорта, доставляющий аэропортовые припасы в охраняемую зону ограниченного доступа, имеет следующие обязанности:

1) назначает лицо, ответственное за безопасность на предприятии;

2) обеспечивает, чтобы лица, имеющие доступ к аэропортовым припасам, проходили общую подготовку для осведомленности в вопросах безопасности в соответствии с НПОСАБ, прежде чем им будет предоставлен доступ к данным припасам. Дополнительно он должен обеспечить, чтобы лица, выполняющие контроль безопасности аэропортовых припасов, и лица, применяющие другие меры безопасности в отношении аэропортовых припасов, проходили обучение в соответствии с положениями НПОСАБ;

3) не допускает несанкционированного доступа к своим рабочим объектам и аэропортовым припасам;

4) разумно удостоверяется в том, что ни один запрещенный предмет не был спрятан в аэропортовых припасах;

5) применяет пломбы, удостоверяющие целостность всех транспортных средств и/или контейнеров, используемых для перевозки аэропортовых припасов, или физически защищает их.

384. Подпункт 5) пункта 383 не применяется при перевозке в зоне авиационных работ.

385. Если известный поставщик для перевозки аэропортовых припасов пользуется услугами другого предприятия, которое не является известным поставщиком эксплуатанта аэропорта, известный поставщик должен обеспечить соблюдение всех мер безопасности, предусмотренных в подразделе 2 настоящего раздела.

**Подраздел 3**

**Дополнительные меры безопасности при поставке жидкостей, аэрозолей, гелей и запечатанных пакетов**

386. Запечатанные пакеты должны доставляться в запечатанной упаковке в охраняемую зону авиационных работ, расположенную за пунктом проверки посадочных талонов, или в охраняемую зону безопасности ограниченного доступа.

387. После первого поступления в зону авиационных работ или охраняемую зону ограниченного доступа и до момента продажи в пунктах продажи жидкости, аэрозоли, гели и запечатанные пакеты должны быть защищены от любых несанкционированных вмешательств.

## Глава IX
## МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ПОЛЕТЕ

**Раздел 1**

**Безопасность кабины экипажа во время полета и предотвращение доступа неавторизованных лиц**

388. В целях защиты кабины летного экипажа авиаперевозчики обеспечивают следующее:

1) на всех воздушных судах, оборудованных дверью в кабину летного экипажа,

должна быть обеспечена возможность ее запирания;

2) должны применяться процедуры и предоставляться средства, с помощью которых бортпроводники могут уведомить летный экипаж в случае подозрительных действий или нарушения безопасности в пассажирском салоне;

3) недопущение проникновения в кабину экипажа во время полета лиц, не имеющих соответствующего разрешения;

4) во время полета в отношении потенциально проблемных пассажиров применяются надлежащие меры безопасности.

388[1]. Меры безопасности, применяемые во время полета, являются предметом дополнительных положений по безопасности, изданных ОГА в виде Технических требований «Дополнительные меры авиационной безопасности (CT - DSSA);

389-*утратил силу*

390-*утратил силу*

391-*утратил силу*

## Раздел 4
## Перевозка оружия

409. Разрешенный провоз оружия в пассажирском салоне разрешается уполномоченному персоналу, в соответствии с положениями статьи 42 Закона №192/2019 об авиационной безопасности.

410. В случаях, предусмотренных частью (2) статьи 42 Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, огнестрельное оружие может перевозиться авиаперевозчиками только в качестве багажа или груза при соблюдении следующих условий:

1) огнестрельное оружие и боеприпасы хранятся в грузовом отсеке, куда пассажиры не имеют доступа во время полета;

2) Пограничная полиция подтвердила, что огнестрельное оружие не заряжено и не представляет опасности для безопасности полета;

3) боеприпасы перевозятся отдельно, в другом багаже;

4) огнестрельное оружие и боеприпасы перевозятся в запертом багаже, запертых ящиках или контейнерах с целью защиты от ударов и резких движений;

5) командир должен быть проинформирован об их перевозке;

6) все компетентные органы должны быть проинформированы о перевозке огнестрельного оружия и боеприпасов.

411. В процессе регистрации на рейс авиаперевозчик или его представитель принимает для перевозки на борту воздушного судна оружие или боеприпасы только после получения письменного подтверждения от Пограничной полиции о том, что у пассажира есть необходимые полномочия или разрешение на ношение оружия и что, в случае международных рейсов, он выполнил юридические формальности для выезда из страны.

412. При бронировании и покупке билета пассажиры обязаны заявить о своем намерении перевезти оружие или боеприпасы. Пассажиры, не заявившие о таком намерении, не будут приняты на борт воздушного судна.

413. Персонал Пограничной полиции, ответственный за проверку огнестрельного оружия и боеприпасов, должен быть надлежащим образом обучен и уполномочен для этой цели.

414. Проверка огнестрельного оружия и боеприпасов проводится в безопасных

условиях в помещении, надлежащим образом оборудованном эксплуатантом аэропорта.

415. Авиаперевозчик несет ответственность за охрану оружия и боеприпасов с момента их получения от пассажира до момента их передачи пассажиру.

416. Дополнительные меры безопасности по провозу оружия регулируются дополнительными положениями по безопасности, изданными ОГА.

## Глава X
## НАБОР И ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА
### Раздел 1
### Проверка анкетных данных

417. Эксплуатант аэропорта, авиаперевозчик, Пограничная полиция, поставщик аэронавигационных услуг и Служба информации и безопасности или субъект, нанимающий лиц, которые применяют или несут ответственность за применение мер безопасности, обеспечивают выполнение мер, предусмотренных в настоящей главе.

418. Тщательной проверке анкетных данных подлежат следующие лица:

1) набранные или работающие по найму для применения или несения ответственности за обеспечение досмотра, контроля доступа или других мер безопасности в охраняемой зоне ограниченного доступа или в другом месте, отличающемся от охраняемой зоны ограниченного доступа, или;

2) набранные или работающие по найму, которые обращаются за выдачей аэропортового пропуска и/или удостоверения члена экипажа;

3) набранные или работающие по найму, которые имеют доступ к компонентам инфраструктуры, сооружениям и системам ПАУ, имеющим критически важное значение;

4) лица, на которых возложены общие обязанности на национальном уровне, связанные с обеспечением соответствия программ безопасности и их выполнения положениям законодательства (руководители по безопасности);

5) инструкторы по безопасности.

418[1]. Эксплуатант аэропорта, авиаперевозчик, ПАУ и другие авиационные агенты несут ответственность за прием, обработку и обращение за согласованием информации, представляемой в процессе проверки анкетных данных, с Пограничной полицией и Службой информации и безопасности в отношении лиц, предусмотренных пунктом 418, в зависимости от категорий нанятого персонала.

419-*утратил силу*

420-*утратил силу*

421-*утратил силу*

422-*утратил силу*

423. Эксплуатант аэропорта, авиаперевозчик, ПАУ, Пограничная полиция и Служба информации и безопасности создают адекватный и эффективный механизм, который предполагает:

1) согласование;

2) прием; и

3) обмен информацией, как на межведомственном, так и на внешнем уровнях, с целью оценки уместной информации для проверки анкетных данных.

424. Проверка анкетных данных осуществляется путем:

1) тщательной проверки анкетных данных, которая должна:

a) устанавливать личность лица на основании подтверждающих документов;

b) охватывать подробный учет судимостей во всех государствах проживания, по крайней мере за последние пять лет;

c) охватывать опыт работы, учебу и любой пробел, по крайней мере за последние пять лет;

d) содержать отрицательное или положительное заключение от Пограничной полиции и от Службы информации и безопасности, полученное в результате процесса согласования, проведенного в соответствии с внутренними процедурами и основанного на достоверной, убедительной информации, важной для способности лица выполнять определенную функцию, которая требует тщательной проверки анкетных данных. В целях повышения эффективности процесса данная процедура не должна ограничиваться аспектами проверки, указанными в частях a), b), c), и должна завершиться отрицательным или положительным заключением;

e) для персонала служб безопасности – согласование возможного приема на работу со Службой информации и безопасности.

