

Общедоступная информация (несекретная)



## Программы безопасности эксплуатантов и дополнительные аэродромные процедуры

---

**Данный инструктивный материал поможет в разработке и использовании программ безопасности эксплуатантов воздушных судов и дополнительных аэродромных процедур**

**Примечание.** Настоящий инструктивный материал разработан Рабочей группой по инструктивному материалу (WGGM) и одобрен Группой экспертов по авиационной безопасности на ее 33-м совещании (май 2022), которое рекомендовало сделать его доступным в кратчайшие по возможности сроки. Этот материал включен в 13 издание *Руководства по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted) ИКАО, которое планируется опубликовать к ноябрю 2022 года.

Опубликовано с санкции Генерального секретаря

Сентябрь 2022

Международная организация гражданской авиации

# ЭКСПЛУАТАНТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ<sup>1</sup>

## 1.1 Общие положения

1.1.1 Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность перед пассажирами и своими сотрудниками за обеспечение безопасности перевозок. Такое обязательство предусматривает проведение проверок и обысков воздушного судна, защиту воздушных судов, зон технического обслуживания воздушных судов, других зон ограниченного доступа, а также обеспечения безопасности транзитных операций, багажа, груза, почты, бортипитания и бортприпасов. Вследствие этого эксплуатанты коммерческих воздушных судов должны разработать процедуры обеспечения авиационной безопасности, которые соответствуют положениям Приложения 17 и НПБГА.

1.1.2 Для выполнения обязательств по обеспечению авиационной безопасности согласно Приложению 17, НПБГА и другим нормативным правилам эксплуатанты коммерческих воздушных судов должны:

- a) разработать, внедрить и выполнять программу безопасности эксплуатанта воздушных судов (AOSP), которая отвечает требованиям НПБГА государства эксплуатанта;
- b) разработать, внедрить и выполнять письменные дополнительные аэродромные процедуры (SSP), которые прилагаются к AOSP, отвечают любым требованиям НПБГА других государств, где выполняются полеты, и не освещаются в AOSP;
- c) включить в свои AOSP необходимые, по мнению эксплуатанта, дополнительные элементы, являющиеся специфическими для операций и процедур эксплуатанта (например, предусмотренные системой управления авиационной безопасностью — SeMS). Такие дополнительные элементы, которые не оговариваются государствами, могут включаться в основной документ AOSP или отдельное добавление;
- d) назначить ответственного руководителя службы безопасности на высшем управленческом уровне (или имеющего прямой доступ к высшему руководству организации), который будет руководить обеспечением авиационной безопасности. Это назначение имеет важное значение для разработки, эффективного внедрения и общей ответственности за применение AOSP;
- e) разработать и обновлять план на случай непредвиденных обстоятельств – планы на случай непредвиденных обстоятельств должны соответствовать аэропортовым планам на случай непредвиденных обстоятельств;
- f) разработать, внедрить и выполнять программу подготовки в области авиационной безопасности – разработка и реализация этой программы должны осуществляться в соответствии с НПБГА государства и отражать стандарты, политику и процедуры, содержащиеся в НПБГА;
- g) разработать, внедрить и выполнять программу контроля качества – разработку и реализацию этой программы следует осуществлять в соответствии с НПБГА государства и AOSP. Введение функций контроля качества, включая проверки, инспекции, испытания и оценки, имеет важное значение для гарантии надлежащего внедрения и поддержания жизнеспособности эффективных мер обеспечения авиационной безопасности при выполнении коммерческих воздушных перевозок;

---

<sup>1</sup> Этот раздел предназначен для использования государствами и эксплуатантами, чтобы помочь им обоим понять свои соответствующие обязанности, с учетом того, что эксплуатант воздушного судна в конечном итоге должен соблюдать законы своего государства.