424[1]. В случае установления хотя бы одного критерия, указанного в изложенных ниже пунктах, проверка анкетных данных считается неудовлетворительной:

1) если невозможно было установить личность на основании подтверждающих документов;

2) если устанавливается представление ложной, искаженной, неполной или ошибочной информации в анкете личных данных или в прилагаемых к делу документах;

3) если в соответствии с записями в подробной справке о судимостях во всех государствах проживания, по крайней мере за последние пять лет, проверяемое лицо было осуждено за совершение следующих преступлений:

a) участие в организованной преступной группе;

b) торговля людьми;

c) сексуальная эксплуатация детей и детская порнография;

d) незаконная торговля наркотическими и психотропными веществами;

e) незаконная торговля оружием, боеприпасами и взрывчатыми веществами;

f) коррупция;

g) мошенничество, в том числе мошенничество, затрагивающее финансовые интересы ЕС;

h) отмывание продуктов преступлений и фальсификация валюты, в том числе фальсификация валюты евро;

i) информационные преступления и кибернетическая преступность;

j) преступления против окружающей среды, в том числе незаконная торговля исчезающими видами животных и незаконная торговля исчезающими видами и сортами растений;

k) содействие несанкционированному въезду и жительству;

l) убийство и нанесение тяжких телесных повреждений;

m) незаконная торговля человеческими органами и тканями;

n) похищение, незаконное лишение свободы и захват заложников;

o) организованная кража и разбойное нападение с применением оружия;

p) незаконная торговля культурными ценностями, в том числе антиквариатом и произведениями искусства;

q) подделка продукции и использование пиратской продукции;

r) фальсификация административных документов и использование поддельных документов;

s) незаконная торговля гормональными средствами и другими факторами роста;

t) незаконная торговля ядерными или радиоактивными материалами;

u) изнасилование;

v) преступления, подсудные Международному уголовному суду;

w) незаконный арест воздушных судов/судов;

x) саботаж;

y) торговля краденными автотранспортными средствами;

z) промышленный шпионаж;

4) если в соответствии с записями в подробной справке о судимости проверяемое лицо было осуждено за совершение других преступлений, помимо указанных в подпункте 3), и установленный уголовным законом срок давности не истек;

5) если проверяемое лицо не смогло изложить уважительные причины, касающиеся установленных пробелов в опыте работы, учебе и любого пробела, по крайней мере за последние пять лет;

6) в случае представления отрицательного заключения в результате процедуры согласования, проведенной Пограничной полицией;

7) в случае представления отрицательного заключения в результате процедуры согласования, проведенной Службой информации и безопасности.

425. Стандартная проверка анкетных данных или информации, предусмотренной в лит. a)-c) подпункта 1) пункта 424, для тщательной проверки анкетных данных должна быть завершена до того как соответствующее лицо пройдет начальный курс обучения в области безопасности, который предусматривает доступ к информации, недоступной для общественности из-за ее конфиденциального характера с точки зрения безопасности.

426. В случае информации, предусмотренной в лит. d) и e) подпункта 1) пункта 424, тщательная проверка анкетных данных должна быть завершена до того, как лицо получит право применять или нести ответственность за применение мер безопасности, контроля доступа или других мер безопасности.

427. Считается, что проверка анкетных данных не была успешно завершена, если не все элементы, упомянутые в пункте 4241, были выполнены удовлетворительным образом, или если данные элементы в любое время не обеспечивают необходимого уровня уверенности в благонадежности соответствующего лица.

428. Проверки анкетных данных должны повторяться через регулярные промежутки времени, не превышающие 12 месяцев.

429. Любой работодатель должен незамедлительно уведомить в письменной форме эксплуатанта аэропорта и ОГА о любом событии, которое может повлиять на благонадежность соответствующего лица.

430. Проверки анкетных данных, успешно завершенные до вступления в силу настоящей Программы, останутся действительными до истечения срока их действия или до 30 июня 2024 года, если эта дата наступит раньше.

## Раздел 2
## Набор и обучение

431. Процесс набора всех лиц, выбранных для обеспечения или несения ответственности за обеспечение контроля безопасности, контроля доступа или других мер безопасности в охраняемой зоне ограниченного доступа или в части, отличной от охраняемой зоны ограниченного доступа, или тех, кто имеет доступ без сопровождения к грузам и почте, предназначенным для авиаперевозки, к почте и материалам авиаперевозчика, к бортовым припасам и аэропортовым припасам, к которым были применены меры безопасности, должен включать, по крайней мере, письменное заявление и собеседование, позволяющее провести первоначальную оценку способностей и навыков.

432. Лица, нанятые для применения мер безопасности, должны обладать физическими и умственными способностями и навыками, необходимыми для эффективного выполнения возложенных на них задач, и должны быть проинформированы о характере этих требований с самого начала процесса найма.

433. Способности и навыки, необходимые для выполнения функциональных обязанностей, оцениваются в процессе найма на работу и до окончания испытательного срока в соответствии с требованиями НПОСАБ и процедурами, разработанными работодателем.

434. Пакеты документов для найма, включая результаты всех оценочных тестов для всех отобранных лиц, хранятся по меньшей мере, в течение срока их договора.

434[1]. Для соответствия внутренним угрозам и без ущерба для содержания курсов подготовки и компетенций персонала, перечисленных в НПОСАБ, программа безопасности эксплуатантов и субъектов должна содержать адекватную внутреннюю политику и смежные меры по постепенному повышению степени осознания среди персонала и продвижению культуры безопасности.

435. Подробные положения, касающиеся подготовки персонала в области авиационной безопасности, предусмотрены в НПОСАБ.

# Глава XI
# ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

## Раздел 1
## Общие положения

### Подраздел 1
### Обязанности

436. Эксплуатант аэропорта несет ответственность за выполнение положений настоящей главы, включая выделение достаточных площадей, оснащение их необходимым для надлежащего осуществления деятельности оборудованием, оснащение их оборудованием и программным обеспечением, а также обеспечение их обслуживания, обновления и модернизации.

437. Эксплуатант аэропорта должен принять соответствующие меры для обеспечения соответствия оборудования для обеспечения безопасности стандартам, предусмотренным в настоящей Программе.

438. Эксплуатант аэропорта должен убедиться в том, что производитель оборудования предоставляет рабочие концепции для соответствующего оборудования.

439. Оборудование для обеспечения безопасности должно оцениваться и использоваться в соответствии с рабочими концепциями, предусмотренными в пункте

438.

440. В случае, когда несколько устройств для обеспечения безопасности объединены, каждое из них должно соответствовать определенным спецификациям и стандартам, предусмотренным в настоящей главе, как при использовании по отдельности, так и при использовании в сочетании в качестве системы.

441. Оборудование должно располагаться, устанавливаться и обслуживаться в соответствии с требованиями производителей оборудования.

**Подраздел 2**

**Плановый осмотр оборудования**

442. Пользователь должен выполнять плановый осмотр каждого оборудования для обеспечения безопасности в соответствии с положениями программы безопасности аэропорта.

**Раздел 2**

**Арочный металлодетектор (WTMD)**

**Подраздел 1**

**Общие положения**

443. WTMD должен быть способным обнаруживать и указывать путем срабатывания сигнализации, по меньшей мере, указанные металлические предметы, как по отдельности, так и в сочетании.

444. Обнаружение при помощи WTMD не должно зависеть от положения и ориентации металлического объекта.

445. WTMD должен быть прочно закреплен на прочном основании. WTMD должен иметь визуальный индикатор, показывающий, что оборудование работает.

446. Средства для настройки параметров обнаружения WTMD должны быть защищены и доступны только уполномоченным лицам.

447. WTMD должен иметь двойную сигнализацию, визуальную и звуковую, которая срабатывает в момент обнаружения металлических предметов в соответствии с пунктом 443. Оба типа сигнализации должны быть заметны в радиусе 2 метров.

448. Визуальный сигнал тревоги должен указывать на мощность сигнала, обнаруженного WTMD.

449. WTMD должен быть размещен таким образом, чтобы на него не воздействовал никакой источник помех.

450. Подробные требования к рабочим характеристикам для WTMD регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

**Подраздел 2**

**Применяемые стандарты WTMD**

451. К WTMD применяются два стандарта.

452. Подробные требования к стандартам, предусмотренным в пункте 451, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

453. Все WTMD, используемые исключительно для досмотра лиц, не являющихся пассажирами, должны соответствовать по меньшей мере стандарту 1, в соответствии с совместным процессом оценки оборудования для обеспечения безопасности Европейской конференции гражданской авиации (в дальнейшем – СПОО-ЕКГА).

454. Все WTMD, используемые для досмотра пассажиров, должны соответствовать стандарту 2, в соответствии с СПОО- ЕКГА.

454[1]. Все WTMD, установленные начиная с 1 июля 2023 года, должны соответствовать стандарту 1.1 или 2.1.

**Подраздел 3**

**Дополнительные требования, применяемые к WTMD**

455. WTMD должны быть способны:

1) генерировать звуковой и/или визуальный сигнал для определенного процента лиц, проходящих через WTMD без срабатывания сигнала тревоги, как указано в пункте 443. Должна быть возможность регулирования процента;

2) рассчитывать количество лиц, подлежащих досмотру, за исключением лиц, проходящих через WTMD в обратном направлении;

3) рассчитывать количество сигналов тревоги;

4) рассчитывать количество сигналов тревоги в виде процента от количества лиц, подлежащих досмотру.

**Подраздел 4**

**Дополнительные требования, применяемые к WTMD, используемым в сочетании с оборудованием для обнаружения металлических предметов в обуви (shoe metal detection)**

456. Все оборудование WTMD, используемое в сочетании с оборудованием для обнаружения металлических предметов в обуви (SMD), должно быть способно обнаруживать и указывать посредством визуального сигнала по меньшей мере указанные металлические предметы, как по отдельности, так и в сочетании, а этот сигнал должен соответствовать высоте, на которой объект или объекты расположены на человеке, проходящем через данное оборудование. Это должно происходить независимо от типа и количества объектов и их ориентации.

457. Все оборудование WTMD, используемое в сочетании с оборудованием SMD, должно быть способно обнаруживать и производить все сигналы тревоги, вызываемые металлическими предметами, находящимися на человеке как минимум в двух зонах. Первая зона должна соответствовать нижней части ног и должна находиться между полом и максимальным расстоянием на высоте 35 см от пола. Все остальные зоны должны располагаться выше первой зоны.

**Раздел 3**

**Переносные металлоискатели (HHMD)**

458. HHMD должны быть способны обнаруживать предметы из черных и цветных металлов. Обнаружение и определение местоположения обнаруженного металла должны указываться срабатыванием сигнализации.

459. Средства регулировки настроек чувствительности HHMD должны быть защищены и доступны только уполномоченным лицам.

460. У HHMD должен срабатывать звуковой сигнал при обнаружении металлических предметов. Сигнализация должна быть слышна в радиусе одного метра.

462. HHMD должен иметь визуальный индикатор, показывающий, что оборудование работает.

**Раздел 4**

**Рентгеновское оборудование**

463. Требования к рентгеновскому оборудованию и стандартные

характеристики его испытательных частей содержатся в дополнительных положениях по безопасности, изданных ОГА.

463[1]. Все оборудование, установленное не позднее 1 января 2023 года, которое подлежит использованию для контроля безопасности грузов и почты, а также почты авиаперевозчика и материалов авиаперевозчика, к которым применяются меры безопасности в соответствии с главой V, должно обеспечивать обзор под несколькими углами.

Разрешается использовать рентгеновское оборудование с одним углом обзора, установленное до 1 января 2023 года, до следующих дат:

1) рентгеновское оборудование с одним углом обзора, установленное до 1 января 2023 года – самое позднее до 31 декабря 2025 года;

2) рентгеновское оборудование с одним углом обзора, установленное начиная с 1 января 2016 года – в течение не более десяти лет со дня его установки, или не позднее, чем до 31 декабря 2027 года, исходя из даты, наступающей первой.

## Раздел 5
## Системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS)
### Подраздел 1
### Общие положения

464. EDS должны быть способны обнаруживать и указывать путем срабатывания сигнализации наличие указанного определенного количества или большего количества взрывчатого или химического материала в багаже или в других грузах.

465. Обнаружение не должно зависеть от формы, положения или ориентации взрывчатого или химического материала.

466. EDS должна подавать сигнал тревоги в каждой из следующих ситуаций:

1) при обнаружении взрывчатых или химических материалов;

2) при обнаружении наличия предмета, препятствующего обнаружению взрывчатых или химических материалов;

3) когда содержимое какого-либо багажа или груза слишком плотное для анализа.

467. Подробные требования к рабочим характеристикам для EDS регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

### Подраздел 2
### Стандарты, применимые к EDS

468. Все оборудование EDS должно отвечать следующим требованиям:

1) оборудование, установленное до 1 сентября 2014 года, должно соответствовать как минимум стандарту 2;

2) оборудование, установленное в период с 1 сентября 2014 года по 31 августа 2022 года, должно соответствовать как минимум стандарту 3;

3) оборудование, установленное в период с 1 сентября 2022 года по 31 августа 2026 года, должно соответствовать как минимум стандарту 3.1;

4) оборудование, установленное начиная с 1 сентября 2026 года, должно соответствовать как минимум стандарту 3.2.

469. Все оборудование EDS, предназначенное для досмотра ручной клади, должно соответствовать как минимум стандарту С1, в соответствии с СПОО- ЕКГА.

470. Все оборудование EDS, предназначенное для досмотра ручной клади,

содержащей ноутбуки и другие крупные электрические приборы, должно соответствовать как минимум стандарту С2, в соответствии с СПОО- ЕКГА.

471. Все оборудование EDS, предназначенное для досмотра ручной клади, содержащей ноутбуки и другие крупные электрические приборы, а также жидкости, аэрозоли и гели, должны соответствовать как минимум стандарту С3, в соответствии с СПОО- ЕКГА.

$471^{1}$. Все оборудование EDS, соответствующее стандарту С3, считается эквивалентным оборудованию LEDS, соответствующему стандарту 2 для контроля безопасности LAGS.

## Раздел 6
## Проецирование виртуальных изображений опасных предметов (Threat Image Projection)
### Подраздел 1
### Общие принципы

472. Система проецирования виртуальных изображений опасных предметов (в дальнейшем – TIP) должна быть способна проецировать комбинированные изображения опасных предметов (combined threat images, в дальнейшем – *CTI*) или вымышленные изображения опасных предметов (fictional threat images, в дальнейшем – *FTI*).

473. CTI являются радиоскопическими изображениями багажа или других грузов, содержащих опасные предметы.

474. FTI являются радиоскопическими изображениями опасных предметов, которые проецируются на радиоскопических изображениях багажа или других грузов, подлежащих досмотру.

475. Опасные предметы равномерно распределяются в пределах радиоскопического изображения багажа и других грузов, подлежащих контролю безопасности, и не в фиксированном положении. Процент CTI и FTI, которые должны быть спроецированы, должен быть фиксированным.

476. В случае, когда используются CTI:

1) операционная концепция должна обеспечивать, что оператор, выполняющий контроль безопасности, не может видеть багаж и другие грузы, которые помещаются в рентгеновское оборудование или в оборудование EDS, и не может установить, что изображение CTI проецируется или может быть спроецировано;

2) система и размер библиотеки TIP должны разумно обеспечивать, что оператор не подвергнется повторно воздействию того же изображения CTI в течение 12 месяцев.

477. Система TIP не должна влиять на производительность и нормальную работу рентгеновского оборудования или оборудования EDS.

478. Оператор не должен получать никаких указаний, согласно которым изображение CTI или FTI должно быть спроецировано или было спроецировано, пока не будет отображено сообщение в соответствии с пунктами 483 и 484.

479. Средства управления системой TIP должны быть защищены и доступны только уполномоченным лицам.

480. Эксплуатант аэропорта назначает администратора TIP, ответственного за управление конфигурацией системы TIP.

481. Эксплуатант аэропорта должен регулярно осуществлять мониторинг правильной реализации систем TIP и обеспечивать их правильную настройку, включая реалистичное и актуальное проецирование изображений CTI и FTI, если оно используется, которые соответствуют требованиям, и наличие обновленных библиотек изображений.

### Подраздел 2
### Состав системы TIP

482. Система TIP должна содержать как минимум следующие элементы:

1) библиотека CTI или FTI;

2) средство отображения и удаления сообщений;

3) средство записи и представления результатов реакции каждого оператора в отдельности.

483. Система TIP отображает сообщение для оператора в каждой из следующих ситуаций:

1) когда оператор отреагировал на проецирование изображения CTI или FTI;

2) когда оператор не отреагировал на проецирование изображения CTI или FTI;

3) когда оператор отреагировал, но изображение CTI или FTI не было спроецировано;

4) когда попытка проецирования изображения CTI или FTI не удалась и была видна оператору.

484. Сообщение, указанное в пункте 483, отображается так, чтобы не заслонять изображение багажа или груза, к которому оно относится. Сообщение будет отображаться до того момента, пока оператор не удалит его. В случаях, указанных в подпунктах 1) и 2) пункта 483, сообщение отображается одновременно с изображением CTI или FTI.

485. Для получения доступа к оборудованию, оснащенному установленной и активированной системой TIP, требуется использование уникального идентификационного кода оператора.

486. Система TIP должна обладать способностью хранить результаты о реакции каждого оператора в отдельности в течение не менее 12 месяцев в формате, позволяющем составлять отчеты.

487. Дополнительные подробности о составе системы TIP регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

## Раздел 7
## Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD)

488. Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) должно обладать способностью собирать и анализировать следы частиц загрязненных поверхностей/содержимого багажа или грузов, и указывать путем срабатывания сигнализации на присутствие взрывчатых веществ или химических материалов.

489. В целях контроля безопасности ETD должно отвечать следующим требованиям:

1) расходные материалы нельзя использовать после даты, указанной в рекомендациях производителя расходных материалов, или если рабочие характеристики расходных материалов ухудшились в результате использования;

2) оборудование ETD используется только в среде, для которой оно разрешено к

использованию.

490. Подробные требования к применимым стандартам ETD с использованием проб частиц и паров регулируются дополнительными положениями по безопасности, изданными ОГА.

491. Подробные положения о требованиях к рабочим характеристикам для ETD регулируются дополнительными положениями по безопасности, изданными ОГА.

## Раздел 8
## Оборудование, используемое для досмотра на безопасность жидкостей, аэрозолей и гелей
### Подраздел 1
### Общие принципы

492. Оборудование, используемое для контроля безопасности жидкостей, аэрозолей и гелей (в дальнейшем – *LEDS*) должно обладать способностью обнаруживать и указывать путем срабатывания сигнализации на присутствие отдельного определенного количества или большого количества опасных материалов в жидкостях, аэрозолях и гелях.

493. Обнаружение не должно зависеть от формы или материала емкости с жидкостями, аэрозолями и гелями.

494. Оборудование LEDS должно использоваться таким образом, чтобы гарантировать, что емкость расположена и ориентирована так, чтобы позволить использование в полном объеме потенциала возможностей обнаружения.