- h) разработать, внедрить и осуществлять эффективный процесс оценки риска с целью превентивного учета существующих и возникающих угроз и факторов риска. Процесс оценки риска должен свидетельствовать о том, что эксплуатант воздушного судна регулярно контролирует и выявляет угрозы для своей деятельности, оценивает эффективность существующих мер противодействия и определяет направления совершенствования. Эксплуатант воздушного судна должен вести учет факторов риска со ссылками на профилактические меры, содержащиеся в AOSP.

1.1.3 Эксплуатантам воздушных судов потребуется заниматься решением, как минимум, следующих аспектов, связанных с обеспечением безопасности:

- a) организация деятельности эксплуатанта воздушного судна и назначение ответственного руководителя службы безопасности;
- b) требования к проверкам и обыску специфических зон и доступных отсеков внутри и снаружи воздушного судна;
- c) предотвращение несанкционированного доступа к воздушному судну;
- d) установление принадлежности багажа пассажирам;
- e) применение досмотра и/или мер защиты багажа, перевозимого в грузовом отсеке, груза, почты и бортовых припасов;
- f) безопасность бортового питания и бортовых припасов, уборки и чистки воздушного судна и его наземного технического обслуживания;
- g) порядок действий членов экипажа и другого персонала при возникновении угрозы и в случае связанных с безопасностью инцидентов, включая обнаружение подозрительного самодельного взрывного устройства на борту;
- h) инструктаж членов экипажа при наличии на борту вооруженных конвоиров и сотрудников службы безопасности;
- i) дополнительные меры безопасности на случай особых ситуаций или ситуаций, представляющих повышенную угрозу;
- j) процесс выдачи и контроля удостоверений личности членов экипажа<sup>2</sup> в соответствующих случаях, который включает обязательную проверку анкетных данных;
- k) набор и подготовка (начальная и периодическая) сотрудников по обеспечению авиационной безопасности и/или агентов по оформлению пассажиров и багажа;
- l) периодическая проверка осуществления мер обеспечения авиационной безопасности, порученных внешним поставщикам услуг, с целью подтверждения их соответствия программе эксплуатанта по обеспечению авиационной безопасности;
- m) представление уведомлений об инцидентах.

---

<sup>2</sup> Могут применяться положения Приложения 9 "Упрощение формальностей" ИКАО, касающиеся удостоверений личности членов экипажа.

1.1.4 В дополнение к положениям, содержащимся в Приложении 17, Приложение 6 предусматривает следующее:

- a) эксплуатанты воздушных судов разрабатывают и выполняют программу обучения членов экипажа действиям, направленным на сведение к минимуму последствий акта незаконного вмешательства;
- b) командир воздушного судна незамедлительно представляет уведомления об актах незаконного вмешательства;
- c) на борту воздушного судна имеется контрольный перечень процедур обыска воздушного судна, в том числе поиска спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, а также соответствующих мер, принимаемых при обнаружении бомбы или подозрительного предмета;
- d) на пассажирских воздушных судах дверь кабины летного экипажа запирается изнутри кабины.

## 1.2 Программы безопасности эксплуатантов воздушных судов

1.2.1 Необходимо разработать в письменной форме, внедрить и выполнять программу безопасности эксплуатанта воздушного судна (AOSP), обеспечивающую реализацию соответствующих нормативных положений и требований НПБГА государства эксплуатанта. Эксплуатанты воздушных судов должны разработать свои собственные требования, процедуры и инструкции по безопасности и обеспечить соответствие своих программ по безопасности и руководств по эксплуатации законодательным и нормативным положениям государства эксплуатанта и/или регистрации.

1.2.2 В дополнение к AOSP, предусмотренной требованиями государства эксплуатанта, эксплуатанты воздушных судов должны разработать SSP, включающие любые применимые требования, содержащиеся в НПБГА других государств, из которых выполняются полеты. Эти SSP могут оформляться в виде добавлений к AOSP или выпускаться отдельно на период выполнения полетов в этих государствах.