495. Оборудование LEDS должно включать сигнал тревоги в каждой из следующих ситуаций:

1) при обнаружении опасных материалов;

2) при обнаружении наличия предмета, препятствующего обнаружению опасных материалов;

3) когда нельзя определить, являются ли соответствующие жидкости, аэрозоли или гели безвредными или не являются;

4) когда содержимое багажа, подлежащего контролю безопасности, является слишком плотным для анализа.

### Подраздел 2
### Стандарты для оборудования LEDS

496. Подробные требования, касающиеся применимых стандартов и требований к эксплуатации оборудования LEDS, являются объектом дополнительных положений по безопасности, изданных ОГА.

497. Все оборудование LEDS должно соответствовать стандарту 2 в соответствии с СПОО- ЕКГА.

## Раздел 9
## Досмотровые сканеры
### Подраздел 1
### Общие принципы

498. Досмотровый сканер – это система для досмотра лиц, способная обнаруживать металлические и неметаллические предметы, отличающиеся от кожи человека, носимые на теле или в одежде.

499. Досмотровый сканер с оператором досмотра может состоять из системы обнаружения, которая передает изображение тела человека, чтобы оператор досмотра

проанализировал и убедился, что лицо, проходящее контроль безопасности, не носит на теле никаких металлических или неметаллических предметов, отличных от кожи человека.

500. Если оператор досмотра обнаруживает металлический или неметаллический объект, отличающийся от кожи человека, он должен сообщить оператору, проводящему досмотр, местонахождение объекта, чтобы последний мог провести детальный досмотр. В этом случае оператор досмотра является неотъемлемой частью системы обнаружения.

501. Досмотровый сканер с автоматическим обнаружением угроз состоит из системы обнаружения, которая автоматически распознает металлические и неметаллические предметы, отличные от кожи человека, которые носит на теле человек, подлежащий досмотру. Если система идентифицирует такой объект, его местоположение должно быть указано оператору, выполняющему досмотр, на схематическом изображении.

502. С целью контроля безопасности пассажиров досмотровый сканер должен соответствовать всем следующим стандартам:

1) досмотровые сканеры обнаруживают и указывают посредством сигнала тревоги по крайней мере определенные металлические и неметаллические объекты, включая взрывчатые вещества, как по отдельности, так и в сочетании;

2) объект должен быть обнаруживаемым независимо от его положения и ориентации;

3) система должна располагать визуальным индикатором, показывающим, что оборудование функционирует;

4) досмотровые сканеры должны быть расположены таким образом, чтобы на их работу не влияли какие-либо источники помех;

5) правильность функционирования досмотровых сканеров должна проверяться ежедневно;

6) досмотровый сканер должен использоваться в соответствии с рабочей концепцией, предоставленной производителем.

503. Досмотровые сканеры для контроля безопасности пассажиров должны использоваться в соответствии с применимыми национальными правилами в области охраны здоровья и безопасности в отношении ограничения воздействия электромагнитных полей на население, а также минимальными требованиями к воздействию на операторов рисков, которые могут быть спровоцированы электромагнитным полем.

504. Подробные требования к рабочим характеристикам для досмотровых сканеров регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

**Подраздел 2**

**Стандарты для досмотровых сканеров**

505. Все досмотровые сканеры должны соответствовать, как минимум, стандарту 2 в соответствии с СПОО- ЕКГА.

506. Для досмотровых сканеров, установленных с 1 января 2021 года, применяется стандарт 2.1 в соответствии с СПОО- ЕКГА.

507. Требования к рабочим характеристикам досмотровых сканеров регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

**Подраздел 3**

### Концепция эксплуатации

508. Каждый тип досмотрового сканера должен иметь документ концепции эксплуатации, который считается частью системы.

509. Требования к рабочей концепции эксплуатации для досмотровых сканеров регулируются дополнительными положениями по безопасности, изданными ОГА.

## Подраздел 4
## Плановая проверка

510. Процедура ежедневной проверки должна выполняться согласно условиям концепции эксплуатации для обеспечения надлежащего функционирования досмотрового сканера.

# Раздел 10
# Сканеры для обуви

## Подраздел 1
## Общие принципы

511. Оборудование для обнаружения металлических предметов в обуви (SMD) должно обладать способностью обнаруживать и указывать посредством сигнала тревоги по крайней мере указанные металлические предметы, как по отдельности, так и в сочетании.

512. Оборудование для обнаружения взрывчатых веществ в обуви (SED) должно обладать способностью обнаруживать и указывать посредством срабатывания сигнала тревоги по крайней мере указанные взрывчатые вещества.

513. Обнаружение с помощью SMD и SED не должно зависеть от положения и ориентации металлического предмета.

514. SMD и SED должны быть закреплены на прочном основании.

515. SMD и SED должны иметь визуальный индикатор, показывающий, что оборудование функционирует.

516. Средства регулирования настроек обнаружения SMD и SED должны быть защищены и доступны только уполномоченным лицам.

517. SMD должно иметь двойную сигнализацию – визуальную и звуковую, которые срабатывают в момент обнаружения металлических предметов в соответствии с пунктом 511. Оба типа сигнализации должны быть заметны в радиусе одного метра.

518. SED должно иметь как минимум одну визуальную и звуковую сигнализацию, которая срабатывает в момент обнаружения взрывчатых веществ в соответствии с пунктом 512. Оба типа сигнализации должны быть заметны в радиусе одного метра.

519. SMD должно быть размещено таким образом, чтобы на него не воздействовал никакой источник помех.

520. Подробные требования к рабочим характеристикам SMD и SED регулируются дополнительными положениями по безопасности, изданными ОГА.

## Подраздел 2
## Стандарты, применяемые к SMD

521. Подробные требования к стандартам, применяемым к SMD, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

522. Все SMD, используемые исключительно для досмотра лиц, не являющихся пассажирами, должны соответствовать как минимум стандарту 1, согласно СПОО-ЕКГА.

523. Все SMD, используемые для досмотра пассажиров, должны соответствовать стандарту 2, согласно СПОО- ЕКГА.

524. Все SMD должны обладать способностью определять причину сигналов тревоги, генерируемых WTMD, в области между поверхностью опоры для обуви и не менее 35 см над ней.

**Подраздел 3**

**Стандарты, применяемые к SED**

525. Подробные требования к применяемым стандартам SED регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

**Раздел 101**

**Автоматическое оборудование для обнаружения запрещенных предметов**

**Подраздел 1**

**Общие принципы**

525[1]. Оборудование для автоматического обнаружения запрещенных предметов (APID) должно быть способно обнаруживать и указывать путем подачи сигналов тревоги на наличие запрещенных предметов в багаже или в других отправлениях.

**Подраздел 2**

**Стандарты для оборудования APID**

525[2]. Подробные требования к стандартам для оборудования APID являются предметом дополнительных положений, изданных ОГА.

**Раздел 12**

**Оборудование для обнаружения паров взрывчатых веществ (EVD)**

**Подраздел 1**

**Общие принципы**

533[1]. Оборудование для обнаружения паров взрывчатых веществ (EVD) должно быть способно осуществлять выборки воздуха и анализировать выборки для обнаружения присутствующих в воздухе паров, аэрозолей и/или частиц, указывающих на наличие взрывчатых веществ и смежных взрывчатых материалов.

533[2]. В случае обнаружения в выборке присутствия следов взрывчатых веществ и смежных взрывчатых материалов оборудование EVD должно издавать сигнал тревоги.

533[3]. В целях контроля безопасности с помощью оборудования EVD применяются следующие требования:

1) оборудование EVD используется только в той среде и в тех целях, для которых оно было утверждено, а именно для досмотра:

a) пассажиров и лиц, не являющихся пассажирами (EVD-PX);

b) ручной клади (EVD-CB);

c) багажа (EVD-HB);

d) грузов и почты, предназначенных для авиаперевозки, почты авиаперевозчика и материалов авиаперевозчика, бортовых припасов и аэропортовых припасов (EVD-CS);

2) расходные материалы не должны использоваться с нарушением рекомендаций их производителя или если характеристики расходных материалов предположительно ухудшились в ходе их использования.

## Подраздел 2
## Стандарты для EVD

534. Все оборудование для обнаружения паров взрывчатых веществ, используемое для досмотра багажа, грузов и почты, предназначенных для авиаперевозки, почты авиаперевозчика и материалов авиаперевозчика, загружаемых в трюм воздушного судна, бортовых припасов, а также аэропортовых припасов, должно соответствовать как минимум стандарту 1 в соответствии с СПОО-ЕКГА.

535. Все оборудование EVD, используемое для досмотра пассажиров и лиц, не являющихся пассажирами, а также ручной клади, должно соответствовать как минимум стандарту 3 в соответствии с СПОО-ЕКГА.

536. Подробные требования к стандартам, предусмотренным пунктами 534 и 535, являются предметом дополнительных положений о безопасности, изданных ОГА.

537. Подробные требования к рабочим характеристикам EVD являются предметом дополнительных положений о безопасности, изданных ОГА.

## Раздел 13
## Оборудование для обнаружения металлов (MDE)

538. Подробные требования к использованию MDE регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

539. Подробные требования к рабочим характеристикам для MDE регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

## Раздел 14
## Валидация оборудования

540. Пользователь оборудования, который приобретает и вводит в эксплуатацию оборудование для применения мер безопасности, должен обеспечить соответствие данного оборудования стандартам, предусмотренным в настоящей главе.

541. Следующее оборудование для обеспечения безопасности может использоваться только после прохождения валидации в соответствии с требованиями, установленными ОГА:

1) рамочный металлодетектор (WTMD);

2) рентгеновское оборудование (X-RAY);

3) системы обнаружения взрывчатых веществ (EDS);

4) оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD);

5) оборудование, оснащенное системами обнаружения жидких взрывчатых веществ (LEDS);

6) оборудование для обнаружения металлов (MDE);

7) досмотровые сканеры;

8) сканеры для обуви;

9) оборудование для обнаружения паров взрывчатых веществ (EVD).

542. ОГА проводит валидацию оборудования для обеспечения безопасности, содержащегося в перечне СПОО-ЕКГА и/или ИКАО.

543. По запросу субъекта, ответственного за оснащение оборудованием для обеспечения безопасности, ОГА оказывает поддержку в отборе типа оборудования, чтобы удостовериться в его наличии в перечне СПОО-ЕКГА и/или ИКАО.

544. ОГА издает отчет о валидации на основании проверки и подтверждения соответствия требованиям и параметрам оборудования для обеспечения безопасности, установленным в настоящей главе.

## Глава XII
## БЕЗОПАСНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

545. ПАУ создаст систему управления безопасностью, чтобы гарантировать:

1) безопасность инфраструктуры, сооружений, систем и их персонала с целью предотвращения актов незаконного вмешательства в процессе предоставления услуг;

2) безопасность оперативных данных, которые они получают, производят или используют иным образом, таким образом, чтобы доступ к ним предоставлялся исключительно уполномоченным лицам;

3) безопасность оперативной информации и коммуникационных технологий, включая защиту информационной инфраструктуры.

546. Система управления безопасностью определяет:

1) процедуры, касающиеся оценки и снижения рисков безопасности, мониторинга и улучшения безопасности, анализа безопасности и распространения результатов;

2) средства, предназначенные для обнаружения нарушений безопасности и оповещения персонала посредством соответствующих предупреждающих сигналов;

3) средства контроля последствий, вызванных нарушениями безопасности, и определения корректирующих мер и процедур снижения рисков для предотвращения их повторения.

547. ПАУ обеспечит допуск своего персонала в целях безопасности, если необходимо, и координирует свои действия с Пограничной полицией и/или Службой информации и безопасности, и/или ОГА, и/или Министерством обороны для обеспечения безопасности инфраструктуры, сооружений, систем, персонала и их данных.

548. ПАУ принимает необходимые меры для предотвращения взлома сети и защиты своих систем, используемых компонентов и данных от информационных угроз и угроз кибербезопасности, которые могут привести к акту незаконного вмешательства в предоставление их услуг.

549. ПАУ принимает меры по защите информационных систем и сетей, используемых в процессе управления воздушным движением, а также информации, обрабатываемой через эти системы и сети, чтобы, с одной стороны, обеспечить защиту информации от неавторизованного доступа, раскрытия, фальсификации и манипуляции, а с другой стороны, не ухудшать качество работы с защищенной информацией с точки зрения времени и усилий, необходимых для доступа к защищенной информации.

550. Чтобы обеспечить связь и согласование соответствующей информации и задач в области безопасности, а также устранить системные проблемы или несоответствия, ПАУ организует регулярные или специальные встречи с заинтересованными сторонами, в том числе путем участия в заседаниях Национального комитета авиационной безопасности и заседаниях аэропортовых комиссий по авиационной безопасности, по приглашению.

551. Меры безопасности для компонентов инфраструктуры, расположенных в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов, устанавливаются и осуществляются ПАУ в соответствии с положениями программы авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта.

552. Для обеспечения гибкости, целостности и постоянной доступности

инфраструктуры и услуг по аэронавигационному обслуживанию ПАУ принимает меры по защите компонентов инфраструктуры, расположенных внутри и за пределами охраняемых зон ограниченного доступа аэропортов. Уровень защиты этих услуг и установок должен быть по крайней мере эквивалентен уровню защиты услуг и установок, расположенных в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов.

## Глава XIII
## КИБЕРУГРОЗЫ
### Раздел 1
### Программы кибербезопасности

553. ОГА обеспечивает, чтобы эксплуатанты аэропортов, авиаперевозчики, Пограничная полиция, ПАУ и другие субъекты, определенные в настоящей Программе, выявляли и защищали свои данные, информационные системы и электронные сети связи, имеющие критически важное значение, от кибератак, которые могут повлиять на авиационную безопасность путем создания системы управления кибербезопасностью, относящейся к системе управления безопасностью.

554. Эксплуатанты аэропортов, авиаперевозчики, Пограничная полиция, ПАУ и субъекты, определенные в настоящей Программе, разрабатывают программу кибербезопасности, которая должна быть одобрена ОГА.

555. Программа кибербезопасности пересматривается и обновляется по мере необходимости, или не реже одного раза в год.

556. Программа кибербезопасности идентифицирует данные, информационные системы и сети электронной связи, имеющие критически важное значение, и детализирует меры по обеспечению защиты от кибератак, действия по реагированию на такие атаки, а также действия по восстановлению после них.

556[1]. Администраторы аэропортов, авиаперевозчики и соответствующие субъекты указывают в своей программе безопасности или в любом применимом документе, на который дается ссылка в соответствующей программе безопасности, данные и критические информационные технологии и системы связи, указанные в пункте 553.

### Раздел 2
### Меры безопасности

557. Подробные меры защиты определяются, разрабатываются и реализуются в соответствии с оценкой риска, проводимой эксплуатантом аэропорта, авиаперевозчиком, Пограничной полицией, ПАУ или соответствующим субъектом, по обстоятельствам.

557[1]. Агентство кибербезопасности является компетентным назначенным органом по координации и/или мониторингу положений законодательства, связанных с кибербезопасностью.

*[Пкт.557[1] изменен ПП112 от 05.03.25, MO108-110/06.03.25 ст.118; в силу с 06.03.25]*

557[2]. Если на администраторов аэропортов, авиаперевозчиков и субъектов, указанных в национальной программе безопасности гражданской авиации, распространяются требования по национальной кибербезопасности, Агентство кибербезопасности может заменить соблюдение требований настоящей Программы соблюдением положений национальных нормативных актов.

*[Пкт.557[2] изменен ПП112 от 05.03.25, MO108-110/06.03.25 ст.118; в силу с*

*06.03.25]*

558. Меры безопасности принимаются во внимание при проектировании, внедрении, эксплуатации и развертывании новых систем защиты информации с использованием критических элементов. При модификации существующих систем защиты информации по мере возможности учитываются меры безопасности.

559. Эксплуатанты аэропортов, авиаперевозчики, Пограничная полиция, ПАУ и другие субъекты, определенные в настоящей Программе, обеспечивают внедрение защищенной цепи поставок для закупки оборудования и программного обеспечения, которые будут применяться в системе информационной защиты с использованием критически важных элементов.

560. Дополнительные положения о мерах безопасности в области киберугроз, включая действия, следующие за этими мерами, регулируются дополнительными положениями о безопасности, изданными ОГА.

560[1]. Эксплуатанты аэропортов, авиаперевозчики, ПАУ и другие субъекты, определенные в настоящей Программе, должны обеспечивать безопасность информационных сетей и систем, используемых при предоставлении услуг, и, в случае их включения в Список поставщиков услуг в критических секторах и подсекторах в соответствии с Законом №48/2023 о кибербезопасности, выполнять обязанности по обеспечению кибербезопасности, установленные соответствующим законом.

*[Пкт.560[1] введен ПП112 от 05.03.25, MO108-110/06.03.25 ст.118; в силу с 06.03.25]*

560[2]. Агентство кибербезопасности осуществляет функцию государственного надзора и контроля за соблюдением эксплуатантами аэропортов, авиаперевозчиками, ПАУ и другими субъектами, определенными в настоящей Программе, включенными в Список поставщиков услуг, обязательств по обеспечению кибербезопасности, установленных Законом №48/2023 о кибербезопасности, согласно положениям Закона № 131/2012 о государственном контроле. Они обязаны предоставлять Агентству кибербезопасности доступ к имеющимся у них информации, имуществу и помещениям, необходимым для выполнения целей контроля.

*[Пкт.560[2] введен ПП112 от 05.03.25, MO108-110/06.03.25 ст.118; в силу с 06.03.25]*

## Раздел 3
## Обучение лиц, наделенных функциями и обязанностями в отношении киберугроз

561. Лица, применяющие меры, предусмотренные в пункте 554, должны обладать необходимыми компетенцией и навыками для эффективного выполнения поставленных задач в соответствии с положениями НПОСАБ. Данные лица должны быть проинформированы о соответствующих кибернетических рисках на основании принципа служебной необходимости.

562. Лица, имеющие доступ к данным или системам, должны пройти соответствующую подготовку, специфическую для занимаемой должности, согласно положениям НПОСАБ.