1.2.3 Государства, в которых осуществляются полеты, до начала выполнения полетов должны предоставить эксплуатантам воздушных судов, выполняющим такие полеты, соответствующие разделы своих НПБГА, эксплуатационную информацию и/или инструктивные материалы, позволяющие этим эксплуатантам воздушных судов выполнять национальные требования. Эти государства должны также оперативно и своевременно предоставлять любую соответствующую информацию, которая может повлиять на оценки риска, связанные с полетами, выполняемыми эксплуатантами воздушных судов.

1.2.4 Государство эксплуатанта несет ответственность за обеспечение соответствия AOSP требованиям его НПБГА. С этой целью, государство в рамках своих национальных нормативных положений и/или правил может предусмотреть необходимость официального утверждения, рассмотрения или верификации AOSP на основе установленных процедур. Государства эксплуатанта должны информировать эксплуатантов воздушных судов о своей политике и применяемых процедурах.

1.2.5 Государство эксплуатанта должно установить механизм утверждения, рассмотрения или верификации AOSP и представления соответствующего подтверждения<sup>3</sup> эксплуатанту воздушного судна.

---

<sup>3</sup> При представлении подтверждения государствам следует предусмотреть включение следующей информации: ответственный руководитель в структуре эксплуатанта воздушного судна, ссылка на представленную AOSP (или SSP), дата утверждения AOSP эксплуатантом, срок действия (если применимо), ответственное официальное лицо в государстве эксплуатанта (AOSP) или выполнения полетов (SSP), аэродром и государство (SSP), ссылка на НПБГА, используемую для соблюдения и подтверждения выполнения национальных требований.

1.2.6 SSP должны разрабатываться конкретно для каждого аэропорта/аэродрома, где выполняются полеты, и представляться по запросу соответствующему полномочному органу государства, в котором находится данный аэропорт/аэродром. Полномочный орган государства, где выполняются полеты, должен быть наделен правом обязывать иностранных эксплуатантов воздушных судов разработать, внедрить и выполнять письменные SSP, которые отвечают требованиям национальной программы по обеспечению безопасности гражданской авиации этого государства.

1.2.7 Государства могут принять решение о проведении официального утверждения, рассмотрения или верификации SSP и должны представить соответствующее подтверждение эксплуатанту воздушного судна<sup>3</sup> после завершения принятого процесса.

1.2.8 Эксплуатанты воздушных судов должны по запросу предоставлять свои AOSP государствам, в которых выполняются полеты, в соответствии с требованиями, касающимися распространения конфиденциальной информации об авиационной безопасности. Необходимо проявлять осторожность при предоставлении AOSP или SSP различным государствам или органам, поскольку AOSP и SSP могут содержать закрытую информацию об авиационной безопасности. Поскольку на предоставление таких документов могут накладываться ограничения, эксплуатант воздушного судна обязан обеспечивать защиту передаваемой информации от любого несанкционированного раскрытия.

1.2.9 AOSP, разработанная как правило на языке государства эксплуатанта, должна также предоставляться на английском языке для международных целей, таких как ее признание государствами, не являющимися государством эксплуатанта, а также для проведения проверок и инспекций состояния авиационной безопасности. SSP обычно разрабатываются на языках государства эксплуатанта и государства, в котором выполняются полеты. SSP могут также представляться на английском языке для международных целей.

1.2.10 Государства могут разрабатывать типовые программы, используемые эксплуатантами воздушных судов в качестве моделей их AOSP и/или SSP. Такие модели могут способствовать упрощению бюрократических процедур, связанных с процессом утверждения документов, и содействовать прозрачности мер обеспечения авиационной безопасности, принятых государствами. Эти модели программ должны быть открытыми для дополнений и изменений.

1.2.11 Вместо запроса SSP, государства, в которых выполняются полеты (помимо государства эксплуатанта), могут запросить подтверждение того, что AOSP эксплуатанта воздушного судна утверждена, рассмотрена или проверена государством эксплуатанта, непосредственно запросив такую информацию от этого государства или через эксплуатанта воздушного судна.