## Глава XIV
## ВЫЯВЛЕНИЕ ПОВЕДЕНЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ

563. ОГА разрабатывает Национальную программу по выявлению поведенческих особенностей, которая должна содержать ряд мер, предназначенных

для установления процедур и выполнения действий по выявлению поведенческих особенностей, включая положения о конкретных компетенциях, касающихся отбора, обучения и сертификации персонала.

564. Эксплуатанты аэропортов и Пограничная полиция обеспечивают выполнение мер, предусмотренных Национальной программой по выявлению поведенческих особенностей.

565. Выявление поведенческих особенностей подлежит регулярному мониторингу соответствия со стороны ОГА, с целью обеспечения необходимых корректировок при реализации положений Национальной программы по выявлению поведенческих особенностей.

## Глава XV
## УПРАВЛЕНИЕ ОТВЕТНЫМИ ДЕЙСТВИЯМИ В СВЯЗИ С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

566. Служба информации и безопасности разрабатывает и поддерживает Национальный план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, который включает элементы предотвращения, подробные меры и действия по реагированию и восстановлению после событий, вызванных актами незаконного вмешательства, а также взаимодействие с вовлеченными сторонами и ответственность за принятие решений на национальном уровне.

567. Эксплуатанты аэропортов, авиаперевозчики, Пограничная полиция, ПАУ и другие авиационные агенты, которые применяют стандарты авиационной безопасности и действуют в местах, расположенных внутри или за пределами зон аэропортов, должны разработать и поддерживать собственные планы по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

568. Планы по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, предусмотренные в пункте 567, должны обеспечивать выполнение положений настоящей главы, положений Национального плана по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, других положений национального законодательства о порядке действий, инструкций и последовательных процедур для персонала, участвующего в действиях по реагированию на акты незаконного вмешательства, положений о теоретическом и практическом обучении, средствах и системах связи, которые будут использоваться во время ответных действий.

569. В дополнение к положениям пункта 568 планы по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства со стороны эксплуатантов аэропорта, должны содержать положения о создании, активации и функционировании центров оперативного реагирования аэропорта.

570. Планы по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, предусмотренными в пункте 567, в обязательном порядке должны содержать положения о проведении регулярных учений по реагированию на акты незаконного вмешательства в крупных масштабах и учений в определенных (сегментированных) областях.

571. В ходе проведения учений, предусмотренных в пункте 570, также привлекается персонал, обладающий полномочиями по принятию решений и/или персонал, которому делегированы полномочия по принятию решений в чрезвычайных ситуациях, связанных с актами незаконного вмешательства.

572. Учения по реагированию на акты незаконного вмешательства в крупных

масштабах проводятся не реже одного раза в два года, при совместном участии всех субъектов, предусмотренных в пункте 567. Служба информации и безопасности обеспечивает координацию и, при необходимости, организацию и проведение учений, предусмотренных в настоящем пункте.

573. Учения по реагированию на акты незаконного вмешательства в определенных областях проводятся не реже одного раза в год.

574. Субъекты, предусмотренные в пункте 567, обеспечивают организацию и проведение учений по реагированию на акты незаконного вмешательства в определенных областях (сегментированных).

575. Планы по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, предусмотренные в пункте 567, должны быть одобрены ОГА и Службой информации и безопасности.

576. Планы по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, должны периодически пересматриваться и тестироваться с целью выявления возможных уязвимостей и принятия необходимых мер по их устранению.

577. Антитеррористическое оперативное командование несет ответственность за немедленное применение мер реагирования в случае чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

578. Антитеррористическое оперативное командование несет ответственность за организацию и обеспечение переговорного процесса.

579. При получении уведомления об акте незаконного вмешательства, который произошел в аэропорту, расположенном на территории Республики Молдова, или который касается воздушного судна, находящегося в полете над территорией Республики Молдова, эксплуатанты аэропорта несут ответственность за активацию центров оперативного реагирования аэропорта и принятие необходимых мер в соответствии с планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

Приложение № 1
к Национальной программе авиационной безопасности
в области гражданской авиации

## ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ
## об организации и функционировании аэропортовых комиссий по авиационной безопасности

1. Настоящее Типовое положение устанавливает порядок организации и функционирования аэропортовых комиссий по авиационной безопасности (в дальнейшем – *комиссии*).

2. Комиссии организованы/учреждены и действуют в соответствии с национальным законодательством, требованиями настоящего положения и собственными положениями об организации и функционировании.

3. Проект положения об организации и функционировании комиссии разрабатывается департаментом, ответственным за авиационную безопасность аэропорта, на основании настоящего Типового положения.

4. Положение об организации и функционировании комиссии и его последующие изменения утверждаются Органом гражданской авиации (в дальнейшем – ОГА).

5. После утверждения положение об организации и функционировании

комиссии доводится до сведения ее членов. Члены комиссии подтверждают своей подписью факт ознакомления с условиями положения об организации и функционировании комиссии.

6. В положение об организации и функционировании комиссии могут периодически вноситься изменения в соответствии с положениями пункта 4. Предложения о пересмотре положения об организации и функционировании комиссии представляются в письменной форме и регистрируются в секретариате эксплуатанта аэропорта членами комиссии и обсуждаются на заседаниях комиссии.

7. Состав комиссии утверждается ОГА и состоит из:

1) генерального директора эксплуатанта аэропорта;

2) представителей центрального отраслевого органа в области гражданской авиации;

3) представителей административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

4) сотрудников Пограничной полиции, осуществляющих деятельность в аэропорту;

5) при необходимости, сотрудников Службы информации и безопасности, осуществляющих деятельность в аэропорту;

6) при необходимости, сотрудников Службы государственной охраны, осуществляющих свою деятельность в аэропорту;

7) сотрудников Таможенной службы, осуществляющих свою деятельность в аэропорту;

8) при необходимости, командира авиационной воинской части (в случае аэропортов совместного базирования);

9) начальников служб безопасности эксплуатанта аэропорта и авиаперевозчиков, осуществляющих деятельность в аэропорту.

С одобрения ОГА к работе комиссии могут привлекаться в целях консультирования и другие лица, занимающие ответственные должности, а также специалисты в области авиационной безопасности.

8. Комиссия осуществляет следующие функции:

1) согласовывает выполнение и поддержание мер и процедур безопасности, предусмотренных программой авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта;

2) осуществляет надзор за выполнением решений и распоряжений Национального комитета по авиационной безопасности;

3) осуществляет надзор и мониторинг за выполнением программы безопасности аэропорта, включая специальные меры, вводимые администрацией аэропорта, эксплуатантами аэропорта и арендаторами аэропорта;

4) составляет, ведет и периодически пересматривает списки уязвимых мест, а также основного оборудования и установок;

5) удостоверяется в том, что:

a) основные меры и процедуры авиационной безопасности являются соответствующими для противостояния угрозам и постоянно контролируются, а, при необходимости, пересматриваются, и обеспечивают применение соответствующих мер во время нормальной и усиленной нагрузки, а также в чрезвычайных ситуациях;

b) рекомендации относительно мер и процедур безопасности выполнены;

c) меры безопасности предусмотрены в программах расширения или модификации аэропорта;

6) разрабатывает особые процедуры в соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности;

7) представляет ОГА и Национальному комитету по авиационной безопасности ежегодно и/или по запросу отчеты о состоянии авиационной безопасности в аэропорту, в том числе о введенных и запланированных мерах и процедурах по авиационной безопасности, направленных на повышение уровня авиационной безопасности;

8) информирует членов комиссии не реже одного раза в 3 месяца в рамках регулярных заседаний о применимости и поддержании на текущем этапе мер и процедур безопасности;

9) представляет ОГА для продвижения и/или утверждения предложения об изменении и/или утверждении проектов нормативных актов в области авиационной безопасности аэропорта;

10) информирует ОГА об эффективности мер и процедур для безопасности аэропорта и сообщает о взаимосвязанных проблемах, которые не могут быть решены на местном уровне;

11) обеспечивает, чтобы любое изменение конструкции и строительство новых сооружений, а также любые модификации установок аэропорта интегрировались в аспекты авиационной безопасности.

9. Председателем комиссии является генеральный руководитель эксплуатанта аэропорта. В случае отсутствия председателя комиссии его обязанности исполняет секретарь комиссии.

10. Секретарем комиссии является руководитель департамента, ответственного за безопасность эксплуатанта аэропорта.

11. Председатель комиссии созывает заседания и утверждает повестку дня.

12. Члены комиссии вправе вносить предложения по повестке дня заседаний, но не позднее, чем за три рабочих дня до проведения запланированного заседания.

13. Секретарь комиссии составляет протоколы заседаний комиссии и представляет их на утверждение председателю комиссии.

14. Заседания комиссии проводятся не реже одного раза в квартал. Комиссия осуществляет свою деятельность в соответствии с утвержденной повесткой дня. Повестка дня заседания и, при необходимости, материалы, предлагаемые для рассмотрения, направляются членам комиссии не менее чем за три рабочих дня до проведения заседания.

15. В повестку дня заседания могут вноситься изменения путем включения и/или исключения вопросов, с представлением надлежащих аргументов и только при поддержке большинства присутствующих членов.

16. Решения комиссии принимаются простым большинством голосов (50% + 1) от общего числа членов комиссии. Копии протокола каждого заседания комиссии предоставляются членам комиссии.

17. Эксплуатант аэропорта несет ответственность за организационную, материальную и техническую части, необходимые для надлежащего проведения заседаний комиссии.

18. Решения комиссии являются обязательными для исполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в соответствующем аэропорту.

19. Решения по каждому вопросу в отдельности принимаются открытым голосованием членов комиссии и подписываются председателем и секретарем. В

случае равенства голосов решение не принимается, а рассмотрение вопроса откладывается до следующего заседания. Члены комиссии, не согласные с принятыми решениями, имеют право выразить свое мнение в письменной форме, которая прилагается к протоколу заседания.

20. В конце каждого заседания составляется протокол, который подписывается всеми присутствующими членами. Всем членам комиссии выдается по одной копии протокола заседания.

21. Протоколы заносятся в реестр протоколов. Реестр протоколов нумеруется на каждой странице и регистрируется. На последней странице председатель комиссии расписывается для удостоверения количества страниц реестра и проставляет печать эксплуатанта аэропорта.

22. К реестру протоколов прилагается дело, содержащее, при необходимости, приложения к протоколам и другие прилагаемые документы (отчеты, программы, пояснительные записки, таблицы, списки, запросы, меморандумы, уведомления и т.д.), пронумерованные и хранящиеся в деле для каждого заседания. Реестр и папка хранятся в сейфе.

23. При необходимости, комиссия может созываться на внеочередные заседания. Внеочередные заседания комиссии могут быть созваны без предварительной отправки уведомлений и утвержденной повестки дня заседания. В зависимости от рассматриваемых вопросов, по решению председателя комиссии, для участия во внеочередных заседаниях комиссии может быть созвано ограниченное количество членов комиссии, с предварительным согласованием и обязательным участием ОГА.

24. В работе комиссии участвуют постоянные рабочие группы, а именно:

1) рабочая группа по регулированию и процедурам;

2) рабочая группа по оборудованию и системам досмотра;

3) рабочая группа по кризисным ситуациям и угрозам безопасности.

25. Каждая рабочая группа действует на основании положения и возглавляется членом рабочей группы, избираемым простым большинством голосов.

26. Состав каждой рабочей группы и положение о ней утверждаются решением комиссии. Рабочие группы подотчетны комиссии.

27. Рабочая группа имеет следующие полномочия:

1) разрабатывает проекты новых процедур, корректирует существующие процедуры и координирует процесс их обновления, необходимый для реализации нормативной базы и программы безопасности аэропорта;

2) участвует в заседаниях, посвященных обсуждению изменений и дополнений процедур, необходимых для реализации нормативной базы и программы безопасности аэропорта;

3) осуществляет тестирование и оценку влияния существующих решений и предлагаемых новых решений по модернизации, модификации, обновлению процессов, систем, оборудования для обеспечения безопасности; предлагает новые решения и технологии для применения;

4) составляет периодические ежеквартальные отчеты со статистическими и техническими данными о состоянии системы безопасности аэропорта;

5) анализирует и составляет периодические квартальные отчеты по управлению кризисными ситуациями;

6) периодически (ежеквартально) разрабатывает список уязвимостей и угроз

для авиационной безопасности, а также устанавливает решения и/или корректирующие меры.

28. При необходимости, комиссия может создавать временные рабочие группы.

29. Комиссия информирует в сжатые сроки Национальный комитет по авиационной безопасности о любой проблеме, связанной с безопасностью гражданской авиации, которая не может быть решена на уровне аэропорта или о которой необходимо сообщить в обязательном порядке в соответствии с положениями закона.

30. Заседания комиссии ведутся на румынском языке. Разработанные комиссией документы в обязательном порядке составляются на румынском языке.

Приложение № 2
к Национальной программе авиационной безопасности
в области гражданской авиации

**ДЕКЛАРАЦИЯ-ОБЯЗАТЕЛЬСТВО**
**уполномоченного агента**

В соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, положениями Национальной программы авиационной безопасности в области гражданской авиации, а также с последующими документами об их реализации заявляю:

1) информация, содержащаяся в программе безопасности предприятия, является достоверной и правильной;

2) практики и процедуры, предусмотренные в этой программе безопасности, будут реализовываться и поддерживаться на всех рабочих объектах, включенных в программу;

3) программа безопасности будет обновляться и адаптироваться с учетом всех соответствующих изменений, внесенных в дальнейшем в национальное законодательство, за исключением случая, когда [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] информирует Орган гражданской авиации о том, что больше не желает функционировать в качестве уполномоченного агента;

4) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] письменно проинформирует Орган гражданской авиации о:

a) незначительных изменениях, внесенных в свою программу безопасности, таких как наименование предприятия, фамилия или контактные данные лица, ответственного за безопасность, сразу же, но не позднее 10 рабочих дней; и

b) значительных запланированных изменениях, таких как новые процедуры досмотра, крупные строительные работы, которые могут повлиять на его соответствие национальному законодательству, или изменение рабочего объекта/адреса, по крайней мере за 15 рабочих дней до даты запланированного изменения;

5) для обеспечения соответствия национальному законодательству [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] будет в полной мере сотрудничать в рамках всех инспекций/аудитов, в случае необходимости, и будет предоставлять доступ ко всем документам, запрошенным инспекторами/аудиторами;

6) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует Орган гражданской авиации о любом серьезном нарушении правил безопасности и о любых обстоятельствах, вызывающих подозрения в отношении безопасности груза/почты, предназначенных для авиаперевозки, в частности о любой попытке скрыть запрещенные предметы в отправлениях;

7) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] обеспечит, чтобы весь персонал,

наделенный полномочиями в данной области, прошел обучение в соответствии с Национальной программой обучения и сертификации в области авиационной безопасности и осведомлен о своих обязанностях по обеспечению безопасности в рамках программы авиационной безопасности предприятия; и

8) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует Орган гражданской авиации в случае, если:

a) прекращает свою деятельность;

b) больше не занимается грузом/почтой, предназначенными для авиаперевозок; или

c) больше не может соответствовать требованиям национального законодательства.

Я беру на себя полную ответственность за настоящую декларацию.

Фамилия:

Занимаемая должность на предприятии:

Дата:

Подпись:

Приложение № 3
к Национальной программе авиационной безопасности
в области гражданской авиации

**ДЕКЛАРАЦИЯ**
**автотранспортного грузоперевозчика**

В соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, положениями Национальной программы безопасности в области гражданской авиации, а также с последующими документами об их реализации, заявляю, что сбор, транспортировка, хранение и доставка грузов/почты, предназначенных авиаперевозчику, к которому были применены меры безопасности [ОТ ИМЕНИ УПОЛНОМОЧЕННОГО АГЕНТА/АВИАПЕРЕВОЗЧИКА, ПРИМЕНЯЮЩЕГО МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВ ИЛИ ПОЧТЫ/ИЗВЕСТНОГО ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ], осуществляются с соблюдением следующих процедур безопасности:

1) весь персонал, перевозящий грузы/почту, предназначенные для авиаперевозки, прошел общую подготовку по вопросам безопасности. Кроме того, если этим членам персонала предоставляется доступ без присмотра к грузам и почте, к которым были применены необходимые меры безопасности, они должны пройти обучение в области безопасности в соответствии с положениями НПОСАБ.

2) проверена неподкупность всего нанятого персонала, имеющего доступ к грузам/почте, предназначенным для авиаперевозки. Эта проверка включает по меньшей мере проверку личности (на основании удостоверения личности, водительских прав или паспорта с фотографией) и проверку предоставленных резюме и/или рекомендаций;

3) грузовые отсеки автомобилей опломбированы или заперты. Автомобили, покрытые тентом, крепятся тросами TIR. При авиаперевозке грузов осуществляется наблюдение за площадками погрузки бортовых грузовиков;

4) непосредственно перед погрузкой проверяется грузовой отсек, и целостность данного досмотра сохраняется до завершения погрузочных работ;

5) у каждого водителя есть удостоверение личности, паспорт или водительские права или другой документ, содержащий фотографию лица, выданный или признанный

национальными органами;

6) водители не делают непредвиденных остановок между пунктом сбора и пунктом доставки. Если этого нельзя избежать, водитель по возвращении должен проверить сохранность груза и целостность замков и/или пломб. Если водитель обнаруживает какие-либо следы вмешательства, он уведомляет об этом своего начальника, и грузы/почта, предназначенные для авиаперевозки, не будут доставлены без уведомления о доставке;

7) транспортировка не передается в субподряд третьей стороне, за исключением случаев, когда третья сторона:

a) имеет договор на перевозку грузов автомобильным транспортом с зарегистрированным агентом или известным грузоотправителем, ответственным за транспортировку [ТО ЖЕ НАИМЕНОВАНИЕ, ЧТО И ВЫШЕ]; или

b) утверждена или сертифицирована Органом гражданской авиации; или

c) имеет договор на перевозку грузов автомобильным транспортом с подписавшим его автоперевозчиком, который требует от третьей стороны не заключать субподряд в дальнейшем и выполнять процедуры безопасности, предусмотренные в настоящей декларации. Подписавший автоперевозчик сохраняет полную ответственность за всю перевозку от имени уполномоченного агента или известного грузоотправителя; и

8) не передает в субподряд другие услуги (например, хранение) другой стороне, кроме уполномоченного агента либо утвержденного или сертифицированного субъекта, включенного Органом гражданской авиации в базу данных Республики Молдова по защищенной цепи поставок, для предоставления соответствующих услуг.