### **1.3 Начальники отделов службы безопасности эксплуатанта воздушного судна**

1.3.1 Эксплуатанты воздушных судов должны назначить начальников отделов службы безопасности, имеющих профессиональную подготовку в области авиационной безопасности и хорошо знающих организацию коммерческих воздушных перевозок, и наделить их достаточными полномочиями для обеспечения полного внедрения и осуществления AOSP.

1.3.2 Начальники отделов службы безопасности должны назначаться высшим руководством эксплуатанта воздушного судна и иметь непосредственный выход на высшее должностное лицо, главного сотрудника по вопросам эксплуатации и старших сотрудников по производству полетов.

1.3.3 Начальники отделов службы безопасности должны отвечать, в частности, за:

- a) разработку и осуществление общей политики в сфере безопасности эксплуатанта воздушного судна для ее принятия старшим руководством;
- b) разработку и внедрение в компании стандартов и практики обеспечения безопасности;

- c) оценку угроз и факторов риска для авиационной безопасности и руководство всеми операциями, которая должна основываться на имеющейся информации, включая непосредственные сведения, собранные эксплуатантом, и информацию об угрозах и факторах риска, полученную от соответствующих полномочных органов государства эксплуатанта, других государств, в которых выполняются полеты, а также от других эксплуатантов воздушных судов и соответствующих поставщиков услуг в сфере авиационной безопасности;
- d) разработку или изменение, при необходимости, AOSP и ее SSP с целью устранения недостатков и обеспечения соблюдения национального законодательства и нормативных положений государств, в которых эксплуатант воздушного судна выполняет полеты;
- e) обеспечение действительности AOSP и SSP, их одобрение ответственным руководителем и представление на проверку и утверждение соответствующему полномочному органу;
- f) обеспечение постоянной эффективности AOSP и ее SSP путем проведения регулярных оценок и проверок, а также за счет организации внутренних проверок состояния безопасности (внутренние функции контроля качества);
- g) установление и поддержание эффективных каналов связи со всеми соответствующими полномочными органами и заинтересованными сторонами, с тем чтобы способствовать разработке систем безопасности в отрасли и обеспечить соблюдение установленных требований с учетом обязанностей других соответствующих полномочных органов, выполняющих функции обеспечения авиационной безопасности;
- h) поддержание эффективного взаимодействия с другими подразделениями эксплуатанта воздушного судна, в особенности, со старшим руководством, с тем чтобы способствовать реализации эффективных мер безопасности во всей компании;
- i) поддержание эффективного взаимодействия с другими подразделениями эксплуатанта воздушного судна, в особенности, со старшим руководством, с тем чтобы способствовать реализации эффективных мер безопасности во всей компании;
- j) пропагандирование вопросов, связанных с безопасностью и культурой производственной деятельности и проявлением бдительности;
- k) обеспечение эффективных ответных действий со стороны эксплуатанта воздушного судна в случае любой угрозы или связанного с безопасностью инцидента;
- l) принятие особых мер безопасности в периоды повышенного риска и/или в отношении критических полетов и маршрутов (например, зоны конфликтов);
- m) поддержание знания законодательных и нормативных положений по авиационной безопасности, применяемых в государствах, где эксплуатант воздушного судна выполняет полеты;
- n) ведение учета всех несанкционированных единиц оружия или подозрительных взрывных устройств, обнаруженных на борту воздушного судна или в помещениях/на территориях, используемых эксплуатантом воздушного судна;

- о) уведомление соответствующего полномочного органа о всех фактических или потенциальных происшествиях, связанных с безопасностью выполнения полетов (которые могут включать инциденты, имеющие отношение к авиационной безопасности, или акты незаконного вмешательства). Дополнительная информация, касающаяся уведомления о происшествиях и инцидентах, связанных с авиационной безопасностью, может быть найдена по следующему адресу: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>.

1.3.4 Для обеспечения эффективной реализации мер обеспечения безопасности в пределах всех районов производства полетов начальники отделов службы безопасности должны иметь достаточный штат технического и нетехнического персонала и другие ресурсы в штаб-квартире, региональных отделениях и аэропортах.

— КОНЕЦ —