Я беру на себя полную ответственность за настоящую декларацию.

Фамилия:

Занимаемая должность на предприятии

Наименование и адрес предприятия:

Дата:

Подпись:

Приложение № 4
к Национальной программе авиационной безопасности
в области гражданской авиации

**ДЕКЛАРАЦИЯ-ОБЯЗАТЕЛЬСТВО**
**уполномоченного поставщика**

В соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, положениями Национальной программы безопасности в области гражданской авиации, а также с последующими документами об их реализации, заявляю:

1) информация, содержащаяся в программе безопасности предприятия, является достоверной и правильной;

2) практики и процедуры, предусмотренные в этой программе безопасности, внедрены и поддерживаются на всех рабочих объектах, включенных в программу;

3) программа безопасности будет обновляться и адаптироваться, с учетом всех соответствующих последующих изменений, внесенных в национальное законодательство, если [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] не проинформирует Орган гражданской авиации о том, что больше не желает поставлять бортовые припасы непосредственно на воздушное судно (и, следовательно, больше не желает

функционировать в качестве уполномоченного поставщика);

4) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] письменно проинформирует Орган гражданской авиации о:

a) незначительных изменениях в собственной программе авиационной безопасности, таких как наименование предприятия, фамилия или контактные данные лица, ответственного за безопасность, незамедлительно, но не позднее 10 рабочих дней; и

b) значительных запланированных изменениях, таких как новые процедуры досмотра, основные строительные работы, которые могут повлиять на его соответствие национальному законодательству, или изменении рабочего объекта/адреса по крайней мере за 15 рабочих дней до даты запланированного изменения;

5) для обеспечения соблюдения национального законодательства [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] будет в полной мере сотрудничать в рамках всех инспекций/аудитов, если это будет необходимо, и будет предоставлять доступ ко всем документам, запрошенным инспекторами/аудиторами;

6) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует Орган гражданской авиации о любом серьезном нарушении правил безопасности и о любых обстоятельствах, вызывающих подозрения в отношении бортовых припасов, в частности о любой попытке скрыть запрещенные предметы в припасах;

7) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] обеспечит чтобы весь персонал, наделенный полномочиями в данной области, прошел обучение в соответствии с Национальной программой обучения и сертификации в области авиационной безопасности и был осведомлен об обязанностях по обеспечению безопасности в рамках программы авиационной безопасности предприятия; и

8) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует Орган гражданской авиации, если:

a) прекращает свою деятельность;

b) больше не поставляет бортприпасы непосредственно на воздушное судно; или

c) больше не может соответствовать требованиям национального законодательства.

Я беру на себя полную ответственность за настоящую декларацию.

Фамилия:

Занимаемая должность на предприятии:

Дата:

Подпись:

Приложение № 5
к Национальной программе авиационной безопасности
в области гражданской авиации

**ДЕКЛАРАЦИЯ-ОБЯЗАТЕЛЬСТВО**
**известного поставщика бортприпасов**

В соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, положениями Национальной программы авиационной безопасности в области гражданской авиации, а также с последующими документами об их реализации, заявляю, что [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ]:

1) назначит лицо, ответственное за безопасность в рамках предприятия;

2) обеспечит, чтобы лица, имеющие доступ к бортприпасам, прошли общую

подготовку по вопросам безопасности, прежде чем им будет разрешен доступ к таким припасам;

3) обеспечит, чтобы персонал, применяющий меры безопасности, помимо досмотра бортовых припасов, прошел обучение в соответствии с положениями НПОСАБ; и;

4) обеспечит прохождение подготовки лицами, применяющими меры безопасности в отношении бортприпасов, в соответствии с положениями Национальной программы обучения и сертификации в области авиационной безопасности;

5) не допустит несанкционированного доступа к собственным рабочим объектам и бортприпасам; и

6) разумно проследит за тем, чтобы в бортприпасах не были скрыты запрещенные предметы; и

7) установит пломбы, свидетельствующие о целостности всех транспортных средств и/или контейнеров, используемых для перевозки бортприпасов, или физически защитит их (эта мера не применяется во время перевозки в зоне выполнения авиационных работ).

Если для перевозки припасов используется другая компания, которая не является известным поставщиком авиаперевозчика или уполномоченного поставщика, [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] обеспечивает соблюдение всех вышеуказанных мер безопасности;

8) для обеспечения соблюдения национального законодательства [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] будет в полной мере сотрудничать в процессе проведения всех инспекций/аудитов, если это будет необходимо, и предоставлять доступ ко всем документам, запрошенным инспекторами/аудиторами;

9) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует [НАИМЕНОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ИЛИ УПОЛНОМОЧЕННОГО ПОСТАВЩИКА, КОТОРОМУ ПОСТАВЛЯЕТ БОРТПРИПАСЫ] о любом серьезном нарушении правил безопасности и о любых обстоятельствах, вызывающих подозрения в отношении бортприпасов, в частности о любой попытке скрыть запрещенные предметы в припасах;

10) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] обеспечит чтобы весь персонал, наделенный полномочиями в данной области, прошел обучение в соответствии с Национальной программой обучения и сертификации в области авиационной безопасности и был осведомлен о своих обязанностях по обеспечению безопасности в рамках программы авиационной безопасности предприятия; и

11) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует [НАИМЕНОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ИЛИ УПОЛНОМОЧЕННОГО ПОСТАВЩИКА, КОТОРОМУ ПОСТАВЛЯЕТ БОРТПРИПАСЫ], если:

a) прекращает свою деятельность;

b) больше не может соответствовать требованиям национального законодательства.

Я беру на себя полную ответственность за настоящую декларацию.

Фамилия:

Занимаемая должность на предприятии:

Дата:

Подпись:

Приложение № 6

к Национальной программе авиационной безопасности
в области гражданской авиации

**ДЕКЛАРАЦИЯ-ОБЯЗАТЕЛЬСТВО**
**известного поставщика аэропортовых припасов**

В соответствии с положениями Закона № 192/2019 об авиационной безопасности, положениями Национальной программы безопасности в области гражданской авиации, а также с последующими документами об их реализации, заявляю, что [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ]:

1) назначит лицо, ответственное за безопасность в рамках предприятия;

2) обеспечит, чтобы лица, имеющие доступ к бортовым припасам, прошли общую подготовку по вопросам безопасности, прежде чем им будет разрешен доступ к таким припасам Дополнительно обеспечит, чтобы лица, применяющие меры безопасности, помимо досмотра в отношении аэропортовых припасов прошли обучение в соответствии с положениями НПОСАБ; и;

3) обеспечит, чтобы лица, применяющие меры безопасности в отношении аэропортовых припасов, прошли обучение в соответствии с положениями Национальной программы обучения и сертификации в области авиационной безопасности;

4) обеспечит, чтобы лица, применяющие меры безопасности в отношении аэропортовых припасов, прошли обучение в соответствии с положениями Национальной программы обучения и сертификации в области авиационной безопасности;

5) не допустит несанкционированного доступа к собственным рабочим площадям и аэропортовым припасам;

6) разумно проследит за тем, чтобы в аэропортовых припасах не были скрыты запрещенные предметы;

7) установит пломбы, свидетельствующие о целостности всех транспортных средств и/или контейнеров, используемых для перевозки аэропортовых припасов, или физически их защитит (эта мера не применяется во время перевозки в зоне авиационных работ).

Если для перевозки припасов используется другое предприятие, которое не является известным поставщиком для эксплуатанта аэропорта, [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] обеспечивает соблюдение всех вышеуказанных мер безопасности;

8) для обеспечения соответствия с национальным законодательством [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] будет в полной мере сотрудничать в процессе проведения всех инспекций/аудитов, если это будет необходимо, и будет предоставлять доступ ко всем документам, запрошенным инспекторами/аудиторами;

9) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует [НАИМЕНОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТА АЭРОПОРТА] о любом серьезном нарушении правил безопасности и о любых обстоятельствах, вызывающих подозрения в отношении аэропортовых припасов, в частности о любой попытке скрыть запрещенные предметы в припасах;

10) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] обеспечит чтобы весь персонал, наделенный полномочиями в данной области, прошел обучение в соответствии с Национальной программой обучения и сертификации в области авиационной безопасности и был осведомлен о своих обязанностях по обеспечению безопасности в рамках программы авиационной безопасности предприятия; и

11) [НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ] проинформирует [НАИМЕНОВАНИЕ

ЭКСПЛУАТАНТА АЭРОПОРТА], если:

a) прекращает свою деятельность;

b) больше не может соответствовать требованиям национального законодательства.

Я беру на себя полную ответственность за настоящую декларацию.

Законный представитель

Фамилия:

Дата:

Подпись: