Doc 8973
ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

Том V
Управление кризисной ситуацией и ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание седьмое — 2008

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

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

Издание седьмое, 2008.

Doc 8973. Для служебного пользования. ***Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.*** **Том V.** ***Управление кризисной ситуацией и ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства***
Номер заказа: 8973P5
ISBN 978-92-9231-256-5

© ИКАО, 2008

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

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к *Каталогу изданий ИКАО;* Каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ		
№	Дата	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ		
№	Дата	Кем внесено

ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

Введение ..... *(vii)*

Акронимы и сокращения ..... *(ix)*

Глава 1. Определения 1-1

Глава 2. Общие принципы 2-1

2.1 Эксплуатационные аспекты 2-1

Глава 3. Сбор и передача информации 3-1

Глава 4. Управление воздушным движением 4-1

Глава 5. Планы на случай непредвиденных обстоятельств 5-1

5.1 Принципы 5-1
5.2 Оценка угрозы и управление риском 5-3
5.3 Учебная отработка планов действий на случай непредвиденных обстоятельств 5-4
5.4 Группа по управлению кризисной ситуацией 5-5
5.5 Контролирование доступа в зону инцидента 5-6
5.6 Изолированное место стоянки 5-7
5.7 Предполагаемые взрывные устройства 5-8
5.8 Аварийный оперативный центр 5-9
5.9 Средства связи 5-10
5.10 Пресса и средства массовой информации 5-10
5.11 Запросы по телефону и родственники 5-11
5.12 Действия в случае угрозы 5-12

Глава 6. Рассмотрение, анализ и уведомления 6-1

6.1 Введение 6-1
6.2 Уведомления 6-1

Добавление 1. Сбор и распространение информации о воздушном судне, подвергающемся акту незаконного вмешательства A1-1

Добавление 2. Методика оценки угрозы A2-1

Добавление 3. Модель управления риском A3-1

Добавление 4. Действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва A4-1

Добавление 5. Оценка угрозы взрыва A5-1

Добавление 6. Действия при угрозе взрыва воздушного судна A6-1

Страница

Добавление 7. Контрольный перечень осмотра воздушного судна в целях безопасности A7-1

Добавление 8. Предполагаемые взрывные устройства A8-1

Добавление 9. Руководящие указания по проведению поиска и эвакуации A9-1

Добавление 10. Официальное уведомление об акте незаконного вмешательства A10-1

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее руководство разработано с целью оказания государствам помощи в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности в области гражданской авиации. Целью настоящего документа является информирование государств о предотвращении актов незаконного вмешательства и, по необходимости, об ответных действиях посредством применения системы авиационной безопасности, состоящей из четырех основных элементов:

правовые рамки и контроль за обеспечением безопасности;

проектирование, инфраструктура и оборудование аэропортов;

набор, отбор, подготовка и сертификация людских ресурсов;

процедуры и применение мер безопасности.

Для того чтобы обеспечить высокую степень стабильности и эффективности, необходимо применять многослойную систему безопасности, объединяющую принципы, процедуры, программы, технологии и ответные меры, основанные на каждом из вышеупомянутых элементах, с целью создания общей "системы систем" при решении вопросов обеспечения авиационной безопасности.

Руководство по безопасности, которое состоит из пяти томов, содержащих материал по вышеупомянутым элементам, содержит руководящие принципы относительно того, каким образом государства могут соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 17 к *Конвенции о международной гражданской авиации,* **подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года. Хотя приведенные методы соблюдения положений основаны на общепризнанной практике и процедурах, широко применяемых в международной гражданской авиации, они не являются единственным средством соблюдения положений. Могут также с успехом применяться и другие методы соблюдения положений Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 17** *"Безопасность".* **Предложенные в Руководстве практику и процедуры возможно придется видоизменить с учетом различных правовых и административных структур в каждом отдельном государстве.**

Материал в данном томе, озаглавленном *"Управление кризисной ситуацией и ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства",* **предназначен для соответствующих полномочных органов, эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, а также для любой другой структуры, отвечающей за управление кризисной ситуацией и действия в чрезвычайных обстоятельствах. В настоящем томе содержатся руководящие принципы в отношении оценки угрозы и риска, планов на случай непредвиденных обстоятельств, сбора и распространения информации во время акта незаконного вмешательства, а также последующего рассмотрения, анализа любого акта незаконного вмешательства и уведомления о нем.**

В остальных четырех томах Руководства по безопасности речь идет о следующих аспектах системы авиационной безопасности:

Том I *"Национальная организация и администрация"* **предназначен для соответствующего полномочного органа и содержит инструктивный материал в отношении разработки и введения в действие национальной правовой структуры, обязанностей государства в организации контроля в части обеспечения авиационной безопасности. Данный том содержит инструктивный материал, относящийся к правовым аспектам, международному сотрудничеству и дополнительным мерам безопасности, таким как сотрудники охраны на борту, персонал,**

имеющий право на ношение оружия, национальная программа безопасности гражданской авиации, контроль качества и правила обращения с конфиденциальной информацией.

Том II *"Набор, отбор и подготовка кадров"* **предназначен для организации, отвечающей за набор и подготовку персонала, занимающегося реализацией мер по обеспечению авиационной безопасности. Он содержит инструктивный материал в отношении национальной политики в области подготовки кадров и национальной программы подготовки в области безопасности гражданской авиации, включая набор, отбор, подготовку и сертификацию персонала служб авиационной безопасности, отбор и подготовку персонала, не связанного с обеспечением безопасности, а также в отношении совершенствования подготовки.**

Том III *"Безопасность аэропорта: требования в отношении организации, программ и проектирования"* **предназначен для эксплуатанта аэропорта и любой организации, отвечающей за проектирование аэропортовой инфраструктуры. Он содержит инструктивный материал, касающийся требований в отношении организации, программ безопасности аэропортов и проектирования аэропортов.**

Том IV *"Превентивные меры безопасности"* **предназначен для всех организаций, отвечающих за реализацию системы авиационной безопасности и состоит из превентивных процедур, касающихся контролирования доступа, мер безопасности эксплуатанта воздушных судов, авиации общего назначения и авиационных спецработ, пассажиров и ручной клади, провозимого в грузовом отсеке багажа, специальных категорий пассажиров, грузов, почты и процедур обеспечения безопасности для других органов.**

Для того чтобы поддерживать актуальность и точность данного руководства, просьба направлять предложения по совершенствованию его формата, содержания или оформления. Любые рекомендации или предложения подобного рода будут рассмотрены и в случае их приемлемости включены в следующее издание настоящего Руководства. Регулярное рассмотрение данного Руководства обеспечит его постоянную актуальность и точность. Замечания по данному Руководству следует направлять по адресу:

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec H3C 5H7
Canada

АКРОНИМЫ И СОКРАЩЕНИЯ

AFS	Авиационная фиксированная служба
AVSEC	Авиационная безопасность
PANS-ATM	Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения
SAR	Поиск и спасание
АОЦ	Аварийный оперативный центр
ВПС	Всемирный почтовый союз
ГУАС	Группа по управлению аварийной ситуацией
ГУКС	Группа по управлению кризисной ситуацией
ЖАГ	Жидкости, аэрозоли и гели
ЗНВП	Защищенный от несанкционированного вскрытия пакет
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КЦ (К)	Координационный центр (координатор)
НПБГА	Национальная программа безопасности гражданской авиации
НПККБГА	Национальная программа контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации
НЦКК	Национальный центр координации и контроля
ОБ	Обезвреживание боеприпасов
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОВУ	Обезвреживание взрывных устройств
ПИОП	Проецирование изображений опасных предметов
ПИУ	Позитивная идентификация угрозы
ПКПП	Передовой контрольно-пропускной пункт
СВУ	Самодельное взрывное устройство
СОВВ	Система для обнаружения взрывчатых веществ
СОВУ	Система для обнаружения взрывных устройств
ССББ	Сотрудник службы безопасности на борту
ТИЦ	Телефонный и информационный центр
УКАБ	Учебный комплект по авиационной безопасности
ЦОД	Центр отдыха и дебрифинга

Глава 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Термины, определяемые в *Словаре по международной гражданской авиации* **(Doc 9713) и Приложениях, используются в настоящем Руководстве в соответствии с теми же значениями и возможностями их употребления, как и в вышеупомянутых документах. Для описания средств, правил и концепций, относящихся к эксплуатации и планированию аэропортов, используются самые различные термины. Термины, приведенные в настоящем документе, выбраны, насколько это возможно, из числа терминов, наиболее широко употребляемых в международной практике.**

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

Акты незаконного вмешательства (определение дается для сведения)

Это акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и воздушного транспорта, а именно:

- **незаконный захват воздушных судов в полете;**
- **незаконный захват воздушных судов на земле;**
- **захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;**
- **насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;**
- **помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;**
- **сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете и на земле, пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности, в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации.**

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

Аэровокзал. **Главное здание или группа зданий, где происходит оформление пассажиров и груза для коммерческой перевозки и производится посадка на борт воздушных судов.**

Аэропорт. **Находящаяся в Договаривающемся государстве любая зона, используемая для коммерческих полетов воздушных судов.**

Багаж. **Личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые на борту воздушного судна по соглашению с эксплуатантом.**

Багажный контейнер. **Емкость, куда загружается багаж для перевозки на борту воздушных судов.**

Багаж, перевозимый несколькими перевозчиками. **Багаж пассажиров, подлежащий перегрузке с воздушного судна одного эксплуатанта на воздушное судно другого эксплуатанта в ходе перевозки пассажиров.**

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

Бортпитание и сопутствующие средства. **Продукты питания, напитки, другие запасы сухих продуктов и связанное с ними оборудование, используемые на борту воздушного судна.**

Бортприпасы (принадлежности).

Бортприпасы (принадлежности) расходуемые. **Проданные или непроданные товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту воздушного судна, и товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания воздушного судна, включая топливо и смазочные материалы.**

Бортприпасы (принадлежности) выносимые. **Товары, предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажа с целью их выноса с борта воздушного судна.**

Бортприпасы для обслуживания пассажиров. **Все предметы, за исключением бортпитания и сопутствующих средств, связанные с обслуживанием пассажиров в полете, например, газеты, журналы, наушники, аудио- и видеопленки, подушки и одеяла, дорожные несессеры и т. д.**

Взрывчатое вещество. **Твердое или жидкое вещество (или смесь веществ), которое само по себе способно к химической реакции с выделением газов такой температуры и давления и такой скорости, что это вызывает повреждение окружающих предметов. Пиротехнические вещества, даже если они не выделяют газов, относятся к взрывчатым. Вещество, которое само по себе не является взрывчатым, но может образовать взрывоопасную атмосферу газа, пара или пыли, не относится к взрывчатым.**

Воздушное судно. **Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.**

Воздушное судно в полете. **Воздушное судно с момента, когда все его внешние двери закрываются после посадки пассажиров и до момента, когда эти двери открываются для высадки пассажиров.**

Воздушное судно в эксплуатации. **Размещенное на стоянке воздушное судно, находящееся под таким наблюдением, которое позволяет обнаружить несанкционированный доступ.**

Воздушное судно, не находящееся в эксплуатации. **Воздушное судно, которое либо размещено на стоянке на период более 12 ч, либо не находится под таким наблюдением, которое позволяет обнаружить несанкционированный доступ.**

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

Г*руз.* **Любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.**

Г*осударство регистрации.* **Договаривающееся государство, в реестр которого занесено воздушное судно.**

Грузовая зона. **Весь участок земли, а также средства и оборудование, предусмотренные для обработки груза. Сюда относятся перроны, грузовые склады и хранилища, места стоянки наземных транспортных средств и подъездные дороги.**

Грузовое *отправление.* **См. определение термина "груз".**

Г*рузовой склад.* **Здание, через которое проходит груз на этапе между воздушной и наземной перевозкой и в котором расположены средства обработки грузов, или в котором хранится груз до его воздушной или наземной перевозки.**

Депортируемое лицо. **Лицо, которое на законном основании было допущено на территорию государства его полномочными органами или которое въехало в государство незаконно и которому спустя некоторое время полномочные органы официально предписывают покинуть данное государство.**

Примечание. Полномочные органы могут обеспечить конвоирование таких лиц.

Диверсия. **Акт или преднамеренное упущение, имеющие целью вызвать злоумышленное или бессмысленное уничтожение имущества, ставящие под угрозу деятельность международной гражданской авиации и ее служб или приводящие к незаконному вмешательству в эту деятельность.**

Дипломатическая почта (вализа). **Транспортный контейнер, имеющий дипломатический иммунитет от обыска или конфискации.**

Документы эксплуатантов воздушных судов. **Предназначенные для использования эксплуатанта ми воздушных судов авиагрузовые накладные/накладные, пассажирские билеты и посадочные талоны, документы, выдаваемые в соответствии с банковским планом взаимных расчетов и планов взимаемых расчетов агента, квитанции на плату сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов (М.С.О.), акты о повреждениях и неисправностях, багажные и грузовые ярлыки, расписания, весовые и центровочные документы.**

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

Примечание. Некоторые опасные предметы или вещества классифицируются согласно Приложению 18 и соответствующим **Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху** *(Doc 9284) как опасные грузы и должны перевозиться в соответствии с этими инструкциями.*

Запасы ЖАГ. **Жидкости, аэрозоли и гели в любом объеме, предназначенные для продажи в торговых точках аэропорта либо в контролируемой зоне, либо в охраняемой зоне ограниченного доступа (за исключением продуктов питания и напитков, предназначенных для потребления в здании аэропорта, а не для провоза в пассажирском салоне воздушного судна), либо на борту в течение полета.**

Запасы ЗНВП. **Защищенные от несанкционированного вскрытия пакеты, которые следует использовать только для продажи ЖАГ в торговых точках аэропорта или на борту воздушного судна.**

Зарегистрированный агент. **Агент, экспедитор грузов или другое юридическое лицо, осуществляющее коммерческую деятельность с эксплуатантом и обеспечивающее контроль в целях безопасности, который признается или требуется соответствующим полномочным органом в отношении груза или почты.**

Засланный багаж. **Багаж, непреднамеренно или по невнимательности отделенный от пассажиров или экипажа.**

Зона без ограничений. **Зоны аэропорта, в которые публика имеет доступ или в которые доступ иными средствами не ограничивается.**

Зона прямого транзита. **Выделенная в международном аэропорту с разрешения соответствующих государственных полномочных органов специальная зона, находящаяся под их непосредственным надзором или контролем, где пассажиры могут находиться во время транзита или пересадки, не подвергаясь мерам пограничного контроля.**

Зона технического обслуживания воздушных судов. **Весь участок земли, а также средства и оборудование, предназначенные для технического обслуживания воздушных судов. Сюда относятся перроны, ангары, здания и мастерские, места стоянки наземных транспортных средств и подъездные дороги. Как правило, такая зона является охраняемой зоной ограниченного доступа.**

Известный грузоотправитель.

В отношении груза. **Инициатор[1] перевозки имущества по воздуху, который осуществляет коммерческую деятельность с зарегистрированным агентом или эксплуатантом воздушных судов.**

В отношении почты. **Инициатор перевозки почты по воздуху, который осуществляет коммерческую деятельность с зарегистрированным почтовым ведомством/администрацией.**

Известный поставщик ЖАГ и/или известный поставщик ЗНВП. **Юридическое лицо, которое обеспечивает осуществление контроля в целях безопасности и защиту от незаконного вмешательства соответственно запасов жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) или защищенных от несанкционированного вскрытия пакетов (ЗНВП) от места их входа в контролируемую зону и до их доставки пассажирам. Известный поставщик ЖАГ и/или известный поставщик ЗНВП берет на себя путем письменного заявления полную ответственность за поступление и контроль качества ЖАГ и ЗНВП по всей цепочке поставки в контролируемой зоне.**

Инвалид (лицо с ограниченной способностью передвигаться). **Любое лицо, чья способность передвигаться при пользовании транспортном ограничена в силу физических недостатков (функциональные нарушения органов чувств или движения), умственной отсталости, возраста, заболевания или по любой другой причине, вызванной функциональными расстройствами, и чье положение требует особого внимания и адаптации к потребностям такого лица в видах обслуживания, предоставляемых всем пассажирам.**

Инспекционная проверка состояния безопасности. **Рассмотрение соблюдения авиакомпанией, аэропортом или любым другим органом, действующим в сфере безопасности, соответствующих требований национальной программы безопасности гражданской авиации.**

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

Командир воздушного судна. **Пилот, ответственный за управление воздушным судном и его безопасность в течение полетного времени.**

Комбинированное/укрупненное грузовое отправление. **Грузовая партия, состоящая из нескольких мест, предъявленных несколькими лицами, каждое из которых заключило соглашение об авиаперевозке с другим лицом, не являющимся регулярным эксплуатантом воздушных судов.**

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

---

1. Во всех случаях, когда в настоящем руководстве употребляются грамматические формы мужского рода, их следует как относящиеся к лицам как мужского, так и женского пола.

Примечание. Для целей настоящего руководства вместо термина "коммерческий авиатранспортный эксплуатант" будет использоваться термин "эксплуатант воздушных судов".

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

Контроль за наркотиками. **Меры, принимаемые для контроля за незаконным перемещением наркотических средств и психотропных веществ по воздуху.**

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

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

Лицо без права на въезд. **Лицо, которому соответствующими полномочными органами отказано или будет отказано в праве на въезд в государство. Как правило, такие лица должны быть отправлены эксплуатантом воздушного судна, на котором они прибыли, обратно в государство, из которого они убыли, или в любое другое государство, в которое таким лицам въезд разрешен. (См. соответствующие Стандарты в главе 5 Приложения 9** *"Упрощение формальностей').*

Международный аэропорт. **Любой аэропорт, выделенный Договаривающимся государством на своей территории для приема и отправки выполняющих международные воздушные перевозки воздушных судов, в котором осуществляются таможенные, иммиграционные, санитарные, карантинные (при перевозке животных и растений) и аналогичные процедуры.**

Место регистрации. **Место расположения средств и оборудования для регистрации.**

Место сортировки багажа. **Место, где сортируется отправляемый багаж для распределения его по рейсам.**

Место стоянки воздушного судна. **Выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна.**

Место хранения багажа. **Место, где хранится зарегистрированный/перевозимый в грузовом отсеке багаж до его отправки к воздушным судам, и место, где может храниться неправильно засланный багаж до его отправления по назначению, востребования или изъятия.**

Нарушающие порядок пассажиры. **Лица, совершающие на борту гражданского судна с момента, когда дверь воздушного судна закрывается перед взлетом, и до момента, когда она открывается после посадки, следующие действия:**

- **нападение, запугивание, угроза или умышленная неосторожность, что нарушает должный порядок или создает угрозу сохранности имущества или безопасности людей;**
- **нападение, запугивание, угроза или действия, препятствующие выполнению членом экипажа своих обязанностей или снижающих способность выполнять эти обязанности;**
- **умышленная неосторожность или повреждение воздушного судна, его оборудования или вспомогательных конструкций, что нарушает должный порядок и создает угрозу безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;**

- **распространение заведомо ложной информации, тем самым создавая угрозу безопасности воздушного судна в полете;**

- **невыполнение законных команд или указаний, направленных на обеспечение безопасной, упорядоченной или эффективной деятельности.**

Невостребованный багаж. **Багаж, который прибыл в аэропорт и не был получен или востребован пассажиром.**

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

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

Неконтролируемая зона. **Та зона аэропорта и здания, куда пассажиры, а также лица, не являющиеся пассажирами, имеют неограниченный доступ. (См. также определение термина "зона без ограничений").**

Несопровождаемый багаж. **Багаж, который перевозится как груз на другом или на том же воздушном судне, на котором находится лицо, являющееся его владельцем.**

Обзор состояния безопасности. **Оценка потребностей в сфере безопасности, включающая выявление уязвимых мест, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, и выработку рекомендаций относительно корректирующих действий.**

Оборудование для обеспечения безопасности. **Специальные устройства, предназначенные для использования самостоятельно или как часть какой-либо системы в целях предотвращения или выявления незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и ее служб.**

Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ. **Техническая система или сочетание различных технических средств, способных обнаруживать взрывчатые вещества в весьма малых количествах и подавать сигнал о наличии этих веществ в багаже или других анализируемых предметах.**

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

Опасные грузы. **Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов в Технических инструкциях или классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.**

Охраняемая зона ограниченного доступа. **Те участки контролируемой зоны аэропорта, которые определены как зоны наивысшего риска и в которых в дополнение к контролированию доступа применяются другие меры контроля в целях безопасности. Как правило, такими зонами, кроме всех прочих, являются все зоны, предназначенные для вылетающих пассажиров коммерческой авиации, от пунктов досмотра и до воздушного судна, а также перрон, зоны сортировки багажа, включая зоны обслуживания воздушных судов, где присутствуют досмотренные багаж и груз, грузовые склады, центры сортировки почты, помещения служб бортпитания и чистки самолетов, расположенные в контролируемой зоне.**

Панель (щиток) обслуживания. **Наружная панель воздушного судна, позволяющая производить такие виды обслуживания, как заправка воды, очистка санузлов, подсоединение наземного электропитания, а также обеспечивающая доступ к другим техническим отсекам, снабженным съемными панелями с пружинными зажимами.**

Пассажирская зона. **Весь участок земли, а также средства и оборудование, предназначенные для обработки пассажирских потоков. Сюда входят перроны, здания аэровокзала, места стоянки наземных транспортных средств и дороги.**

Перрон. **Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.**

Перронное пассажирское транспортное средство. **Любое транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров между воздушными судами и зданиями аэровокзала.**

План на случай непредвиденных обстоятельств. **"Проактивный" план, включающий меры и процедуры с учетом различной степени угрозы, оценок риска и соответствующих мер безопасности, которые необходимо принять, и предназначенный для предупреждения событий и уменьшения степени их последствий, а также для подготовки всех соответствующих сторон, которые будут выполнять задачи и иметь сферы ответственности в случае фактического акта незаконного вмешательства. План на случай непредвиденных обстоятельств предусматривает возможность принятия возрастающих по масштабу мер по мере повышения степени угрозы. Это может быть отдельный план или частью плана управления кризисной ситуацией.**

План на случай аварийной обстановки. **План, содержащий порядок координации ответных действий различных аэродромных агентств (или служб) и тех агентств близлежащих населенных пунктов, которые могут оказать действенную помощь при возникновении аварийной обстановки.**

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

Почта. **Корреспонденция и другие предметы, отправляемые почтовой администрацией и предназначенные для нее.**

Предметы, ограниченные к перевозке. **Предметы, которые в конкретном контексте авиационной безопасности определены как такие предметы, устройства или вещества, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства против гражданской авиации или которые могут создать угрозу безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц или сооружениям и населению.**

Проверка анкетных данных. **Проверка личности и послужного списка лица, включая, когда это правомерно, любые случаи привлечения к уголовной ответственности в рамках оценки возможности осуществления по отношению к данному лицу контроля в целях безопасности и/или предоставления данному лицу права допуска без сопровождения в охраняемую зону ограниченного доступа.**

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

Проверка ЖАГ и ЗНВП в целях безопасности. **Визуальный осмотр или контроль в целях безопасности, производимый сотрудниками службы безопасности на предмет признаков вмешательства, в частности вскрытия пломб, кражи и проноса потенциально опасных устройств, предметов или веществ. Такую проверку следует производить на входе в контролируемую зону. Следует производить проверку всех запасов ЖАГ и ЗНВП, для того чтобы удостовериться в том, что они защищены, что отсутствуют признаки вскрытия или подозрения на это, а также что необходимая документация в порядке.**

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

Проецирование изображений опасных предметов (ПИОП). **Утвержденная полномочным органом компьютерная программа, которая может быть установлена на определенных рентгеновских установках. Программа проецирует виртуальное изображение опасных предметов (например, огнестрельного оружия, ножей, самодельных взрывных устройств) в пределах рентгеновского изображения досматриваемого реального багажа или полное виртуальное изображение багажа, содержащего опасные предметы, и немедленно выдает операторам рентгеновских установок обратную информацию, позволяющую обнаружить такое изображение.**

Программа безопасности. **Оформленные в письменной форме и принятые к реализации меры для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.**

Проездной документ. **Паспорт или другой официальный документ, выданный государством или организацией, который может использоваться законным владельцем при международной перевозке.**

Пропуска. **Система пропусков состоит из карточек или других видов документов, выдаваемых отдельным лицам, которые работают в аэропортах или которым в силу иных причин необходим санкционированный допуск в аэропорт, контролируемую зону или охраняемую зону ограниченного доступа. Ее цель заключается в установлении личности и упрощении допуска. Для аналогичных целей выдаются и используются пропуска на транспортные средства. Пропуска иногда называют аэропортовыми удостоверениями личности.**

Рабочая площадь. **Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона(ов).**

Расследование в области безопасности. **Расследование любого акта незаконного вмешательства против гражданской авиации или попытки его совершения и/или любого возможного или предполагаемого случая несоблюдения национальной программы безопасности гражданской авиации государства, или других правовых и/или регламентирующих требований, относящихся к безопасности гражданской авиации.**

Регистрация. **Процесс оформления у эксплуатанта для принятия на определенный рейс.**

Ручная кладь. **Багаж, предназначенный для перевозки в салоне воздушного судна.**

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

Система для обнаружения взрывных устройств (СОВУ). **Система или сочетание различных технических средств, которые могут обнаруживать взрывные устройства, вызывая при этом срабатывание сигнализации, посредством обнаружения находящихся в багаже одного или нескольких компонентов такого устройства, независимо от материала, из которого предмет багажа изготовлен.**

Система для обнаружения взрывчатых веществ (СОВВ). **Система или сочетание различных технических средств, которые могут обнаруживать находящиеся в багаже взрывчатые вещества, вызывая при этом срабатывание сигнализации, независимо от материала, из которого предмет багажа изготовлен.**

Служба курьерских отправлений. **Операция, в рамках которой отправления, поступившие от одного или нескольких грузоотправителей, перевозятся в качестве багажа пассажира-курьера на борту воздушного судна, выполняющего регулярную авиаперевозку, по обычному документу на багаж пассажира, перевозимый в грузовом отсеке.**

Соответствующий полномочный орган по вопросам авиационной безопасности. **Назначенный государством в рамках своей администрации полномочный орган, на который возложена ответственность за разработку, реализацию и обновление национальной программы безопасности гражданской авиации.**

Сопровождаемый багаж, перевозимый в грузовом отсеке. **Багаж, принятый к перевозке в грузовом отсеке воздушного судна и зарегистрированный пассажиром, который находится на борту.**

Сотрудник службы безопасности на борту. **Лицо, нанимаемое и обучаемое правительством государства эксплуатанта или правительством государства регистрации для размещения на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. К ним не относятся лица, нанимаемые для обеспечения исключительно личной защиты одного или более конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например личные телохранители.**

Средства и оборудование для прохождения контроля вне аэропорта. **Городской аэровокзал или грузовое транспортное агентство, оснащенные средствами и оборудованием для прохождения контроля.**

Стерильная зона. **Зона между любым пунктом проверки/специального контроля пассажиров и воздушным судном, доступ в которую строго контролируется. (Известна также как "охраняемая зона ограниченного доступа").**

Стрелковое оружие. **Общее обозначение всех видов ручного огнестрельного оружия.**

Транзитные пассажиры. **Пассажиры, вылетающие из аэропорта тем же рейсом, которым они прибыли.**

Трансферные пассажиры/багаж. **Пассажиры, делающие прямую пересадку, и багаж, перегружаемый с одного рейса на другой.**

Тревога в связи с угрозой взрыва. **Состояние тревоги, объявляемое компетентными полномочными органами в целях осуществления плана действий по нейтрализации возможных последствий, связанных с получением угрозы из анонимного источника или по другим каналам, или обусловленное обнаружением подозрительного устройства или другого подозрительного предмета на борту воздушного судна, в аэропорту или в расположении какого-либо средства или службы гражданской авиации.**

Угроза взрыва. **Угроза, полученная из анонимного источника или по другим каналам, в которой сообщается или подразумевается достоверная или ложная информация о том, что безопасности воздушного судна в полете или на земле либо любого аэропорта или средства гражданской авиации, или любого лица может угрожать взрывчатое вещество или другой предмет или устройство.**

Удостоверения личности. **См. определение термина "пропуска".**

Управление кризисной ситуацией. **Меры на случай чрезвычайной ситуации, принимаемые в ответ на повышенную степень угрозы, а также осуществление мер и процедур в ответ на аварийные ситуации, включающие акты незаконного вмешательства.**

Упрощение формальностей. **Эффективная организация необходимого процесса контроля в целях ускорения его прохождения лицами или грузами и предотвращения неоправданных эксплуатационных задержек.**

Учения по безопасности. **Полномасштабные учения по безопасности представляют собой имитацию акта незаконного вмешательства с целью обеспечения принятия в рамках плана на случай непредвиденных обстоятельств адекватных мер, соответствующих различным типам аварийной обстановки. Учения по безопасности ограниченного характера представляют собой имитацию акта незаконного вмешательства в целью обеспечения принятия адекватных мер со стороны агентств, участвующих в реализации плана на случай непредвиденных обстоятельств, или проверки функционирования его отдельных компонентов, например системы связи.**

Уязвимое место. **Любое средство или оборудование, находящееся в аэропорту или связанное с ним, повреждение или уничтожение которого приведет к серьезному нарушению деятельности аэропорта.**

Член экипажа. **Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.**

Глава 2

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

2.1.1 Несмотря на максимальные усилия государств, администраций аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, акты незаконного вмешательства, попытки или угрозы совершения таких актов, по всей вероятности, будут время от времени иметь место. Поэтому государствам следует разработать меры и процедуры по управлению кризисной ситуацией, которые должны включать выявление кризисной ситуации, планирование соответствующих ответных действий, противостояние кризисной ситуации и ее разрешение. Вследствие этого в соответствии с требованиями национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА) необходимо подготовить для каждого аэропорта в рамках плана по управлению кризисной ситуацией гибкие планы действий в чрезвычайных обстоятельствах и в аварийной обстановке по каждому типу происшествий.

2.1.2 Планы мероприятий на случай аварийной обстановки по своей природе "реагируют" на инциденты, происходящие в воздухе или на земле (которые главным образом являются аварийными ситуациями, связанными с безопасностью полетов, даже если вначале такие инциденты касаются авиационной безопасности), и предназначены для уменьшения последствий или воздействия таких инцидентов. Планы на случай непредвиденных обстоятельств носят более "проактивный" характер и включают меры и порядок противодействия в зависимости от различной степени угрозы, оценки риска и соответствующих мер безопасности, которые необходимо принять. Они призваны предвосхищать события и подготовить все заинтересованные стороны, задействованные в случае возникновения аварийной обстановки. В любом случае для реализации этих планов необходимо выделять соответствующие ресурсы, средства и персонал.

2.1.3 Государствам следует принимать меры к тому, чтобы аэропорты оставались открытыми и доступными для использования воздушным судном, ставшим объектом акта незаконного вмешательства. Отказ в использовании основных навигационных средств или служб ОВД и связи, отключение необходимых светотехнических средств, особенно на ВПП и РД, а также преднамеренная блокировка ВПП могут только увеличить вероятность происшествия с таким воздушным судном. Любое из перечисленных преднамеренных решений или их сочетание чреваты серьезной угрозой для жизни пассажиров. Если такому воздушному судну не будет оказана помощь, это может повлечь за собой:

a) телесные повреждения находящихся на борту воздушного судна людей;

b) повреждения, вызванные взрывом в полете;

c) нехватку топлива;

d) механический отказ; и/или

e) другие непредвиденные аварийные ситуации.

Кроме того, преступники могут выместить свое отчаяние на заложниках, находящихся под их контролем.

2.1.4 В соответствии с конвенциями по авиационной безопасности каждое государство обязано принимать надлежащие меры по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства до тех пор, пока они не смогут продолжить свой полет. Выполнение этого обязательства тем или иным государством может быть обусловлено самыми различными актами, начиная с диверсии на борту

воздушного судна, пролетающего через воздушное пространство данного государство, и кончая завершением акта незаконного захвата в аэропорту. Следует также учитывать период времени, который может потребоваться для приведения воздушного судна в пригодное для эксплуатации состояние после того, как было задействовано аварийное оборудование для эвакуации пассажиров.

2.1.5 Основную ответственность и право принимать решения в отношении находящегося в воздухе или в аэропорту воздушного судна, подвергшегося незаконному вмешательству, необходимо возложить на одно правительственное учреждение. Это учреждение должно осуществлять координацию всех действий с полномочным органом гражданской авиации, администрацией аэропорта, соответствующим эксплуатантом, государством регистрации/эксплуатанта данного воздушного судна и такими другими организациями в аэропорту или за его пределами, сотрудничество с которыми может быть сочтено необходимым.

2.1.6 В том случае, если ответственность за руководство ответными действиями при совершении актов незаконного вмешательства в воздухе или на земле возложена на разные правительственные учреждения, необходимо заблаговременно ясно и точно оговорить порядок взаимодействия, с тем чтобы в ходе акта незаконного вмешательства не возникало путаницы при передаче ответственности от одного учреждения другому.

2.1.7 Когда незаконно захваченное воздушное судно находится на стоянке в аэропорту, компетентные полномочные органы государства, в котором расположен данный аэропорт, не должны предпринимать каких-либо действий по пресечению акта незаконного захвата воздушного судна, не учитывая, в частности, любых возможных рекомендаций командира воздушного судна, а также, если это целесообразно, пожеланий соответствующих должностных лиц государства, эксплуатант которого осуществляет эксплуатацию данного воздушного судна. Поскольку при принятии любого решения наиболее важным фактором следует считать необходимость обеспечения безопасности пассажиров и экипажа, особое внимание следует уделять всем относящимся к данному происшествию обстоятельствам и мнению эксплуатанта.

2.1.8 Планы на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с актом незаконного вмешательства, совершенным в отношении воздушного судна, должны учитывать следующие факторы:

a) в случае акта незаконного вмешательства воздушному судну безопаснее всего находиться на земле (поэтому национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств следует тщательно координировать с планами аэропорта на случай непредвиденных обстоятельств);

b) благополучное освобождение пассажиров и экипажа является главнейшей целью, имеющей приоритет по отношению к таким другим соображениям, как задержание и наказание преступников и защита имущества;

c) необходимо обеспечить, чтобы лица, совершающие акт незаконного вмешательства, столкнулись с хорошо организованными и эффективными ответными мерами, позволяющими предотвратить или свести к минимуму материальный ущерб или телесные повреждения;

d) переговоры всегда должны иметь приоритет перед применением силы до тех пор, пока для лиц, ответственных за принятие решений, не станет очевидной необходимость применения силы, если все другие возможности исчерпаны, а процесс переговоров зашел в тупик;

e) переговоры с правонарушителями должны проводиться специально подготовленными[1] и квалифицированными лицами, поскольку в этом случае существует гораздо большая вероятность успешного разрешения инцидента с минимальным числом человеческих жертв, телесных повреждений и наименьшим материальным ущербом;

---

1. Для ведения переговоров (уровни 1 и 2) ИКАО разработала учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ). См. "Авиационная безопасность" на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

f) как правило, лицам, уполномоченным принимать решения по требованиям правонарушителей без согласования с вышестоящим руководством, не следует вступать в прямые переговоры с правонарушителями; при этом желательно, чтобы такие лица не находились в аварийном оперативном центре (АОЦ) аэропорта или на другом командном пункте;

д) должен быть разработан соответствующий порядок действий и обеспечено необходимое оборудование для установления надежных каналов связи между воздушным судном и лицами, ведущими переговоры;

h) по возможности, воздушное судно должно быть размещено на изолированном месте стоянки, с тем чтобы свести к минимуму нарушение нормального режима работы аэропорта.

2.1.9 Государства должны разработать стандартный порядок передачи соответствующим сторонам конфиденциальной информации об акте незаконного вмешательства. Необходимы меры, гарантирующие, что лица, включая представителей эксплуатантов воздушных судов, действующие в официальном качестве, не будут раскрывать прессе или другим сторонам информацию, которая может поставить под угрозу безопасность международной гражданской авиации

2.1.10 Помимо требований, включенных в Приложение 17, в главе 13 части 1 Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* **предписывается следующее:**

a) эксплуатанты устанавливают и выполняют утвержденную программу подготовки по безопасности, гарантирующую предпринятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства;

b) командир воздушного судна немедленно направляет донесение об актах незаконного вмешательства назначенному местному полномочному органу;

c) наличие на борту воздушного судна контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства;

d) на пассажирских воздушных судах обеспечивается возможность запирания двери кабины летного экипажа из кабины летного экипажа.

Глава 3

СБОР И ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ

3.1.1 В случае происшествия каждое Договаривающееся государство, отвечающее за предоставление обслуживания воздушного движения воздушному судну, которое подвергается акту незаконного вмешательства, собирает и систематизирует всю необходимую информацию о полете такого воздушного судна и направляет данную информацию всем другим государствам, в чьем ведении находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения (ОВД)[1], включая органы в аэропорту, о котором известно или предполагается, что он является пунктом назначения, с тем чтобы можно было своевременно принять необходимые меры защиты на маршруте и в известном, предполагаемом или вероятном пункте назначения.

3.1.2 На местном уровне такая информация должна в кратчайшие сроки доводиться до сведения соответствующего полномочного органа по вопросам безопасности, заинтересованных органов ОВД, администраций соответствующих аэропортов, эксплуатанта воздушных судов и других заинтересованных сторон.

3.1.3 Для оперативного систематического сбора и распространения информации о таком воздушном судне необходимо тесное сотрудничество между службами безопасности и соответствующими органами ОВД в каждом государстве, через воздушное пространство которого выполняет или может выполнять полет данное воздушное судно. В частности, необходимо тесное взаимодействие между уполномоченным сотрудником по безопасности и соответствующим органом ОВД, в зоне ответственности которого впервые стало известно об акте незаконного захвата. Цель такого сотрудничества заключается в обеспечении постоянного сбора информации в ходе полета и передачи ее службам безопасности и органам ОВД в каждом государстве, которое может быть вовлечено в данный инцидент, в интересах своевременного принятия необходимых мер защиты на маршруте и в известном, предполагаемом или вероятном пункте назначения. Дополнительный инструктивный материал приводится в добавлении 1 *"Сбор и распространение информации о воздушном судне, подвергающемся акту незаконного вмешательства".*

3.1.4 Первоначальное уведомление следует направлять всем службам безопасности и органам ОВД, находящимся в предполагаемом районе, который в каждом случае должен устанавливаться индивидуально, однако при этом следует избегать уведомления в необоснованно широких масштабах. Следует также учитывать такие факторы, как направление полета, максимальная дальность полета воздушного судна, близость к границам других государств или районов полетной информации, а также необходимость обеспечения предварительного оповещения. Такое оповещение необходимо направить по возможности в течение одного-двух часов. Как минимум необходимо предупредить все государства, над территорией или вблизи территории которых проходит предполагаемая траектория полета. Желательно, чтобы все службы безопасности и органы ОВД придерживались в ходе полета одной и той же схемы действия.

3.1.5 Государство, на территории которого совершило посадку воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, наиболее оперативным способом уведомляет о его посадке государство регистрации этого воздушного судна и государство эксплуатанта не позже чем через час после посадки воздушного судна.

3.1.6 В каждом случае адресат должен подтвердить отправителю получение сообщения.

---

1. Более подробную информацию об обслуживании воздушного движения см. в документе ИКАО *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* **(Doc 4444).**

3.1.7 Как только обстоятельства позволят отменить специальные меры безопасности, соответствующий полномочный орган по вопросам безопасности должен немедленно передать информацию об этом заинтересованным государствам, аэропортам и эксплуатантам.

3.1.8 Основная информация, которую следует на постоянной основе собирать и передавать заинтересованным сторонам, должна включать следующее:

a) данные об известном или предполагаемом маршруте полета;

b) данные об известном или предполагаемом пункте назначения и расчетном времени прибытия;

c) дополнительную информацию к плану полета, такую, как данные о продолжительности полета по запасу топлива (по возможности, в часах и минутах) и о количестве на борту членов экипажа и пассажиров;

d) данные о составе летного экипажа, а также о знании членами экипажа предполагаемого маршрута и об опыте полетов по этому маршруту;

e) присутствие сотрудника службы безопасности на борту воздушного судна (ССББ);

f) сведения о наличии на борту воздушного судна навигационных карт и соответствующей документации;

g) данные об ограничениях (нормировании) полетного времени летного экипажа с учетом уже проведенного в полете количества часов.

3.1.9 Кроме того, необходимо передавать следующую информацию, если таковая имеется:

a) количество, фамилии и гражданство пассажиров и, по возможности, правонарушителей;

b) количество и состояние раненых на борту;

c) число единиц, тип (и любая другая соответствующая информация) оружия, взрывчатых и зажигательных веществ, а также устройств или других веществ, которые имеются или могут иметься у правонарушителей;

d) физическое состояние членов летного экипажа и ССББ, если они находятся на борту.

3.1.10 Ниже излагается наиболее эффективный порядок распространения информации:

a) органы ОВД, расположенные по маршруту полета, собирают и передают другим заинтересованным органам ОВД всю информацию, необходимую для целей ОВД и поисково-спасательных операций (SAR);

b) службы безопасности каждого государства по маршруту полета собирают и передают информацию другим заинтересованным службам безопасности, используя для ускорения передачи сообщений соответствующее условное обозначение (YZY).

3.1.11 Каждому государству, на территории которого совершило посадку воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, надлежит наиболее оперативным способом уведомить государство регистрации и государство эксплуатанта этого воздушного судна о его посадке, а также передать наиболее оперативным способом всю другую соответствующую информацию:

a) государству регистрации и государству эксплуатанта воздушного судна;

b) каждому государству, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;

c) каждому государству, граждане которого были задержаны в качестве заложников;

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

e) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и другим соответствующим международным/региональным организациям.

3.1.12 В целях оперативного распространения информации об угрозе с учетом аспектов конфиденциальности и местных требований может быть использовано одно из перечисленных ниже средств связи:

a) телефонные, телеграфные сообщения или сообщения по электронной почте или по цепям авиационной фиксированной службы (AFS) об инцидентах, которые могут произойти в течение ближайших 12 ч;

b) телеграфные сообщения или сообщения по электронной почте или AFS об инцидентах, которые могут произойти не ранее чем через 12 ч и в течение ближайших 12 дней;

c) сообщения заказной авиапочтой или телеграфные сообщения об инцидентах, которые могут произойти не ранее чем через 12 дней;

d) сеть координационных центров ИКАО по авиационной безопасности (КЦ AVSEC)[2].

3.1.13 Сообщения, предназначенные для служб безопасности аэропорта, следует обозначать в соответствии с положениями документа ИКАО *"Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб"* **(Doc 8585).**

3.1.14 В тех случаях, когда государство располагает разведывательными данными или другой информацией, указывающими на то, что конкретное воздушное судно может стать объектом незаконного вмешательства, необходимо уведомить об этом соответствующего эксплуатанта воздушных судов и все аэропорты, где может совершить посадку указанное воздушное судно, с тем чтобы дать им возможность подготовиться и принять дополнительные меры безопасности, которые они сочтут необходимыми для отражения данной угрозы.

3.1.15 При уведомлении следует использовать установленный порядок связи и обеспечивать достаточный уровень конфиденциальности и оперативности для своевременного получения этой информации эксплуатантом и другими ведомствами, от которых требуется принятие дополнительных мер безопасности. В число сторон, подлежащих уведомлению, необходимо включить соответствующий полномочный орган по вопросам безопасности, если он не является инициатором введения таких требований.

---

2. Более подробную информацию о КЦ ИКАО по AVSEC можно получить в Секции SGM: sgm(a)icao.int.

Глава 4

УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

4.1.1 Все незаконно захваченные или подвергающиеся угрозе взрыва воздушные суда должны рассматриваться как находящиеся в аварийной ситуации, и по отношению к ним необходимо применять соответствующие меры. Если такие воздушные суда не оснащены приемоответчиком, способным передавать установленный код 7500, который обеспечит аварийное оповещение всех радиолокационных станций, оборудованных вторичным радиолокатором, то летный экипаж должен по возможности пользоваться открытым текстом для передачи соответствующей информации наземным диспетчерским органам (т. е. это не всегда возможно при проникновении правонарушителей в кабину экипажа во время акта незаконного захвата).

4.1.2 Полетно-информационное обслуживание должно обеспечиваться в соответствии с положениями Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"* **и документа PANS-ATM. Аварийное оповещение (Приложение 11 и PANS-ATM), поисково-спасательные операции (Приложение 12** *"Поиск и спасание"),* **а также выполнение процедур на случай аварийной обстановки и потери радиосвязи (PANS-ATM) следует предусматривать и обеспечивать в такой степени, в какой этого требуют обстоятельства каждого инцидента.**

4.1.3 Государствам следует иметь планы на случай возможного совершения акта незаконного вмешательства в отношении воздушного судна, находящегося в пределах юрисдикции их органов управления воздушным движением. Необходимо разработать систему оповещения, основанную на применении кодированных передач радиолокационного приемоответчика, речевой связи, визуальных сигналов и других приемлемых методов. Следует опубликовать специальные инструкции по управлению воздушным движением. В отсутствие возможности передачи кодированного сообщения с помощью приемоответчика сигнал о возникновении аварийной ситуации можно подать путем использования фразы "канал 7500" сразу же после позывных воздушного судна в переговорах с диспетчерской службой. Могут быть предусмотрены и другие варианты, связанные с применением фраз, отличающихся от стандартной фразеологии, принятой в обслуживании воздушного движения.

4.1.4 Диспетчеры управления воздушным движением должны:

a) быть подготовленными к распознаванию открытой или закодированной информации о совершившемся или ожидаемом акте незаконного захвата, угрозе взрыва или диверсионном акте;

b) по получении информации о незаконном захвате воздушного судна немедленно уведомить своего руководителя. Этот руководитель должен незамедлительно информировать:

соответствующий полномочный орган по вопросам безопасности и полномочный орган гражданской авиации (если их функции не выполняет один орган);

администрацию соответствующего аэропорта;

соответствующую организацию по поиску и спасанию, если в этом есть необходимость;

владельца/эксплуатанта воздушного судна;

другие государственные организации;

соседние органы ОВД;

c) при управлении полетом незаконно захваченного воздушного судна соблюдать следующие требования:

- проявлять осмотрительность при переговорах с пилотом и стараться выполнять его просьбы;

- следить за полетом воздушного судна, не вмешиваясь в действия экипажа и не требуя от пилота сообщений или ответов, пока последний сам не выйдет на связь;

- при направлении военных воздушных судов для перехвата и сопровождения незаконно захваченного воздушного судна оказывать перехватчикам всевозможное содействие, помогая им занять место позади и ниже захваченного воздушного судна.

4.1.5 При возникновении аварийной обстановки может возникнуть необходимость входа воздушного судна в интересах обеспечения безопасности в схему аэропортового круга и выполнения посадки без получения надлежащего разрешения. Диспетчеры должны оказывать в данном случае всю возможную помощь.

4.1.6 По получении в аэропорту уведомления об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в отношении какого-либо воздушного судна диспетчер должен немедленно сообщить об этом соответствующему полномочному органу и эксплуатанту воздушного судна и эксплуатанту аэропорта, и:

a) *если воздушное судно находится на земле,* **не выдавать ему разрешение на вылет до тех пор, пока не будут приняты соответствующие меры, позволяющие убедиться в том, что угроза является ложной, после чего может быть дано разрешение на продолжение выполнения рейса, или до тех пор, пока не будет произведен внешний и внутренний осмотр воздушного судна и компетентным полномочным органом не будет заявлено об отсутствии угрозы. После отказа в выдаче разрешения на вылет аэродромному диспетчерскому пункту необходимо освободить соответствующие РД и ВПП и направить воздушное судно своим ходом или на буксире на изолированное место стоянки. Одновременно в соответствии с планом действий на случай аварийной обстановки в аэропорту необходимо произвести оповещение аварийно-спасательной и пожарной служб, а также службы безопасности;**

b) *если воздушное судно находится в воздухе,* **по запросу командира воздушного судна дать ему разрешение на посадку в соответствии с установленным порядком действий в аварийной обстановке. При этом решение о предпринятии каких-либо действий должно оставаться за командиром воздушного судна. Если он решит продолжать полет, то на протяжении всего этого полета данное воздушное судно должно рассматриваться в качестве подозрительного, и в целях устранения опасности для других воздушных судов соседние подразделения ОВД должны обеспечить соответствующее эшелонирование.**

Глава 5

ПЛАНЫ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

5.1 ПРИНЦИПЫ

5.1.1 В рамках плана по управлению кризисной ситуации следует разрабатывать на национальном уровне и для каждого аэропорта инструкции по безопасности, инструкции по действиям в чрезвычайной обстановке и планы на случай непредвиденных обстоятельств. В национальных планах на случай непредвиденных обстоятельств следует делать акцент главным образом на инциденты с воздушными судами в воздухе, а планы на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту должны быть в большей степени сориентированы на инциденты, имеющие место на земле. Такие инструкции должны, по крайней мере, предусматривать следующие вопросы:

a) меры по повторному досмотру пассажиров, багажа, грузов, почты и бортприпасов после сообщения об угрозе;

b) действия, которые следует предпринять в случае незаконного захвата воздушных судов или актов диверсий в отношении воздушных судов;

c) действия, которые следует предпринять в случае незаконного нападения на аэропорт (воздушные суда или сооружения);

d) угрозы таких актов;

e) обследование предполагаемых взрывных устройств или других потенциальных источников опасности в аэропортах или внутри воздушного судна;

f) планы на случай непредвиденных обстоятельств, в которых следует предусмотреть порядок ликвидации таких предметов.

5.1.2 Планы на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту, касающиеся связанных с авиационной безопасностью инцидентов, следует разрабатывать примерно так же, как и мероприятия на случай аварийной обстановки в аэропорту, не связанной с безопасностью. Национальный план на случай непредвиденных обстоятельств следует также составлять по аналогичной форме, однако делать больший акцент на инциденты или аварийные ситуации в воздухе. Более подробная информация о разработке планов мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту содержится в части 7 *"Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту" Руководства по аэропортовым службам* **(Doc 9137).**

5.1.3 Для выполнения этой задачи планы на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту и национальные планы должны составляться в форме простого для восприятия руководства (следует рассмотреть возможность включения планов на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту в руководство на случай аварийной обстановки на аэродроме, а национальные планы на случай непредвиденных обстоятельств - в национальные программы безопасности) и должны включать следующие элементы:

a) действующую политику;

b) возможные варианты;

c) меры, которые необходимо принять;

d) имеющиеся ресурсы;

e) обязанности;

f) процесс принятия решений, линии связи с полномочными органами и делегирование полномочий.

5.1.4 Национальный план на случай непредвиденных обстоятельств следует разрабатывать во взаимодействии со всеми национальными агентствами/ведомствами, которые принимают участие в разрешении серьезных инцидентов/аварийных ситуаций в данном государстве и его воздушном пространстве, принимая при этом во внимание возможности, ресурсы и потенциальные средства каждого индивидуального национального аэропорта и региона. На уровне аэропорта каждый план на случай непредвиденных обстоятельств должен содержать скоординированную программу действий между национальными ведомствами/агентствами, индивидуальными аэропортами и близлежащими населенными пунктами. Это объясняется тем, что планирование и порядок действий в серьезных аварийных ситуациях, связанных с безопасностью аэропорта, аналогичны и для других видов чрезвычайных ситуаций, которые могут возникнуть в населенном пункте, особенно в том, что касается действий полномочных органов, отвечающих за выполнение полицейских функций и оказание медицинской помощи. В плане на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту необходимо оговорить согласованный порядок действий или участие всех ведомств (как на территории аэропорта, так и за его пределами), которые могли бы оказать помощь в предпринятии ответных действий в случае таких аварийных ситуаций, и указать конкретные обязанности, возлагаемые на каждое задействованное ведомство. К числу таких ведомств могут относиться:

a) государственные полномочные органы;

Ь) полномочный орган, отвечающий за выполнение полицейских функций;

c) администрация аэропорта;

d) службы воздушного движения;

e) эксплуатант воздушных судов;

f) военные ведомства;

д) медицинские службы;

h) спасательные и противопожарные службы;

i) больницы.

5.1.5 У каждого аэропорта/населенного пункта имеются свои собственные потребности и характерные особенности, связанные с политическими, юридическими и ведомственными различиями. Тем не менее основные критерии и принципы планирования на случай чрезвычайной ситуации в области безопасности остаются неизменными и затрагивают одни и те же проблемные области, которые необходимо учитывать, а именно *руководство, управление и связь.*

5.1.6 Разработка плана на случай непредвиденных обстоятельств в аэропорту является крупномасштабным проектом, и в нем следует предусмотреть следующие принципы:

a) разработку проекта, планирование, определение целей и состава группы;

b) определение потенциального риска с учетом сильных и слабых сторон аэропорта, политики государства, а также местных, национальных и региональных условий;

c) разработку возможных действий и ответных мер;

d) развертывание необходимых средств и людских ресурсов для эффективных ответных действий.

5.1.7 До начала составления плана на случай непредвиденных обстоятельств необходимо провести тщательную подготовительную работу для получения информации относительно планировки и сооружений аэропорта. При этом необходимо определить уязвимые точки, имеющиеся вспомогательные средства на территории аэропорта и за его пределами, возможности эвакуации персонала и перемещения воздушных судов с обычных стоянок у аэровокзалов, а также наличие помещений для использования полицией, свето-технического оборудования, средств связи и пунктов доступа на всей территории аэропорта. В рамках такого исследования особое внимание следует уделить выбору наиболее удобных мест, в которых можно разместить незаконно захваченные воздушные суда.

5.1.8 Последние карты аэропорта, планы и фотографии аэропорта и прилегающих к нему районов, основных типов воздушных судов, используемых крупнейшими эксплуатантами, а также масштабный макет аэропорта окажут большую помощь при разработке планов и обучении персонала. В целях всестороннего ознакомления с местными средствами и службами следует по возможности заблаговременно провести подготовительные и учебные мероприятия с персоналом, который будет задействован в ответных действиях.

5.2 ОЦЕНКА УГРОЗЫ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКОМ

5.2.1 Для обеспечения эффективного применения превентивных мер безопасности необходимо на постоянной основе проводить оценку степени угрозы с учетом внутренней, региональной и международной обстановки.

5.2.2 Важное значение имеет разработка планов на случай непредвиденных обстоятельств, предусматривающих своевременное принятие согласованных ответных мер, соответствующих степени угрозы. Для обеспечения принятия таких ответных мер в случае серьезного инцидента, связанного с незаконным вмешательством и требующего от правительства решений общегосударственного масштаба, в национальных планах на случай непредвиденных обстоятельств следует изложить подробную информацию, касающуюся политики, ответственности, подчиненности и каналов связи от высшего уровня до уровня полномочного органа, отвечающего за управление действиями и контроль на месте происшествия.

5.2.3 Меры и правила безопасности должны быть гибкими и соответствовать оцениваемой степени угрозы, которая может варьироваться в зависимости от меняющихся факторов. Поэтому в национальной программе безопасности гражданской авиации необходимо подробно изложить механизмы действенного процесса оценки угрозы, а также схему управления риском, которые должны своевременно и эффективно осуществляться.

5.2.4 Достоверная оценка и анализ степени угрозы наилучшим образом могут обеспечиваться за счет систематического и непрерывного процесса сбора и оценки разведывательных данных. Для этого необходима координация деятельности всех ответственных органов на общенациональном уровне, а также тесное сотрудничество с региональными/международными разведывательными ведомствами. Соответствующий инструктивный материал приводится в добавлении 2 *"Методика оценки угрозы".*

5.2.5 При наличии конкретной угрозы следует применять выборочные и заранее установленные превентивные меры безопасности, в зависимости от характера угрозы. Соответствующий полномочный орган по авиационной безопасности, обычно с помощью отдела по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации, должен анализировать уязвимые места в системе авиационной безопасности, основываясь на результатах оценки угрозы, и вносить рекомендации о соответствующей корректировке национальной программы безопасности гражданской авиации, а также о разработке ряда мер безопасности, которые необходимо принять в

зависимости от возрастания степени угрозы. Инструктивный материал приводится в добавлении 3 *"Модель управления риском".*

5.2.6 В связи с тем что терроризм является транснациональной проблемой, акт незаконного вмешательства может произойти в одном государстве, но затронуть несколько государств. Каждое Договаривающееся государство должно быть готово к такому развитию событий, и у него должны существовать правила, предусматривающие передачу соответствующей информации об угрозе другим Договаривающимся государствам, по крайней мере в том объеме, который практически возможен, с учетом защиты информации об источниках и методах сбора сведений. Следует разработать порядок своевременного распространения информации об угрозе с соблюдением надлежащих мер контроля. Настоятельно рекомендуется использовать сеть КЦ ИКАО по авиационной безопасности[1].

Оценка угрозы и риска в аэропорту

5.2.7 Для обеспечения учета аспектов безопасности при проектировании аэропорта необходимо провести оценку угрозы и риска в аэропорту. Настоятельно рекомендуется проводить такую оценку угрозы и риска совместно с соответствующими национальными ведомствами, с тем чтобы проект аэропорта был достаточно гибким для его адаптации к будущим требованиям в отношении безопасности. Чем скорее для проведения оценки угрозы и риска в аэропорту будут выделены необходимые ресурсы, тем лучше будут реализованы дополнительные требования без радикальной и дорогостоящей реконструкции. Для процесса принятия решений чрезвычайно важно знать, даже на этапе проектирования, сильные и слабые стороны аэропорта в случае террористического акта.

5.3 УЧЕБНАЯ ОТРАБОТКА ПЛАНОВ ДЕЙСТВИЙ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

5.3.1 Следует на регулярной основе проводить учения и отработку планов на случай непредвиденных обстоятельств с целью определения слабых сторон и внесения необходимых изменений для благополучного разрешения фактической аварийной ситуации. Особое внимание следует уделять обеспечению эксплуатационной надежности и совместимости всего связного оборудования, предназначенного для использования в ходе инцидента.

5.3.2 Как предусматривается в национальной программе контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации, помимо проведения, по крайней мере каждые два года крупномасштабных учений по отработке в целом планов на случай непредвиденных обстоятельств, по крайней мере раз в год следует регулярно проводить учения меньшего масштаба в дополнение к испытаниям, инспекциям, оценкам и проверкам различных элементов планов на случай непредвиденных обстоятельств.

5.3.3 В каждом случае результаты учений, испытаний, проверок и других обследований следует доводить до сведения служб безопасности и полномочных органов аэропорта, которые после соответствующих консультаций с заинтересованными ведомствами, включая соответствующие полномочные органы, эксплуатантов воздушных судов и другие заинтересованные и/или привлекаемые стороны, должны заново рассмотреть меры и процедуры по обеспечению безопасности и принять необходимые меры по устранению недостатков. Если планируется внести изменения в порядок досмотра пассажиров, багажа, груза, почты и бортприпасов, этот вопрос следует обсудить на комитете безопасности аэропорта и с соответствующими ведомствами. Соответствующим ведомствам следует направить заблаговременное уведомление, с тем чтобы они могли внести эти изменения в свои правила.

---

1. Более подробную информацию о сети КЦ ИКАО по AVSEC можно получить в Секции SGM: sqm(S)icao.int.

5.4 ГРУППА ПО УПРАВЛЕНИЮ КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИЕЙ

5.4.1 В национальной программе безопасности гражданской авиации необходимо ясно и сжато указать те службы и организации, которые отвечают за руководство действиями при каждом типе происшествия. В то же время требуемые в соответствии с национальной программы безопасности гражданской авиации планы на случай непредвиденных обстоятельств должны обеспечивать соответствующую гибкость для эффективного реагирования при возникновении в ходе происшествия неожиданных ситуаций.

5.4.2 В зависимости от характера кризисной ситуации должны быть задействованы две группы по кризисной ситуации: 1) группа по управлению кризисной ситуацией (ГУКС) на уровне аварийного оперативного центра (АОЦ) аэропорта и 2) национальный центр контроля и координации (НЦКК) на уровне национального АОЦ. НЦКК состоит из высокопоставленных правительственных должностных лиц и является исполнительным руководящим центром. ГУКС находится в аэропорту и является оперативным руководящим центром во время инцидента. ГУКС оказывают поддержку административные, вспомогательные и оперативные группы. Членов ГУКС следует отбирать, исходя из их квалификации, опыта и знания различных типов кризисных ситуаций[2].

5.4.3 В тех случаях, когда инцидент связан с захватом заложников, план на случай непредвиденных обстоятельств должен предусматривать необходимость проведения переговоров о заложниках, а также вероятность вооруженного вмешательства для разрешения инцидента. Переговорами о заложниках должны заниматься специально подготовленные сотрудники, которые прошли обучение по специальной комплексной программе[3]. В плане следует указать, кто будет предоставлять сотрудников для ведения переговоров и цепочку подчиненности. Кроме того, план должен предусматривать использование других ресурсов, например привлечение переводчиков, размещение людей, использование средств связи, и учитывать конкретные потребности вооруженных групп захвата, привлекаемых в случае инцидента.

5.4.4 Чрезвычайно важно, чтобы начальник ГУКС был назначен наивысшим полномочным органом государства. Необходимо иметь четкое представление о том, кто руководит действиями при возникновении кризисной ситуации. Начальник ГУКС должен иметь опыт и должную подготовку в области управления кризисной ситуацией. В плане на случай непредвиденных обстоятельств должны быть четко указаны должность, фамилия и обязанности начальника ГУКС.

5.4.5 Как правило, полная ответственность за управление кризисной ситуацией должна возлагаться на соответствующий полномочный орган по вопросам безопасности. В помощь этому компетентному органу для выполнения соответствующих обязанностей будут назначаться другие правительственные организации, прежде всего полномочный орган гражданской авиации, ведомство, отвечающее за выполнение полицейских функций, военные власти, министерство иностранных дел и администрации аэропортов. Необходимо также предусмотреть возможность привлечения и участия в проводимых мероприятиях заинтересованного эксплуатанта воздушных судов и опытного члена летного экипажа, знакомого с соответствующим типом воздушных судов, в тех случаях, когда это представляется целесообразным.

5.4.6 В связи с особым характером обязанностей и ответственности по координации действий отдел по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации может быть наиболее подходящей организацией, на которую следует возложить ответственность за создание общенационального АОЦ и поддержание его оперативной готовности. Тем не менее в некоторых случаях могут быть использованы другие подходы, особенно когда ответственность за действия по разрешению серьезных инцидентов возложена на национальное ведомство, отвечающее за выполнение полицейских функций.

---

2. ИКАО разработала УКАБ *"Организация действий в кризисной ситуации, связанной с авиационной безопасностью"* **(ASTP/CRISMAN), в котором подробно излагается роль, структура и организация ГУКС.**

3. ИКАО предлагает УКАБ по ведению переговоров (уровни 1 и 2) в качестве базовой подготовки в дополнение к более специализированной подготовке, проводимой штатными специалистами по ведению переговоров.

5.4.7 Аналогичным образом сотрудник по безопасности аэропорта является наиболее подходящим лицом, на которое следует возложить ответственность за создание АОЦ аэропорта и поддержание его оперативной готовности.

5.4.8 В дополнение к требованиям, перечисленным в части 7 документа *"Руководство по аэропортовым службам",* **для обеспечения эффективности ответных мер в случае акта незаконного вмешательства, связанного с воздушным судном, необходимо использовать опытных специалистов и другие ресурсы в некоторых или во всех областях, перечисленных ниже:**

a) порядок проведения в полете поиска взрывного устройства;

b) обращение с предполагаемыми взрывными устройствами в полете и помещение их в безопасное место;

c) орган, выполняющий полицейские функции и отвечающий за ответные действия в кризисной ситуации;

d) ведение переговоров о заложниках;

e) психиатрия/психология;

f) ведение связи;

д) обслуживание воздушного движения;

h) эксплуатация аэропорта и его планировка;

i) обеспечение специальных мест стоянки для воздушных судов, являющихся объектом актов незаконного вмешательства;

j) наличие экспертов и документов в близлежащих пунктах;

к) **производство полетов;**

l) **прочие вспомогательные службы (например, услуги лингвиста или теолога).**

5.5 КОНТРОЛИРОВАНИЕ ДОСТУПА В ЗОНУ ИНЦИДЕНТА

5.5.1 Необходимо определить контролируемую зону, включающую основную зону инцидента. В пределах указанной контролируемой зоны следует установить внешний и внутренний кордоны вокруг фактического места инцидента с передовым контрольно-пропускным пунктом (ПКПП) для регулирования любого доступа к внутреннему кордону. Персонал охраны кордонов, как правило, вооружен. Внешний кордон предназначен для обеспечения охраны зоны инцидента и предотвращения доступа в зону населения, представителей прессы или сотрудников аэропорта/эксплуатанта, не задействованных в разрешении инцидента. Внутренний кордон призван изолировать место инцидента и закрыть доступ в зону инцидента всем лицам, которые непосредственно не связаны с разрешением кризисной ситуации. Доступ к внутреннему кордону разрешается только с согласия начальника ПКПП. Важно, чтобы в случае акта незаконного захвата ПКПП был мобильным. Пример места инцидента приводится на рис. V-1[4].

---

4. ИКАО разработала УКАБ *"Организация действий в кризисной ситуации, связанной с авиационной безопасностью"* **(ASTP/CRISMAN), в котором подробно изложены функции и координация на месте инцидента.**

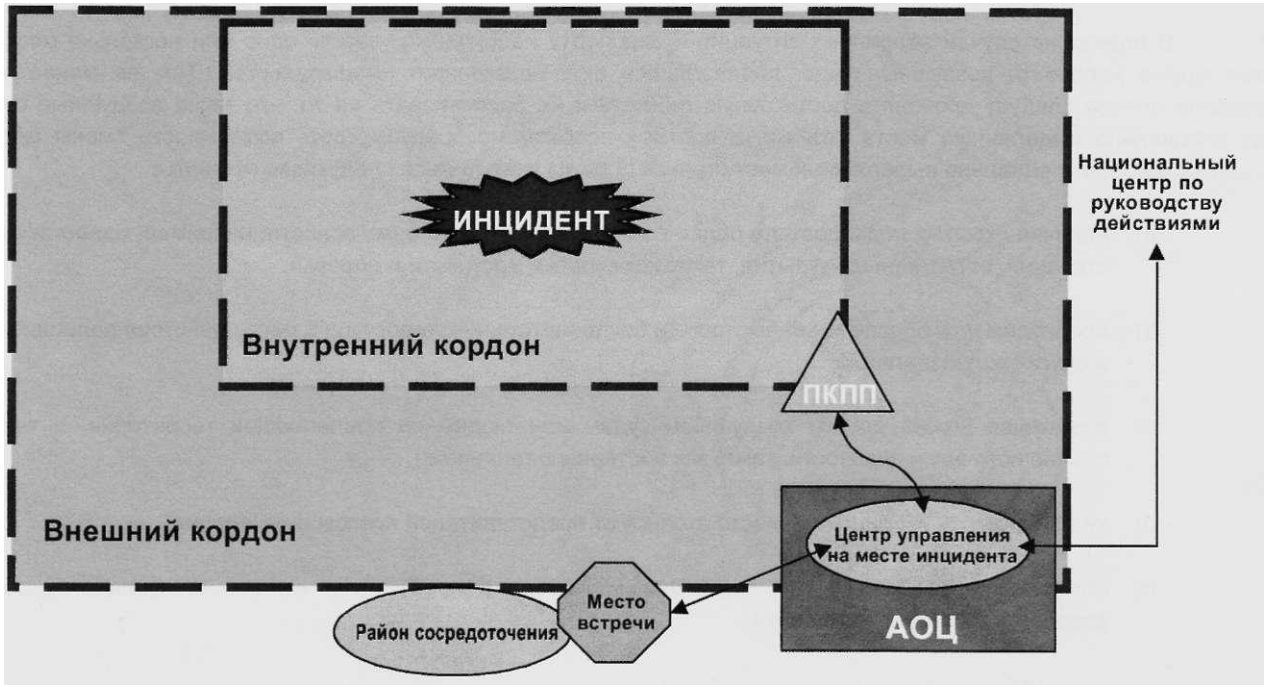

Рис V-1. Пример места инцидента

5.5.2 Планы должны предусматривать регулирование движения транспорта вокруг аэропорта и в пределах неконтролируемых зон аэропорта для обеспечения быстрого въезда и выезда транспортных средств аварийных служб и любых других лиц или ведомств, присутствие которых в аэропорту необходимо в связи с данным инцидентом. За пределами внутреннего кордона следует назначить место встречи и район сосредоточения представителей всех ведомств, прибывающих к месту инцидента. Аварийные службы, такие как пожарные команды и бригады скорой помощи, должны размещаться рядом с местом встречи за пределами внутреннего кордона и быть готовы к ликвидации последствий взрыва или пожара.

5.6 ИЗОЛИРОВАННОЕ МЕСТО СТОЯНКИ

5.6.1 Если имеется подозрение в отношении наличия на борту воздушного судна взрывного устройства или опасного вещества, важно принять меры к изолированию такого воздушного судна от зоны нормальной эксплуатации воздушных судов. С этой целью в каждом аэропорту необходимо выделить изолированное место стоянки, куда можно переместить такое воздушное судно. Выбранное для этого место должно находиться по возможности на расстоянии не менее 400 м от других мест стоянки воздушных судов, РД, ВПП, зданий, общественных зон, хранилищ топлива или зон размещения взрывчатых или воспламеняющихся материалов. Изолированные места стоянки могут быть также использованы для размещения незаконно захваченных воздушных судов, которые требуют обслуживания или особого внимания, поэтому следует рассмотреть возможность выбора для этих целей такого места, обзор которого из зон общего пользования за пределами территории аэропорта затруднен.

5.6.2 Необходимо позаботиться о том, чтобы под поверхностью изолированного места стоянки воздушных судов не проходили подземные газопроводы, топливопроводы и другие топливные магистрали или электрические силовые кабели. По возможности следует выделить запасное изолированное место стоянки на случай, если основное изолированное место стоянки занято или если возникло несколько кризисных ситуаций.

5.6.3 В планах на случай аварийных ситуаций в аэропорту необходимо указать одно или несколько мест, в которые можно направить воздушные суда, подвергшиеся акту незаконного вмешательства. Тем не менее при составлении планов следует проявлять достаточную гибкость и не рассчитывать на то, что такие воздушные суда займут специально выделенные места стоянки, и поэтому необходимо предусмотреть возможность смены места стоянки. При выборе специально выделяемых мест стоянки должны учитываться следующие моменты:

a) наличие скрытых подходов для облегчения действий служб безопасности; например, прилегающие строения, естественные укрытия, такие как складки местности и деревья;

b) необходимость обеспечения быстрого и беспрепятственного доступа к месту действия полицейских и других подразделений;

c) возможная угроза другим воздушным судам или людям на прилегающей территории, а также прочие источники опасности, такие как цистерны с топливом;

d) необходимость изолировать место стоянки от представителей прессы и населения;

e) обеспечение, насколько это возможно, нормального прибытия и вылета воздушных судов в аэропорту в течение инцидента.

5.7 ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ВЗРЫВНЫЕ УСТРОЙСТВА

5.7.1 При обнаружении предполагаемого взрывного устройства или взрывчатого вещества на борту воздушного судна или в зданиях, местах расположения оборудования или установок необходимо незамедлительно принять соответствующие меры. Транспортировка такого устройства или вещества за пределы аэропорта через зоны, открытые для публики, чревата нежелательным риском. Поэтому рекомендуется выделять в аэропортах изолированную зону, где такие материалы могут быть обезврежены специалистами. В идеальном варианте такое место должно располагаться недалеко от изолированного места стоянки, но не ближе 100 м от него.

5.7.2 Для определения наиболее безопасных маршрутов транспортировки обнаруженных в аэропорту предполагаемых взрывных устройств или взрывчатых веществ сотруднику, отвечающему за безопасность аэропорта, следует провести осмотр аэропорта и заранее наметить пути, ведущие в зону обезвреживания из всех мест возможного обнаружения таких устройств и веществ. Проводя такой анализ, необходимо изыскать оптимальные маршруты, проходящие на удалении от мест стоянки других воздушных судов, зданий, открытых для публики зон, топливных и электросиловых установок, газопроводов, средств связи и навигации. Всегда следует предусмотреть несколько маршрутов из любого места в аэропорту в изолированную зону обезвреживания.

5.7.3 При перемещении такого устройства или вещества специалистом по обезвреживанию необходимо стремиться исключить возможность срабатывания механизма взрывателя под воздействием электрических сигналов, генерируемых аэропортовыми установками. Следует избегать использования передвижного и портативного передающего оборудования на расстоянии менее 30 м (или 10 м для передатчиков малой мощности) от подозрительного устройства.

5.7.4 В целях сведения к минимуму последствий взрыва следует предусмотреть возможность выделения специальной зоны локализации взрыва. Необходимо провести консультации со специалистами по обезвреживанию взрывных устройств и предоставить им любое требуемое оборудование. Помимо укрытия, необходимого для эффективной работы специалистов по обезвреживанию взрывных устройств, при проектировании зоны локализации взрыва следует предусмотреть возможность въезда в нее транспортного средства для выгрузки данного устройства.

5.7.5 Некоторые взрывные устройства приводятся в действие с помощью простых механизмов, чувствительных к изменению давления и срабатывающих при достижении заранее установленной высоты. Для проверки подозрительного багажа, груза или почты, в которые может быть помещено такое устройство, целесообразно предусмотреть наличие камеры, моделирующей изменение атмосферных условий. При этом следует моделировать все прочие условия, которые могут возникать в ходе полета, в том числе генерируемые авиадвигателями и оборудованием звуковые и электронные сигналы.

5.8 АВАРИЙНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ ЦЕНТР

5.8.1 Осуществление плана на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с актом незаконного вмешательства, на общенациональном уровне и на уровне аэропорта должно контролироваться из одного центра. Наиболее подходящим местом для этого является командный или аварийный оперативный центр (АОЦ). Информация о планировании, организации и работе аэропортовых аварийных оперативных центров приводится ниже, а также содержится в части 7 *"Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту" Руководства по аэропортовым службам* **(Doc 9137). Этот материал охватывает все основные типы аварийных ситуаций, которые могут возникнуть на территории аэропорта или вблизи него, и он будет полезным при организации АОЦ на общенациональном уровне. Оперативная готовность каждого АОЦ должна периодически проверяться.**

5.8.2 Необходимо, чтобы АОЦ был обеспечен гибкой и эффективной системой связи, позволяющей вести прямые переговоры с воздушным судном, подвергшимся акту незаконного вмешательства, а также с органами ОВД и всеми подразделениями службы безопасности, чья помощь может потребоваться в аэропорту.

5.8.3 В Приложении 14 *"Аэродромы"* **содержится Стандарт, устанавливающий необходимость разработки планов мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме, которые предусматривают координацию действий, предпринимаемых при возникновении аварийной обстановки на аэродромах. В том же Приложении содержится Рекомендуемая практика, предусматривающая создание стационарного АОЦ, обеспечивающего возможность такой координации.**

5.8.4 Опыт показал, что для руководства ответными действиями в случае акта незаконного вмешательства, хорошо организованный и надлежащим образом оснащенный АОЦ является абсолютно необходимым элементом. АОЦ выступает в качестве органа контроля и координации деятельности всех задействованных ведомств, и поэтому порядок его использования и комплектования штатами должен четко оговариваться в планах на случай непредвиденных обстоятельств.

5.8.5 АОЦ должен быть расположен за пределами территории аэропорта и в легко доступном месте. К АОЦ должен быть обеспечен постоянный доступ, и АОЦ должен находиться в пределах наиболее быстрой досягаемости. Помещение АОЦ должно быть просторным и открытым, с тем чтобы работающие в напряженной обстановке люди не мешали друг другу.

5.8.6 АОЦ должен иметь как минимум следующее оборудование и характеристики:

a) достаточное количество рабочих столов, стульев и канцелярских принадлежностей для всех членов группы по управлению кризисной ситуацией (ГУКС);

b) ЭВМ и/или средства подключения портативных ЭВМ;

c) все виды дистанционной связи: радио, телевидение, достаточное количество телефонных линий, сотовые телефоны;

d) последние карты аэропорта, планы и фотографии аэропорта и прилегающих к нему районов, основных типов воздушных судов, используемых крупнейшими эксплуатантами, а также макет аэропорта в масштабе;

e) резервный источник электропитания;

f) действующие информационные табло, карты аэропорта, планы места инцидента, поэтажные планы, планы инфраструктуры (водоснабжение, канализация, электропитание, газ);

g) туалетные комнаты и пищеблок;

h) находящиеся рядом помещения, предназначенные для представителей прессы, членов семей и родственников.

Кроме того:

a) вход в АОЦ должен быть разрешен только уполномоченному персоналу;

b) АОЦ должен быть легко доступным.

5.8.7 Оперативная готовность каждого АОЦ должна периодически проверяться.

5.9 СРЕДСТВА СВЯЗИ

5.9.1 Серьезную проблему могут представлять средства связи, если они еще не установлены. Необходимо заблаговременно предусмотреть возможность содействия со стороны ведомств телефонной связи на случай непредвиденных обстоятельств. Потребуются линии связи между передовым контрольно-пропускным пунктом и персоналом внутреннего кордона. Необходима также связь с АОЦ. Вероятно, единственной системой, обеспечивающей требуемую степень гибкости, будет система радиосвязи, однако не следует забывать о том, что радиопереговоры могут прослушиваться преступниками, представителями прессы и другими сторонами, если не будут применяться шифрование или другие методы защиты радиопередач.

5.9.2 Весьма желательно заблаговременно проложить защищенные наземные линии связи между передовым контрольно-пропускным пунктом, АОЦ, группой для ведения переговоров и аэродромным диспетчерским пунктом. Для работы АОЦ необходимы эффективные средства внутренней связи, а также защищенные линии связи с правительственным центром управления, штаб-квартирой полиции, аварийными службами, полномочными органами аэропорта, аэродромным диспетчерским пунктом и соответствующим эксплуатантом воздушных судов.

5.9.3 Следует максимально использовать телефонные аппараты, подключенные к проводной телефонной сети, однако, когда в аварийной ситуации в качестве альтернативы радиосредствам или наземным линиям связи необходимо применять сотовые или мобильные телефоны, для них потребуется особая конфигурация. К поставщику услуг сотовой или мобильной телефонной связи следует обратиться с просьбой обеспечить блокировку в районе инцидента всех не имеющих важного значения сотовых или мобильных телефонов.

5.10 ПРЕССА И СРЕДСТВА МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

5.10.1 Серьезные инциденты, связанные с безопасностью, привлекают пристальное внимание средств массовой информации. Отношения с прессой должны строиться на справедливой, но твердой основе во избежание публикации информации, которая могла бы нанести ущерб планируемым или предпринимаемым силами безопасности действиям.

Контроль за информацией о ситуации имеет огромное значение, так как в прошлом бывали случаи, когда перехватываемые радиопереговоры между полицией и воздушным судном воспроизводились в выпусках новостей средствами массового вещания. Отмечались также случаи, когда бригады кинооператоров проникали в район инцидента и снимали ход операции. Это может привести к опасному нагнетанию напряженности среди преступников, а преждевременное раскрытие информации, касающейся операции, способно нарушить тактические планы.

5.10.2 Однако представляется также целесообразным проявлять внимание по отношению к представителям средств массовой информации и предоставлять им те данные и помощь, которые считаются возможными и не наносят ущерба безопасности пассажиров и сотрудников полиции и службы безопасности, участвующих в операции. Если представителям средств массовой информации будет отказано в предоставлении каких-либо сведений, это может вызвать у них раздражение, и они могут не прислушаться к просьбам полиции о сотрудничестве. Вместо этого они будут пытаться любыми средствами получить данные и при этом - намеренно или ненамеренно - уменьшат шансы на мирное разрешение инцидента. На начальном этапе, вероятно, необходимо договориться со средствами массовой информации о проведении регулярных брифингов в специально отведенном для представителей прессы помещении (например, каждый час или два), и таким образом сотрудник по связи со средствами массовой информации, назначенный органом полиции и ГУКС, будет сообщать только официальные и надежные с точки зрения безопасности сведения. Кроме того, сообщения для печати должны утверждаться к выпуску начальником ГУКС.

5.10.3 Соответствующий полномочный орган по вопросам безопасности и другие структуры, задействованные в связи с актами незаконного вмешательства, должны проявлять осмотрительность в предоставлении сведений об актах незаконного вмешательства, которые могут быть распространены средствами массовой информации во время или после инцидента. В частности, необходимо свести к минимуму освещение фактических методов осуществления и планирования операции преступниками, а также мер безопасности, применяемых государствами для предотвращения актов незаконного вмешательства.

5.11 ЗАПРОСЫ ПО ТЕЛЕФОНУ И РОДСТВЕННИКИ

5.11.1 Следует предусмотреть отдельный орган, помимо АОЦ, для поддержания контактов с населением, обращающимся с запросами относительно лиц, вовлеченных в инцидент. Потребуется создать, причем не обязательно на месте инцидента, телефонный и информационный центр[5] (ТИЦ) с отдельным номером телефона и укомплектованный подготовленным персоналом для ответов на многочисленные телефонные звонки представителей общественности, родственников и друзей лиц, вовлеченных в инцидент. Следует ожидать международных телефонных звонков на различных языках. Поскольку родственники и друзья могут предоставить полезную информацию для разрешения кризисной ситуации (фамилию, возраст, гражданство, внешний облик, состояние здоровья и т. д.), весьма важно разработать систему сбора информации по заранее составленной форме (специальные анкеты с подробными вопросами о пассажирах и о лицах, которые запрашивают по телефону информацию), с тем чтобы ГУКС могла провести надлежащий анализ собранных данных (именно ГУКС, а не ТИЦ, которому следует сконцентрировать внимание на сборе информации и предварительном анализе, например составление и обновление перечня всех вовлеченных в инцидент лиц). Всю предоставляемую общественности, родственникам и друзьям информацию ТИЦ должен тщательно согласовывать с ГУКС и сотрудником по связи со средствами массовой информации.

5.11.2 Помимо большого объема телефонных звонков в аэропорт инцидента, некоторые родственники и друзья могут находиться в аэропортах вылета, назначения или в аэропорту инцидента, если данный инцидент произошел в другом месте. Родственников и друзей, находящихся в аэропорту инцидента, следует изолировать от остальной группы людей и разместить в центре отдыха и дебрифинга[6] (ЦОД). ЦОД должен находиться отдельно от ТИЦ и АОЦ и

---

5. Более подробная информация о ТИЦ содержится в томе III *"Безопасность аэропорта: требования в отношении организации, программ и проектирования"* **документа Doc 8973.**

6. Более подробная информация о ЦОД содержится в томе III *"Безопасность аэропорта: требования в отношении организации, программ и проектирования"* **документа Doc 8973.**

в идеальном случае быть изолирован от доступных для публики зон аэропорта. Основные функции ЦОД заключаются в оказании помощи родственникам и друзьям во время очень тяжелого периода, контактировании с находящимися в стрессовой ситуации людьми, освобождая тем самым от этой тяжелой задачи структуры, непосредственно занятые в разрешении инцидента, а также в сборе дополнительной информации о вовлеченных в инцидент лицах или жертвах кризисной ситуации. Используемые ЦОД анкеты должны быть составлены по такой же форме, как и анкеты ТИЦ, однако в них следует четко указать, что источник информации физически находится в ЦОД. Все анкеты ЦОД следует передавать в ТИЦ, прежде чем они направляются ГУКС. ГУКС может решить провести дополнительные собеседования с родственниками и друзьями с целью подтверждения и сбора дополнительной информации.

5.11.3 Рекомендуется проводить учения по функционированию ТИЦ и ЦОД на строго регулярной основе, по крайней мере раз в год, с целью поддержания высокого уровня компетенции их сотрудников, а также обеспечения оперативности и адекватности предпринимаемых действий. В случае наличия раненых или жертв собранная ТИЦ и ЦОД информация о родственниках и друзьях имеет важнейшее значение для полиции.

5.12 ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ УГРОЗЫ

5.12.1 Весьма важно, чтобы в плане аэропорта на случай непредвиденных обстоятельств в соответствии с национальной программой авиационной безопасности были четко определены обязанности по оценке всех случаев потенциальной угрозы взрыва или других актов насилия, независимо от того, относятся ли они к воздушным судам на земле или в полете или к зданиям на территории аэропорта. Необходимо назначить и должным образом подготовить экспертов по оценке сообщений об угрозе взрыва, с тем чтобы они могли оценивать угрозу и рекомендовать меры безопасности, адекватные полученной угрозе.

5.12.2 Каждая угроза взрыва, полученная по телефону, в виде письменного сообщения или при помощи других средств связи и указывающая на возможность акта незаконного вмешательства в аэропорту или в воздухе, должна рассматриваться со всей серьезностью. Для обеспечения общественной безопасности любой такой случай необходимо расследовать самым тщательным образом и немедленно докладывать о нем. Соответствующих сотрудников необходимо ознакомить со специальной формой донесения, образец которой приводится в добавлении 4 *"Действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва".*

5.12.3 Хотя некоторые государства в силу сложившейся у них ситуации могут выступать за более строгую оценку угрозы, опыт показал, что приводимый ниже метод оценки угрозы в большинстве случаев является надежным.

Позитивная идентификация угрозы

5.12.4 Для обеспечения того, чтобы, по возможности, при наличии реальной бомбы или другого устройства результатом оценки было бы принятие соответствующих ответных мер, а в случае, когда предупреждение представляет собой намеренный обман, оценка приводила бы к минимальному нарушению деятельности, необходим системный подход к оценке угрозы взрыва.

5.12.5 Такой подход был внедрен рядом государств с использованием метода, получившего название "позитивная идентификация угрозы" (ПИУ). Смысл такой методики заключается в том, чтобы подвести специалиста по оценке угрозы взрыва к принятию логического решения. Метод ПИУ позволяет классифицировать угрозу взрыва следующим образом:

- **a) конкретная угроза,**
- **b) неконкретная угроза или**
- **c) намеренный обман.**

5.12.6 Метод ПИУ состоит в использовании специфических особенностей информации, содержащейся в угрозе, для определения того, насколько серьезно следует относиться к данной угрозе. Чем больше информации содержится в сообщении звонившего (большинство угроз передаются анонимно по телефону), тем больше вероятность того, что к данной угрозе следует относиться серьезно. Дополнительная информация о методе "позитивной идентификации угрозы" и рекомендации по его использованию приводятся в добавлении 5 *"Оценка угрозы взрыва".*

Действия летного экипажа

5.12.7 В соответствии с положениями Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* **эксплуатанты должны разрабатывать и осуществлять программы подготовки членов экипажа, которые позволяют последним предпринимать оптимальные действия для сведения к минимуму последствий актов незаконного вмешательства.**

5.12.8 Оценив обстановку, командир воздушного судна должен сообщить об обстоятельствах, связанных с возникшей угрозой, органу ОВД. При этом необходимо уделять серьезное внимание тем последствиям, к которым могут привести любые действия органов ОВД или других полномочных органов государства, противоречащие запросам командира воздушного судна.

5.12.9 В Токийской конвенции оговариваются полномочия командира воздушного судна в полете и санкционируются конкретные действия, которые должны быть им предприняты в случае акта незаконного вмешательства. Кроме того, командир воздушного судна руководит действиями всех членов экипажа, включая любых сотрудников охраны на борту. Если командир воздушного судна не в состоянии делать этого, то, в соответствии с порядком очередности, предусмотренным в руководстве эксплуатанта, командование должен принять на себя другой член экипажа, обладающий соответствующей квалификацией. Все члены экипажа, находящиеся под началом командира, оказывают ему всяческую помощь.

5.12.10 Необходимо в полной мере учитывать возможность того, что лицо, совершающее акт незаконного вмешательства на борту воздушного судна в полете, может находиться в психически неуравновешенном, легко возбудимом или нервном состоянии. Поэтому члены экипажа должны:

a) воздерживаться от ведения ненужных разговоров или предпринятия действий, которые могут вызвать раздражение данного лица;

b) проявлять должную осторожность, с тем чтобы не вызвать возбуждения у пассажиров или каких-либо действий с их стороны с целью задержать данное лицо, что может создать угрозу безопасности полета. Одной из практических мер ограничения действий со стороны пассажиров является рекомендация застегнуть привязные ремни;

c) прекратить обслуживание алкогольными напитками.

5.12.11 Чрезвычайно важным моментом для безопасного выполнения полета является обеспечение безопасности кабины летного экипажа. После начала действий, представляющих собой акт незаконного захвата, необходимо предпринять попытку уговорить правонарушителей не входить в кабину летного экипажа.

5.12.12 Во многих случаях летный экипаж воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, не располагает необходимой полетной документацией и руководствами для выполнения полетов в том районе, где произошел этот акт. Поэтому желательно на случай чрезвычайной обстановки обеспечивать летный экипаж комплектом оперативной действующей аэронавигационной документации для возможной посадки в районах, расположенных в стороне от запланированного маршрута. Такой комплект технической/аэронавигационной информации поможет экипажу благополучно выполнить посадку в незнакомом, но находящемся в пределах дальности полета аэропорту. Дополнительные рекомендации по действию экипажа в случае акта незаконного вмешательства содержатся в *Руководстве по реализации положений Приложения 6, касающихся авиационной безопасности* **(Doc 9811, для служебного пользования).**

Угроза взрыва на земле

5.12.13 Когда угроза взрыва или предупреждение о нем касаются воздушного судна, еще находящегося на земле, то после оценки такого предупреждения эксплуатанты воздушных судов по согласованию с полномочными органами аэропорта и другими ответственными правоохранительными структурами должны предпринять следующие действия:

a) произвести высадку всех пассажиров и членов экипажа вместе со всей ручной кладью, используя для этой цели лестничные трапы или посадочную галерею аэровокзала. Аварийные надувные трапы следует использовать только в чрезвычайных обстоятельствах;

b) отбуксировать воздушное судно в удаленное место, например к изолированному месту стоянки;

c) изолировать и провести повторный досмотр всех пассажиров и их ручной клади и держать их в отдельной зоне, до тех пор пока члены экипажа, перевозимый в грузовом отсеке багаж, груз и бортпитание и бортприпасы не пройдут проверку/досмотр с помощью технических средств или ручной досмотр и не будут объявлены безопасными;

d) выгрузить весь перевозимый в грузовом отсеке багаж и попросить пассажиров опознать свой багаж, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;

e) выгрузить весь груз, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;

f) выгрузить и проверить целостность упаковки бортпитания и бортприпасов;

д) произвести обыск (осмотр) воздушного судна.

5.12.14 В случае угрозы взрыва обыск воздушного судна производится только назначенными и должным образом подготовленными сотрудниками правоохранительных органов.

Угроза взрыва в полете

5.12.15 В случае угрозы взрыва в полете ответственность за принятие решений возлагается на командира воздушного судна. При угрозе взрыва на борту находящегося в полете воздушного судна возможно потребуется предпринять некоторые или все из нижеизложенных действий:

a) оценка угрозы;

b) ответные меры/принятие решений, в том числе относительно характера ответных действий (явные или скрытые);

c) проведение обыска (осмотра) в полете;

d) оценка возможных последствий наддува или выравнивания давления внутри воздушного судна;

e) определение порядка проведения осмотра (например, в первую очередь в местах общего доступа);

f) распределение обязанностей по проведению осмотра среди членов летного экипажа;

g) оповещение пассажиров об угрозе взрыва командиром воздушного судна;

h) организация возможного участия пассажиров в проведении осмотра;

i) установление порядка действий в аварийной ситуации при обнаружении предполагаемого взрывного устройства;

j) определение маршрута полета и порядка выполнения посадки и высадки пассажиров.

5.12.16 Дополнительные рекомендации относительно действий, которые следует предпринимать при угрозе взрыва в полете, приводятся в добавлении 6 *"Действия при угрозе взрыва воздушного судна".*

Порядок проведения обыска (осмотра)

5.12.17 Администрации аэропортов или эксплуатанты воздушных судов должны вводить специальные дополнительные правила и меры в зависимости от того, связаны ли угроза взрыва или предполагаемое взрывное устройство с воздушным судном в полете или на земле, либо в здании или зоне аэровокзала, или аэропорту. На борту каждого воздушного судна должны находиться план и контрольный перечень осмотра. Контрольный перечень должен быть разработан техническим отделом эксплуатанта воздушных судов. Для каждого типа воздушного судна и конфигурации кабины должен быть свой контрольный перечень.

5.12.18 При осмотре здания или воздушного судна в поисках предполагаемого взрывного устройства, о котором сообщалось в информации об угрозе взрыва, следует руководствоваться приводимыми ниже основными принципами:

a) поиск будет наиболее эффективным, если он проводится персоналом, знакомым с соответствующим зданием или воздушным судном;

b) поиск необходимо осуществлять в определенной последовательности и отчетливо помечать осмотренные зоны;

c) в течение всего периода поиска необходимо установить и поддерживать строгий контроль за доступом в проверяемое здание или воздушное судно;

d) поисковым командам следует дать указание не прикасаться к какому-либо необычному предмету, который они могут обнаружить, и не вскрывать его, а незамедлительно доложить о нем руководителю поисковой команды;

e) найденные при осмотре предполагаемые взрывные устройства следует отчетливо пометить и закрыть доступ в непосредственно прилегающую зону.

5.12.19 Дополнительные рекомендации приводятся в добавлении 9 *"Руководящие указания по проведению поиска и эвакуации".*

Порядок проведения осмотра воздушного судна в полете

5.12.20 Ввиду большого количества воздушных судов, находящихся в эксплуатации по всему миру, привести в настоящем Руководстве рекомендуемые процедуры досмотра воздушных судов, которые были бы применимы во всех случаях, невозможно. Эксплуатанты воздушных судов должны разработать контрольный перечень осмотра воздушных судов для всех типов эксплуатируемых ими воздушных судов и включить его в предназначенный для летного экипажа комплект документов по вопросам безопасности (помощь в данном процессе может оказать материал, приводимый в добавлении 7 *"Контрольный перечень осмотра воздушного судна в целях безопасности").* **Необходимо разработать и на постоянной основе осуществлять соответствующую программу подготовки для всех членов летного и кабинного экипажей.**

5.12.21 Во избежание дублирования действий осмотр воздушного судна должен проводиться в определенной последовательности сотрудниками, знакомыми с данным типом воздушного судна, имеющими при себе контрольный перечень и назначенными для осмотра конкретных отсеков воздушного судна. Особое внимание следует уделять тем местам, к которым имели доступ пассажиры, такие как основные пассажирские салоны, борткухни и туалеты, но необходимо осмотреть также кабину экипажа или нижние отсеки, в которые имеется доступ во время полета.

5.12.22 Как правило, осмотр должен проводиться с соблюдением чрезвычайной осторожности и с использованием фонарей и зеркал, если он выполняется в труднодоступных или неосвещенных местах. Досматриваться должны все помещения, двери которых можно легко и быстро открыть. Следует тщательно осмотреть места установки оборудования, поскольку взрывное устройство может быть помещено внутри такого оборудования, за ним или под ним. Осмотр можно не производить, если дверь, отсек или прибор надлежащим образом опечатаны или заперты, а признаки попыток их вскрытия отсутствуют.

5.12.23 Выработка рекомендаций для поисковых групп относительно внешнего вида предполагаемых взрывных устройств представляет собой трудную задачу, так как они могут быть замаскированы самым различным образом. Поисковым командам следует дать указание обращать внимание на неопознанные объекты и на все, что:

a) не должно находится в данном месте,

b) не поддается объяснению,

c) является посторонним.

5.12.24 Поскольку взрывные устройства или оружие могут быть спрятаны внутри оборудования или компонентов воздушного судна, осмотр представляющих повышенную опасность воздушных судов должен проводиться подготовленными и компетентными сотрудниками служб безопасности, которым, при необходимости, могут оказывать помощь члены экипажа или авиационный инженерно-технический персонал.

5.12.25 Дальнейшие действия предпринимаются в соответствии с добавлением 8 *"Предполагаемые взрывные устройства"* **и добавлением 9** *"Руководящие указания по проведению поиска и эвакуации".*

Порядок проведения эвакуации

5.12.26 Если администрация аэропорта или здания по согласованию с сотрудником по безопасности аэропорта примет решение об эвакуации, сотрудник по безопасности аэропорта должен указать, какие этажи или зоны необходимо освободить. В одноэтажных или двухэтажных зданиях эвакуация может быть произведена сравнительно легко, однако в зданиях, насчитывающих более трех этажей, эвакуацию, как правило, следует ограничивать зоной, непосредственно прилегающей к месту обнаружения подозрительного предмета или вещества, или помещениями, конкретно указанными в сообщении об угрозе, а также аналогичным пространством на этажах, которые находятся непосредственно под этим помещением и над ним.

5.12.27 Решение об эвакуации зданий, в которые публика обычно имеет доступ, должно приниматься администрацией здания, желательно по согласованию с сотрудником по безопасности аэропорта и/или органом, выполняющим полицейские функции. Эксплуатанты должны устанавливать аналогичный порядок действий в своих собственных зданиях. При этом необходимо учитывать следующие факторы:

a) число и частоту получения ложных угроз и влияние случаев эвакуации зданий на частоту таких угроз;

b) возможную опасность, связанную с эвакуацией, например большое скопление людей в залах или на лестничных клетках, т. е. в тех местах, где может быть размещено взрывное устройство;

c) проблемы и опасности, связанные с эвакуацией общедоступных зон (т. е. зон, в которые открыт доступ публике).

5.12.28 Дополнительная информация, касающаяся порядка проведения эвакуации, приводится в добавлении 9 *"Руководящие указания по проведению поиска и эвакуации".*

Эвакуация служб воздушного движения

5.12.29 Руководство служб воздушного движения должно разработать конкретный порядок эвакуации подразделений обслуживания воздушного движения (ОВД) в случае угрозы взрыва. В целом такой порядок будет аналогичен порядку прекращения работы органов ОВД в связи с пожаром, стихийными бедствиями или полным выходом из строя основных средств связи. При разработке такого порядка действий следует учитывать местонахождение и численность персонала подразделений ОВД, объем и характер обслуживаемого воздушного движения, наличие альтернативных возможностей для обеспечения бесперебойного обслуживания воздушного движения, а также средств связи.

5.12.30 Указанный порядок действий должен учитывать следующие моменты:

a) право, средства и метод издания приказа об эвакуации;

b) орган или органы, которым следует на временной основе передать ответственность за обслуживание воздушного движения;

c) средства и методы оповещения органа(ов), упомянутого(ых) в подпункте Ь), и передачи ему (им) основных полетных данных;

d) средства и методы оповещения воздушных судов в полете о сложившейся ситуации и порядке их действий;

e) средства и методы оповещения воздушных судов на земле и эксплуатантов о сложившейся ситуации;

f) возобновление нормальной работы после устранения или отмены угрозы взрыва, включая средства и методы выпуска приказа о возобновлении работы.

5.12.31 Следует признать, что во многих случаях, например в крупных районных диспетчерских центрах или диспетчерских пунктах подхода, полное прекращение работы подразделений ОВД невозможно по соображениям безопасности пассажиров, членов экипажа и воздушных судов. В таких случаях соответствующий порядок действий должен предусматривать сокращение численности персонала ОВД.

5.12.32 Изложенный в добавлении 9 *"Руководящие указания по проведению поиска и эвакуации"* **порядок проведения осмотра зданий с соответствующими корректировками следует, при необходимости, использовать и при осмотре зданий, в которых размещаются органы ОВД.**

Глава 6

РАССМОТРЕНИЕ, АНАЛИЗ И УВЕДОМЛЕНИЯ

6.1 ВВЕДЕНИЕ

6.1.1 После каждого происшествия или случая угрозы соответствующий полномочный орган по вопросам безопасности должен в кратчайшие сроки провести рассмотрение и анализ всех выясненных обстоятельств. В зависимости от характера и последствий происшествия может быть желательным представление письменных отчетов от участников. В любом случае все участвующие лица должны сообщить о своей роли, возникших проблемах и достигнутых результатах, взаимодействии с другими участниками и эффективности связи, а также высказать соображения о необходимости изменения или пересмотра конкретного плана действий на случай непредвиденных обстоятельств или программы безопасности.

6.1.2 Результаты такого рассмотрения и анализа наряду с рекомендациями национального отдела по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации необходимо довести до сведения всех участников для принятия мер по улучшению общего положения и устранению выявленных недостатков. О любых действиях, которые государство сочтет необходимыми для устранения недостатков, следует незамедлительно уведомить ИКАО.

6.1.3 После проведения рассмотрения и анализа соответствующему полномочному органу по вопросам безопасности необходимо провести или организовать проведение общего разбора происшествия с участием всех сотрудников служб безопасности аэропортов и эксплуатантов, членов комитетов по безопасности и других официально заинтересованных сторон. Цель такого разбора заключается в том, чтобы поделиться опытом с теми, кто не был непосредственно связан с происшествием, что позволит последним лучше подготовиться к ответным действиям, которые им, возможно, придется предпринимать в ходе будущих происшествий.

6.2 УВЕДОМЛЕНИЯ

6.2.1 Представление сведений об актах незаконного вмешательства играет важную роль, и государствам, имеющим отношение к акту незаконного вмешательства, надлежит предоставлять ИКАО всю соответствующую информацию, касающуюся связанных с обеспечением безопасности аспектов акта незаконного вмешательства, по возможности в кратчайшие сроки после прекращения такого акта. Государства должны, когда это целесообразно, предоставлять копии уведомлений, подготавливаемых для ИКАО, другим государствам, для которых они могут представлять интерес.

6.2.2 Информация, представленная государствами, будет проанализирована ИКАО для того, чтобы облегчить рассмотрение Советом предложений о новых или пересмотренных Стандартах, Рекомендуемой практике или правилах, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Эта информация используется также при разработке дополнительных инструктивных материалов для включения в настоящее Руководство и другие соответствующие документы ИКАО.

6.2.3 Опыт свидетельствует о появлении новых тенденций и методов совершения актов диверсии, взрывов различных устройств, угроз их применения и вымогательства. Поэтому, как представляется, закономерно ожидать появления новых разновидностей, еще более расширяющих диапазон незаконных актов.

6.2.4 Действенные международные и национальные программы авиационной безопасности должны предусматривать периодический пересмотр мер и правил обеспечения безопасности в целях нейтрализации появляющихся новых разновидностей, а также новых методов и приемов, используемых при совершении актов незаконного вмешательства.

6.2.5 В связи с этим необходимо, чтобы государства запрашивали уведомления, касающиеся неполитических аспектов происшествий всех типов, и сами направляли в ИКАО подобные уведомления. Государству следует проводить подробный анализ таких уведомлений, делать на его основе соответствующие выводы и распространять существенную информацию и рекомендации для принятия эффективных мер защиты. Уведомления должны направляться в оперативном порядке и содержать подробные данные о недостатках в программах государств, вскрытых в ходе рассмотрения/анализа и разбора происшествия, и/или планы совершенствования методов и правил, которые оказались неэффективными.

6.2.6 Подробную информацию по важным вопросам, таким как новые или необычные способы и методы действий преступников, следует оперативно доводить до сведения соответствующих полномочных органов по вопросам безопасности аэропортов, в которых могут быть применены аналогичные способы. Широкая огласка в таких вопросах представляется нежелательной, однако необходимо, чтобы все аэропорты, которые могут стать объектом аналогичных действий, в особенности расположенные в соседних государствах, получали информацию в самом оперативном порядке. Это позволит своевременно разработать и реализовать эффективные контрмеры и процедуры.

6.2.7 Каждое государство незамедлительно представляет в ИКАО уведомление о каждом случае незаконного захвата (как успешном, так и неудавшемся), поскольку краеугольным камнем программы авиационной безопасности являются превентивные меры. Составление полного окончательного уведомления нередко требует проведения значительного по объему расследования, в связи с чем его подготовка занимает несколько недель. Поэтому для того, чтобы ИКАО могла своевременно получать информацию о меняющихся разновидностях незаконных актов, необходимо представлять следующие уведомления:

- **a) предварительное уведомление об акте незаконного вмешательства должно быть подготовлено и направлено в ИКАО в кратчайшие сроки государством регистрации (добавление 10);**
- **b) окончательное уведомление об акте незаконного вмешательства должно быть подготовлено и направлено государствами в ИКАО после завершения расследования (добавление 10).**

6.2.8 Формат уведомления рассчитан на информацию о любом из следующих актов незаконного вмешательства:

- **a) акт незаконного захвата воздушного судна;**
- **b) попытка незаконного захвата воздушного судна;**
- **c) незаконный акт, направленный против безопасности гражданской авиации (включая диверсии, преднамеренное нанесение ущерба, помещение бомб и других взрывных устройств и взрывчатых веществ в аэропортах, на воздушных судах или в авиапочте, авиагрузе, багаже и т. д.);**
- **d) попытка совершения незаконного акта, направленного против безопасности полетов гражданской авиации;**
- **e) любые другие акты незаконного вмешательства (включая вооруженные нападения в аэропортах и другие незаконные акты, направленные против сотрудников, сооружений и транспортных средств вне аэропорта, а также прочие акты, которые могут представлять потенциальную угрозу международной гражданской авиации и ее службам);**
- **f) другие, не указанные выше акты.**

Сроки представления уведомлений

6.2.9 Предварительные уведомления должны быть подготовлены на одном из рабочих языков Организации соответствующим полномочным органом и направлены соответствующим государствам и ИКАО авиапочтой в течение 30 дней после даты происшествия. Если необходимо предпринять незамедлительные корректирующие действия, соответствующие государства и ИКАО должны получить с помощью наиболее удобных и оперативных средств всю подробную информацию, как только она станет известной.

6.2.10 По возможности, полномочный орган каждого государства (по крайней мере государства, в котором началось происшествие, и государства, в котором происшествие завершилось) должен направлять окончательные уведомления в течение 60 дней в адрес:

a) государства, которое начало расследование, если оно делегировало ответственность за проведение расследования другому государству;

b) государства регистрации;

c) государства эксплуатанта;

d) государств, граждане которых погибли, имеют телесные повреждения или задержаны в результате происшествия;

e) любого государства, которое представило относящуюся к этому происшествию информацию, необходимые средства и службы, экспертов или оказало другую помощь;

f) ИКАО.

6.2.11 В интересах защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства государства, проводящие расследование, должны как можно скорее публиковать свои окончательные уведомления о происшествии и, по необходимости, дополнительную новую информацию и направлять их копии в ИКАО.

6.2.12 Полномочный орган, проводящий расследование происшествия, должен на всех этапах расследования незамедлительно представлять соответствующим полномочным органам по вопросам безопасности, в том числе органам других государств, рекомендации о корректирующих действиях, которые необходимо оперативно предпринять для предотвращения аналогичных происшествий. Такие действия не следует откладывать до завершения подготовки окончательного уведомления.

Добавление 1

СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ, ПОДВЕРГАЮЩЕМСЯ АКТУ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

ЦЕЛЬ

1. Цель этих действий - обеспечить поступление всей соответствующей информации о воздушном судне, подвергшемся акту незаконного вмешательства, в распоряжение государств, которые могут иметь отношение к данному рейсу, что позволит принимать своевременные и правильные решения и меры по обеспечению безопасности пассажиров и членов экипажа, воздушного судна, всех других находящихся поблизости гражданских воздушных судов, а также в распоряжение прочих сторон, которые могут иметь отношение к полету данного воздушного судна.

ТРЕБУЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2. Подлежащая сбору, сопоставлению и распространению информация включает:

a) заданный или предполагаемый маршрут;

b) детали плана полета;

c) данные о летной годности воздушного судна;

d) число и состояние раненых на борту;

e) число членов экипажа, пассажиров и преступников на борту;

f) количество, типы (и другие данные) оружия, взрывных и зажигательных устройств, которые, согласно сведениям или предположениям, находятся у преступников, или взрывных или зажигательных устройств, обнаруженных на борту воздушного судна;

g) физическое состояние членов летного экипажа;

h) состав и подготовленность летного экипажа для выполнения заданного маршрута полета;

i) предшествующее полетное время и ограничения по полетному времени летного экипажа;

j) навигационные карты и соответствующая документация, которые имеются на борту для выполнения полета по заданному маршруту в пункт назначения.

3. Источники, откуда может быть получена эта информация, а также организации и официальные лица, которые могут запросить ее, приведены в дополнении А к данному добавлению.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

4. Причины поступления или отсутствия информации, требуемой от эксплуатанта, органов ОВД или служб безопасности, определяются рядом изменяющихся факторов, а именно:

a) когда, где и при каких обстоятельствах была получена первая информация об акте незаконного вмешательства;

b) какая связь была возможна и разрешена с летным экипажем и/или преступниками;

c) изменения маршрута и пунктов назначения, которые были замечены органами ОВД или о которых им было сообщено;

d) возможность определения: количества раненых на борту; запаса топлива, бортприпасов, включая основные продукты питания и воду, и данных о летной годности воздушного судна; состояния, состава и подготовленности летного экипажа; числа заложников на борту воздушного судна и конкретных обстоятельств на данный момент;

e) возможность определения количества, типов и т. д. оружия, взрывчатых и зажигательных веществ и устройств, имеющихся у преступников, или взрывных зажигательных устройств, обнаруженных на борту воздушного судна;

f) роль эксплуатанта, особенно в тех случаях, когда он:

не имеет представителей на аэродроме предшествующей посадки или

не принимает участия в обслуживании воздушного судна.

5. Ответственность за сбор и распределение всей требуемой в целях безопасности информации нежелательно возлагать на негосударственное юридическое лицо, каковым является эксплуатант, который в отдельных случаях может не иметь представителей в аэропортах, где воздушное судно совершало или предполагает совершить посадку. Кроме того, нежелательно возлагать ответственность за сбор информации, не относящейся к обслуживанию воздушного движения, на органы ОВД в периоды, когда они могут нести максимальную нагрузку. По этим причинам основную ответственность за сбор и распространение необходимой для целей безопасности информации рекомендуется возлагать на специально выделенную службу безопасности.

6. Однако органы ОВД и эксплуатант должны по мере возможности оказывать помощь в сборе требуемой информации. Распределение ответственности целесообразно произвести на указанном уровне и следующим образом:

a) эксплуатант: предоставляет всю имеющуюся, относящуюся к делу информацию, которая не содержится в плане полета;

b) органы ОВД: предоставляют всю имеющуюся информацию по ОВД и, если возможно, оказывают помощь в получении от пилота другой необходимой информации;

c) назначенная служба безопасности: собирает, систематизирует и анализирует всю требуемую информацию, включая рекомендации специалистов, запрашиваемые командиром воздушного судна, и с помощью самых быстродействующих средств незамедлительно передает такую информацию другим заинтересованным службам безопасности, а при необходимости или целесообразности - командиру воздушного судна, и одновременно направляет полномочному органу по вопросам безопасности информацию о предпринятых действиях.

Примечание. В ряде случаев целесообразно использовать средства связи эксплуатанта, если они окажутся самыми быстродействующими.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

7. Чрезвычайный характер актов незаконного вмешательства требует незамедлительной передачи информации о них с помощью самых быстродействующих средств в целях своевременной реализации планов по обеспечению безопасности подвергшегося нападению воздушного судна, а также других воздушных судов, для которых они могут представлять опасность. Поэтому орган ОВД, который первым получил информацию о том, что воздушное судно подверглось акту незаконного вмешательства, должен передать первоначальное аварийное сообщение, содержащее всю имеющуюся информацию, тем органам ОВД, для которых она может представлять интерес, принимая во внимание продолжительность полета данного воздушного судна по запасу топлива, возможность неожиданных изменений пункта назначения и другие относящиеся к данному происшествию факторы.

8. По ходу выполнения полета органы ОВД должны передавать обновленную информацию, требуемую в соответствии с Приложением 11 и PANS-ATM для целей обслуживания воздушного движения и выполнения поисково-спасательных работ.

9. Одновременно службы безопасности заинтересованных государств должны передавать всю имеющуюся информацию службам безопасности, находящимся в известном или предполагаемом пункте назначения воздушного судна, а также службам безопасности государств, над территориями которых, как ожидается, будет пролетать данное воздушное судно.

10. Требования к органам ОВД, касающиеся передачи информации о воздушном судне, которое подверглось акту незаконного вмешательства, включены в положения, содержащиеся в Приложении 11 и PANS-ATM.

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ СТАНДАРТНЫХ ДЕЙСТВИЙ

11. Ниже приводится последовательность действий, которые требуется предпринять для достижения указанной цели:

a) орган ОВД информирует назначенные службы безопасности и эксплуатанта сразу после того, как стало известно, было замечено или возникло подозрение, что воздушное судно подвергается акту незаконного вмешательства;

b) если воздушное судно изменило первоначальный маршрут и пункт его назначения неизвестен, органы ОВД, используя имеющиеся в их распоряжении подробные данные плана полета и другую надежную информацию, должны попытаться определить фактический или предполагаемый(ые) маршрут(ы) и/или пункты назначения и уведомить об этом назначенные службы безопасности и эксплуатанта;

c) служба ОВД передает аварийное сообщение всем органам ОВД, которые могут иметь отношение к данному рейсу, и сообщает им всю имеющуюся информацию;

d) служба ОВД запрашивает дополнительные данные плана полета у органа ОВД аэропорта вылета;

e) эксплуатант оказывает содействие, предоставляя требуемую информацию назначенным службам безопасности;

f) службы безопасности осуществляют сбор всей требуемой информации и передают ее согласно п. 9;

g) при необходимости, по ходу выполнения полета указанный порядок действий повторяется;

h) службы безопасности аэропорта, в котором воздушное судно должно или планирует произвести посадку, вводят в действие план, предусмотренный на случай чрезвычайной обстановки, с целью обеспечения безопасности раненых или больных людей, пассажиров и членов экипажа, а также воздушного судна. При необходимости, службы безопасности аэропорта вводят в действие планы мероприятий на случай серьезных последствий, вызванных авиационным происшествием при посадке или последующим взрывом и/или пожаром на борту воздушного судна;

i) после прибытия воздушного судна в конечный пункт назначения и завершения акта незаконного вмешательства, служба ОВД направляет сообщение о прибытии воздушного судна в аэропорт вылета и во все адреса, куда были направлены аварийные сообщения и последующие изменения к ним, при этом службами безопасности предпринимаются параллельные действия.

Дополнение А к добавлению 1

ТАБЛИЦА ТРЕБУЕМОЙ ИНФОРМАЦИИ, ЗАПРАШИВАЮЩИХ ЕЕ ОРГАНИЗАЦИЙ И ВОЗМОЖНЫХ ЕЕ ИСТОЧНИКОВ (для случаев, когда акт незаконного вмешательства касается нескольких государств или аэропортов)

Требуемая информация	Запрашивающая организация	Возможный источник
ДЕТАЛИ ПЛАНА ПОЛЕТА		
заданный или предполагаемый маршрут **эшелоны полета** **отклонение от заданного или предполагаемого маршрута**	**органы ОВД** **координационный центр поиска и спасания** **назначенные службы безопасности** **эксплуатант**	**эксплуатант** **пилот** **если пилот не поддерживает связь с землей, полезную информацию об изменении маршрута могут предоставлять оснащенные РЛС органы ОВД** **данные наблюдения с борта других воздушных судов**
ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ		
заданный или предполагаемый пункт назначения и расчетное время прибытия **продолжительность полета по запасу топлива** **аварийно-спасательное оборудование**	**администрации аэропортов** **службы безопасности** **органы ОВД** **эксплуатант**	**органы ОВД** **сообщение о плане полета** **эксплуатант** **пилот** **координационный центр поиска и спасания** **при проведении дозаправки - администрация аэропорта и/или эксплуатант, а также службы безопасности аэропорта**
ДАННЫЕ О ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНОГО СУДНА		
снижение эксплуатационных характеристик воздушного судна в результате акта незаконного вмешательства, взрыва или других причин	**администрации аэропортов** **службы безопасности** **органы ОВД** **эксплуатант** **координационный центр поиска и спасания**	**пилот** **эксплуатант** **службы безопасности аэропорта** **другие лица, которые получили требуемую информацию посредством наблюдений**

Требуемая информация	Запрашивающая организация	Возможный источник
ЧИСЛО ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА, ПАССАЖИРОВ, ЗАЛОЖНИКОВ И ПРЕСТУПНИКОВ И ИХ ФИЗИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ		
общее число людей на борту **число тяжелораненых** **был ли кто-либо из неосновных членов экипажа выведен из строя? Если да, указать степень недееспособности** **сведения о лицах, нуждающихся в отпускаемых по рецепту лекарственных средствах или специальном медицинском обслуживании непосредственно после посадки** **количество, типы и т. д. оружия, взрывных и зажигательных устройств, которые, согласно сведениям или предположениям, находятся у преступников или обнаружены на борту воздушного судна** **опасность авиационного происшествия при посадке или последующего взрыва и/или пожара** **наличие на борту достаточного запаса продуктов питания, питьевой и прочей воды**	**администрации аэропортов** **службы безопасности** **органы ОВД** **эксплуатант** **координационный центр поиска и спасания**	**данные о количестве членов экипажа и пассажиров могут быть получены от:** • **пилота** • **органов ОВД в аэропорту вылета** • **эксплуатанта** **информация о физическом состоянии находящихся на борту лиц, запасах продуктов и воды может быть получена от:** • **пилота** • **служб безопасности аэропорта** • **эксплуатанта** • **других лиц, которые получили требуемую информацию посредством наблюдений**
СОСТАВ ЭКИПАЖА, ОПЫТ И ЗНАНИЕ ВЕРОЯТНЫХ МАРШРУТОВ ПОЛЕТА И ЗАДАННОГО ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ		
разъяснений не требуется	**администрации аэропортов** **службы безопасности** **органы ОВД**	**эксплуатант** **пилот** **службы безопасности аэропорта в том случае, когда изменение состава экипажа было произведено без согласования с эксплуатантом**

Требуемая информация	Запрашивающая организация	Возможный источник
НАЛИЧИЕ НА БОРТУ НАДЛЕЖАЩИХ НАВИГАЦИОННЫХ КАРТ И ДОКУМЕНТАЦИИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТА ПО ЗАДАННОМУ ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМОМУ МАРШРУТУ В ЗАДАННЫЙ ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ		
разъяснений не требуется	**органы ОВД - в случае изменения маршрута полета с заходом в район, для которого на борту воздушного судна нет надлежащих карт и соответствующей документации**	**эксплуатант** **пилот**

Добавление 2

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ УГРОЗЫ

ВВЕДЕНИЕ

1. Согласно Приложению 17 *"Безопасность"* **каждое Договаривающее государство должно на постоянной основе производить оценку степени угрозы для деятельности гражданской авиации в пределах его территории и надлежащим образом обновлять соответствующие элементы своей национальной программы безопасности гражданской авиации. Данное требование подразумевает решение двух концептуальных задач: оценка угрозы и управление риском, которые в совокупности представляют основу для выработки действенных и экономически эффективных мер безопасности по устранению угрозы в отношении деятельности гражданской авиации.**

2. Одной из наиболее трудных задач, которые приходится решать специалистам по авиационной безопасности, является разработка эффективного плана обеспечения безопасности в соответствии со степенью угрозы в отношении гражданской авиации. Решение данной задачи следует начинать с точного определения степени угрозы или угроз.

3. С этой целью была разработана методика оценки угрозы, описание которой приводится в настоящем добавлении. Применение данной методики имеет целый ряд преимуществ. Она является достаточно универсальной, т. е. может использоваться для оценки угроз в отношении эксплуатанта воздушных судов, аэропорта и государства. Во-вторых, поскольку большинство организаций располагает ограниченными людскими ресурсами и техническими средствами, данная методика позволяет сделать правильную оценку угрозы без получения значительного объема разведывательных данных и привлечения большого числа специалистов, так как использует метод количественного анализа. Кроме того, одно из главных преимуществ применения данной методики заключается в том, что она предлагает надежный способ определения угрозы, что, в свою очередь, помогает специалистам по безопасности и другим лицам, принимающим решения, оптимальным образом распределять средства, приобретать основное оборудование, необходимое для обеспечения безопасности, и распределять людские ресурсы. Последняя из перечисленных задач является частью концепции управления риском, которая описывается в добавлении 3.

4. Известно, что в рамках государства ответственность за проведение оценки характера и степени угрозы в отношении гражданской авиации может быть поручена не полномочному органу гражданской авиации, а делегирована другой организации, такой как разведывательная служба или военное ведомство. Поэтому настоящий инструктивный материал предназначен прежде всего для оказания помощи в выполнении положений Приложения 17 тем Договаривающимся государствам, которые не располагают никакими другими способами, пригодными для оценки угроз для деятельности гражданской авиации. Предполагается, что соответствующий полномочный орган, отвечающий за оценку угрозы, внесет в эту типовую методику необходимые изменения, с тем чтобы привести ее в соответствие с конкретными для данного государства условиями.

ПРОЦЕСС АНАЛИЗА

5. При разработке методики оценки угрозы для определения характера возможной угрозы в отношении аэропорта, эксплуатанта воздушных судов или государства рекомендуется системный количественный подход. Поэтому в основу такого подхода положены три основных принципа обеспечения безопасности: *определить, реализовать* **и** *поддерживать.* **При оценке угрозы проводящий анализ специалист в основном использует первый принцип -** *определить,* **в то время как два других принципа играют важную роль в процессе управления риском.**

6. При решении задачи оценки угрозы для деятельности гражданской авиации следует воспользоваться фактами и статистическими данными, накопленными в таких областях, как разведка и обеспечение авиационной безопасности, на основании которых необходимо провести анализ характера имевших место актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации. Однако для того чтобы предоставить принимающим решения лицам соответствующую данному моменту и заслуживающую доверия оценку угрозы, необходимо проанализировать большое количество различных источников информации. Поскольку отыскать надежную информацию, касающуюся угроз для авиации, зачастую бывает трудно, специалист по анализу должен оптимизировать имеющиеся случайные и неопределенные сведения. Поэтому при определении угрозы и ее последствий для производства полетов и безопасности людей, пользующихся авиатранспортом, проводящие анализ такого рода информации специалисты, будь то подготовленные сотрудники разведки, сотрудники правоохранительных органов или специалисты по авиационной безопасности, должны постоянно заниматься оценкой как текущих разведывательных данных, так и имевших место в прошлом фактов.

7. Необходимо отметить, что при анализе угрозы проводящий его специалист должен также избегать влияния принятых стандартов, таких как позиции и традиционные подходы, которые постоянно применяются в той или иной организации в качестве установленных норм и которые могут помешать процессу мышления. Специалист по анализу должен стараться не ограничивать себя только традиционными методами и процессами, а сочетать традиционный образ мышления с новыми методами оценки.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ УГРОЗЫ И КРИТЕРИИ УЯЗВИМОСТИ

8. Прежде чем приступать к оценке путем выбора ключевых моментов, или "центров тяжести", специалист по анализу должен сначала определить угрозу и критерии уязвимости. Центры тяжести можно определить как факторы или критерии, которые считаются имеющими наибольший вес или значение в данном процессе. Центры тяжести меняются в зависимости от изучаемой "системы". Такой системой могут быть страна, аэропорт, эксплуатант воздушных судов или группа людей.

9. Предлагаемая методика может быть адаптирована применительно к любой из вышеупомянутых систем, поскольку данный процесс основан на присвоении количественных значений выбранным центрам тяжести. С учетом того, что большинство организаций располагает ограниченными людскими ресурсами и техническими средствами, метод количественного анализа требует для выработки заключения меньшего количества информации. Кроме того, он требует от специалиста по анализу рассматривать относящиеся к делу данные в свете объективных, а не субъективных предположений.

10. Данный процесс предусматривает анализ двух аспектов, что в сочетании является заслуживающим доверия средством оценки угрозы и определения ответных действий по обеспечению безопасности посредством применения мер по управлению риском. Прежде всего необходимо понять, что *преднамеренный* **акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации должен, по определению, быть заранее обдуман и совершен преступниками с определенной** *целью.* **Это означает, что у некоторого лица имеется причина совершить акт незаконного вмешательства и, следовательно, приступить к планированию и осуществлению этого акта. Поэтому перед проведением оценки того, каким образом акт незаконного вмешательства может быть осуществлен в отношении того или иного объекта, специалист по анализу должен сначала рассмотреть причины, по которым акт незаконного вмешательства может быть совершен в отношении гражданской авиации, и оценить вероятность его осуществления. (Данная предпосылка исключает возможность применения этой методики для анализа угрозы, связанной с каким-либо инцидентом, при котором выполнение полета может быть нарушено недисциплинированным пассажиром или психически неуравновешенной личностью, чьи действия являются спонтанными, и их нельзя предсказать.)**

11. Следующий этап состоит в создании рабочих инструментов, предназначенных для оказания помощи в процессе оценки. Рабочий инструмент, используемый при данной методике, получил название "матрица уязвимости". Описанные в настоящем добавлении две матрицы уязвимости могут быть объединены в целях проведения

окончательного анализа для последующего процесса управления риском, либо их можно использовать независимо друг в друга по усмотрению специалиста по анализу. Следует отметить, что для оценки уязвимости аэропорта необходимо использовать как минимум матрицу категорий угроз авиационной безопасности.

12. В целях настоящего инструктивного материала в матрице уязвимости №1 отображены характеристики группы людей, способных совершить акты незаконного вмешательства (см. таблицу A2-1). Во второй матрице отражены категории угроз авиационной безопасности, и ее можно модифицировать применительно к оценке угрозы в отношении потенциальной цели, например аэропорта, или для оценки уровня авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов или государства (см. таблицы A2-2 и A2-3).

ХАРАКТЕРИСТИКА ГРУППЫ

13. При составлении матрицы уязвимости, характеризующую некую группу людей, необходимо исходить из допущения о том, что большинство "систем", состоящих из людей, можно классифицировать по пяти основным признакам. Таким образом, любую группу можно охарактеризовать как имеющую следующие признаки: *руководство, сущность системы, инфраструктуру, контингент* и *механизм борьбы.* Для проведения оценки группы, способной совершить акты незаконного вмешательства, будь то террористическая группа, повстанческая группировка или организованная преступная группа, перечисленные пять признаков принимаются в качестве центров тяжести.

14. Функция *руководство* включает в себя, среди прочего, иерархическую структуру группы, наличие законного политического представительства и использование авторитета харизматических личностей.

15. *Сущность системы* можно охарактеризовать как намерения и устремления группы претворить в жизнь свои теоретические цели, такие как политическая программа или религиозные убеждения, посредством проведения разведывательных операций, приобретения оружия, расширения источников финансирования и подготовки исполнителей.

16. *Инфраструктура* включает в себя несколько составляющих, таких как размер и количество "ячеек" или подразделений группы, налаженная сеть связи и эффективное использование транспортных путей и каналов снабжения.

17. Под *контингентом* подразумевается существование широкой сети поддержки со стороны сочувствующих местных жителей или других людей, которые могут предоставлять членам группы безопасное убежище, снабжать продовольствием и деньгами в силу того, что они разделяют убеждения и цели группы, а возможно, из-за страха или по принуждению.

18. Признак *механизм борьбы* ассоциируется с ведением группой действий для достижения своих целей. Участвующих в таких действиях членов группы можно называть боевиками, к ним, например, относятся воздушные пираты или "специалисты", такие как изготовители взрывных устройств.

19. Каждый из перечисленных выше признаков может быть разбит на более мелкие функциональные подкатегории в зависимости от детальности анализа, проводимого специалистом. К этим подкатегориям можно отнести такие факторы, как способность группы совершать насильственные действия, данные об известных ранее совершенных акциях и месте их проведения, степень приверженности идеологическим целям (например, террористы-самоубийцы). Суммарная величина оценочных значений, присвоенных каждому центру тяжести, которая указана в нижней строке матрицы, используется специалистом по анализу как характеристика группы и является надежной оценкой вероятной способности данной группы совершить акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

КАТЕГОРИИ УГРОЗ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

20. Вторая матрица уязвимости составляется исходя из шести категорий угроз. Эту матрицу можно расширить, включив в нее дополнительные факторы, которые специалист по анализу сочтет важными, однако в описываемой здесь типовой матрице число категорий ограничено категориями угроз, наиболее часто затрагивающими деятельность гражданской авиации.

21. К указанным категориям угроз относятся следующие: наличие группы, способной совершить незаконный акт; данные об акциях, совершенных против гражданской авиации в прошлом; существование внутренних конфликтов, состояние экономического кризиса, количество рейсов, выполнение рейсов повышенного риска. Выделенные шесть областей представляют собой отличные от характеристики группы центры тяжести. Нетрудно заметить, что эти центры тяжести в большей степени подходят для оценки угроз в отношении государств, эксплуатантов воздушных судов и аэропортов.

22. После суммирования оценочных значений специалист по анализу получает количественный метод прогнозирования степени угрозы для цели, применительно к которой производится оценка. Если данную сумму объединить с суммарной величиной для характеристики группы, то полученный результат можно непосредственно отнести к объему ответных мер по обеспечению безопасности, который будет соизмерим с этим оценочным значением степени угрозы.

23. Следует подчеркнуть, что, как и при использовании любого метода анализа, такой процесс сохраняет свои преимущества только в том случае, если он осуществляется на постоянной основе. При оценке любого изменения оценочного значения степени угрозы важное значение имеет установленный порядок периодического изучения текущих данных. Таким образом, при осуществлении надлежащего контроля и руководства данная методика оценки угрозы по-прежнему будет предоставлять специалистам по авиационной безопасности и другим лицам, принимающим решения, средство для эффективного управления риском и принятия ответных мер по обеспечению безопасности.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

24. При приведении к окончательному виду матриц, пояснения к которым даны в таблицах A2-1 - A2-3, специалист по анализу должен:

a) сначала задать критерии, подлежащие оценке;

b) заполнить столбцы в соответствии с оценочными значениями, указанными в обеих матрицах;

c) сложить суммарные значения соответственно в каждой строке и каждом столбце;

d) присвоить приоритеты ответным мерам таким образом, чтобы большему оценочному значению соответствовала более высокая степень угрозы и уязвимости.

25. Обычно предполагается, что любая оценка угрозы должна сопровождаться подробным объяснением с обоснованием сделанных выводов. Хорошо обоснованное пояснение служит основой для итоговой программы управления риском, которая будет разработана с целью противодействия определенной в результате оценки угрозе или угрозам в отношении гражданской авиации.

Таблица A2-1. Матрица уязвимости №1.

Типовые критерии и оценочные значения признаков системы для характеристики группы.
(Количество вопросов, при необходимости, может быть увеличено.)

[НАЗВАНИЕ ГРУППЫ, ПОДЛЕЖАЩЕЙ ОЦЕНКЕ]

ПРИЗНАКИ	*КРИТЕРИИ*	*ОЦЕНОЧНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ*	*КОЛИЧЕСТВО ПУНКТОВ*
РУКОВОДСТВО	**Имеет ли группа вышестоящее руководство?** **Является ли руководство централизованным?** **Едино ли руководство в отношении своих целей?**	**Каждый ответ ДА соответствует 1 пункту.** **Каждый ответ НЕТ или НЕИЗВЕСТНО соответствует 0**	
СУЩНОСТЬ СИСТЕМЫ	**Имеются ли у группы мотивы или основания?** **Придает ли группа свои мотивы гласности?** **Располагает ли группа достаточными возможностями для активных действий?**	**Каждый ответ ДА соответствует 1 пункту.** **Каждый ответ НЕТ или НЕИЗВЕСТНО соответствует 0**	
ИНФРАСТРУКТУРА	**Имеет ли группа определенную структуру?** **Насколько широкой является данная структура?** **Является ли она эффективной?**	**Каждый ответ ДА соответствует 1 пункту.** **Каждый ответ НЕТ или НЕИЗВЕСТНО соответствует 0**	
КОНТИНГЕНТ	**Получает ли группа поддержку со стороны местных или иностранных государственных источников?** **Имеются ли у группы сторонники из числа местных жителей?** **Преданы ли члены группы своему делу?**	**Каждый ответ ДА соответствует 1 пункту.** **Каждый ответ НЕТ или НЕИЗВЕСТНО соответствует 0**	
МЕХАНИЗМ БОРЬБЫ	**Осуществляет ли группа активную вербовку новых членов?** **Проходят ли члены группы боевую подготовку?** **Имеются ли у группы успешно проведенные акции?**	**Каждый ответ ДА соответствует 1 пункту.** **Каждый ответ НЕТ или НЕИЗВЕСТНО соответствует 0**	
		СУММАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПУНКТОВ	

Примечание.
СУММАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПУНКТОВ, РАВНОЕ 11-15, соответствует большой вероятности того, что группа совершит незаконный акт.
СУММАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПУНКТОВ, РАВНОЕ 6-10, соответствует средней вероятности того, что группа совершит незаконный акт.
СУММАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПУНКТОВ, РАВНОЕ 0-5, соответствует малой вероятности того, что группа совершит незаконный акт.

Таблица A2-2. Матрица уязвимости №2

КАТЕГОРИИ УГРОЗ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

[ЭКСПЛУАТАНТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ], или [АЭРОПОРТ], или [ГОСУДАРСТВО]	НАЛИЧИЕ ГРУППЫ	ДАННЫЕ О ПРОШЛЫХ АКЦИЯХ	ВНУТРЕННЕЕ ПРОТИВО-БОРСТВО	ЭКОНОМИ-ЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ	КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ	РЕЙСЫ ПОВЫШЕН-НОГО РИСКА	СУММАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПУНКТОВ

Таблица A2-3. Определения и оценочные значения категорий угроз авиационной безопасности для матрицы уязвимости № 2.

Наличие группы	**Известно о наличии группы, способной совершать незаконные акты.**		
Оценочные значения	**Наличие = Оценочное значение 1**	**Отсутствие = Оценочное значение 0**	
Данные о прошлых акциях	**Имеются данные о ранее совершенных нападениях. Это могут быть любые виды насильственных действий, однако особое внимание следует обращать на любые акции, направленные против гражданской авиации, такие как воздушное пиратство, взрывы в аэропорту или пункте продажи билетов эксплуатанта воздушных судов, а также другие вооруженные нападения, совершенные вблизи аэропорта.**		
Оценочные значения	**Частые = Оценочное значение 2**	**Редкие = Оценочное значение 1**	**Отсутствуют = Оценочное значение 0**
Внутреннее противоборство	**Неспокойная внутренняя обстановка, например продолжающаяся или надвигающаяся гражданская война или другие политические волнения.**		
Оценочные значения	**Серьезное = Оценочное значение 2**	**Незначительное = Оценочное значение 1**	**Отсутствует = Оценочное значение 0**
Экономические проблемы	**Состояние экономического кризиса, которое может привести к значительному сокращению финансирования и таким образом повлиять на способность поддерживать на требуемом уровне меры по обеспечению авиационной безопасности.**		
Оценочные значения	**Серьезные = Оценочное значение 2**	**Незначительные = Оценочное значение 1**	**Отсутствуют = Оценочное значение 0**
Количество рейсов	**Объем воздушного движения. (Чем больше количество рейсов, особенно пассажирских, тем больше вероятность совершения незаконного акта.)**		
Оценочные значения	**50 + рейсов в неделю = Оценочное значение 3**	**20-49 рейсов в неделю = Оценочное значение 2**	**1-19 рейсов в неделю = Оценочное значение 1**
Рейсы повышенного риска	**Любой эксплуатант воздушных судов или рейс, которые могут рассматриваться как особенно уязвимые для актов незаконного вмешательства. К эксплуатантам воздушных судов и рейсам повышенного риска относятся, например, те, которые ранее уже подвергались нападениям; однократные пассажирские рейсы или сезонные, периодически повторяющиеся рейсы , такие как обслуживающие международные спортивные мероприятия или перевозящие паломников, нападения на которые наиболее широко освещаются в средствах массовой информации; частые трудовые конфликты.**		
Оценочные значения	**Имеют место = Оценочное значение 1**	**Отсутствуют = Оценочное значение 0**	

Добавление 3

МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ РИСКОМ

ВВЕДЕНИЕ

1. Согласно Приложению 17 каждое Договаривающееся государство должно на постоянной основе производить оценку степени угрозы для гражданской авиации в пределах его территории и разрабатывать и реализовывать руководящие принципы и правила для надлежащей корректировки соответствующих элементов своей национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА) на основании оценки риска, проводимой соответствующими национальными полномочными органами. Данное требование предполагает решение двух концептуальных задач: оценка угрозы и управление риском, которые в совокупности составляют основу для выработки действенных и экономически эффективных мер безопасности в отношении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. В настоящем добавлении главное внимание уделено модели управления риском. Инструктивный материал, касающийся методики оценки угрозы, приводится в добавлении 2.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2. Специалисты по безопасности уже давно признали, что осуществление повышенных превентивных мер, соизмеримых с повышенной степенью угрозы, сопряжено с затратами, которые могут оказаться тяжелым финансовым бременем для государства или авиационного полномочного органа. Поэтому считается, что эффективнее развертывать средства защиты не повсеместно, а там и тогда, где и когда это наиболее необходимо. Такая концепция называется "управление риском".

3. Содержащиеся в Приложении 17 Стандарты представляют собой базовый комплекс превентивных мер безопасности, которые, как ожидается, должны в одинаковом объеме применяться в обслуживающих гражданскую авиацию аэропортах всех Договаривающихся государств, независимо от характера и степени угрозы для деятельности гражданской авиации. Хотя целью этих мероприятий является внедрение минимальных единообразных стандартов в аэропортах, обслуживающих гражданскую авиацию, вместе с тем конкретных стандартов, дифференцированных по степени и характеру угрозы, не существует. При введении тем или иным государством дополнительных мер безопасности в связи с повышенной степенью угрозы могут возникнуть трудности с реализацией их на постоянной основе, особенно в тех случаях, когда эти дополнительные меры не были выбраны применительно к конкретной угрозе. Поэтому государству следует сначала произвести надлежащую оценку характера и степени угрозы в пределах своих границ, а затем вводить соответствующие повышенные меры безопасности в своих аэропортах и для эксплуатантов, выполняющих полеты в государство/из государства. В целях использования всеми Договаривающимися государствами единого подхода к решению данной проблемы была разработана модель управления риском, которую Договаривающиеся государства могут применять при ответных действиях в условиях повышенной степени угрозы и, в случае необходимости, вносить в нее соответствующие изменения.

4. Преимущество метода управления риском состоит в том, что государство может вводить повышенные меры безопасности либо для предотвращения незаконных актов в отношении аэропортов и деятельности эксплуатантов воздушных судов, либо, как минимум, для уменьшения последствий при совершении таких актов. К числу наиболее очевидных преимуществ этого метода относятся возможность оптимального распределения финансовых и людских ресурсов и повышение доверия общественности к безопасности воздушного сообщения с данным государством.

КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ РИСКОМ

5. В методике оценки угрозы и в методе управления риском в целом используются три основных принципа обеспечения безопасности: *определить, реализовать* **и** *поддерживать.* **При оценке угрозы используется главным образом первый принцип, а второй и третий принципы играют важную роль в процессе управления риском.**

6. Основной целью любых контрмер по обеспечению безопасности является предотвращение. Поэтому после завершения первого этапа - *определить* **угрозу или угрозы для гражданской авиации - следующая задача заключается в разработке надлежащих контрмер по обеспечению безопасности, соизмеримых со степенью угрозы. При решении этой задачи используется принцип** *реализовать.*

7. Если предположить, что потенциальные преступники, намеревающиеся вмешаться в деятельность гражданской авиации, могут преодолеть систему безопасности при условии, что у них будет достаточно информации, времени и возможностей, то тогда логической целью будет поиск наилучшего способа, который не позволит преступникам успешно совершить акт незаконного вмешательства. Для этого потребуется рассмотреть вопрос о реализации надлежащих превентивных мер безопасности.

8. Такого рода оперативное вмешательство предполагает использование третьего принципа - *поддерживать,* **который подразумевает наличие у государства политической воли и соответствующих возможностей для поддержания надлежащих надежных практических мер по обеспечению безопасности. Без твердого стремления** *поддержать* **эффективные меры авиационной безопасности действенность двух других принципов снижается. При осуществлении мер по предотвращению актов незаконного вмешательства и других преступных действий, направленных против аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, необходимо произвести оценку степени поддержания мер безопасности посредством проведения инспекционных и полномасштабных проверок и обзоров, которые, например, предусматриваются национальной программой контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации (НПККБГА).**

МАТРИЦА УПРАВЛЕНИЯ РИСКОМ

9. В настоящем разделе приводятся критерии для трех степеней угрозы, которым соответствуют три перечня предлагаемых контрмер, представленных в форме матрицы управления риском в таблице АЗ-1:

a) *Первая степень - низкая.* **Указывает на существование незначительной угрозы, когда в отсутствии поддающихся проверке разведывательных данных о том, что тот или иной эксплуатант воздушного судна или аэропорт является объектом для нападения, существует** *возможность* **незаконного вмешательства со стороны отдельных лиц или групп по таким причинам, как гражданские волнения, трудовые конфликты и активное присутствие антиправительственных группировок.**

b) *Вторая степень - средняя.* **Разведывательные данные указывают на существование** *вероятности* **того, что один или несколько эксплуатантов воздушных судов и/или аэропортов являются объектами для нападения.**

c) *Третья степень - высокая.* **Разведывательные данные указывают на то, что один или несколько эксплуатантов воздушных судов и/или аэропортов являются** *конкретными* **объектами нападения.**

10. Прежде чем предписывать введение контрмер, необходимо предпринять следующие действия:

a) оценить характер и степень угрозы для эксплуатанта или аэропорта, исходя из достоверной оценки угрозы;

b) определить продолжительность существования повышенной степени угрозы;

c) ознакомиться с расположением и функционированием находящихся под угрозой объектов;

d) произвести учет имеющихся сотрудников службы безопасности и соответствующего оборудования;

e) проанализировать действующие на данный момент меры безопасности;

f) определить количество рейсов и пассажиров, а также объем багажа и груза, которые должны быть подвергнуты более строгим правилам проверки в целях обеспечения безопасности.

Таблица А3-1. Предлагаемые меры безопасности для низкой, средней и высокой степени угрозы

№	*ЗОНА ВНИМАНИЯ*	*НИЗКАЯ*	*СРЕДНЯЯ*	*ВЫСОКАЯ*
1	**Границы неконтролируемой и контролируемой зоны**	**Установить границы между неконтролируемой и контролируемой зонами. Обеспечить их защиту и через нерегулярные интервалы времени осуществлять проверку всех пунктов прохода через такие границы**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы плюс повышенная бдительность и патрулирование**	**Те же меры безопасности, что и при средней степени угрозы**
2	**Охраняемые зоны ограниченного доступа**	**Постоянно осуществлять контроль за доступом в охраняемые зоны ограниченного доступа. Использовать систему пропусков или другие способы проверки для транспортных средств, персонала и членов экипажей[1]. В пунктах доступа осуществлять проверку всех удостоверений личности и пропусков. Производить выборочный досмотр транспортных средств и перевозимых припасов**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы плюс досмотр в пунктах доступа по меньшей мере 20 % сотрудников, проносимых предметов и транспортных средств**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы плюс досмотр в пунктах доступа 100 % сотрудников, проносимых предметов и транспортных средств**
3a	**Досмотр пассажиров (централизованный)**	**Прежде чем дать разрешение на вход в охраняемую зону ограниченного доступа, производить досмотр всех вылетающих пассажиров вручную или с помощью оборудования для обнаружения металлов**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, плюс ручной досмотр при выходе на посадку 10 % пассажиров**	**Проведение повторного досмотра всех вылетающих пассажиров вручную или с помощью оборудования для обнаружения металлов перед их посадкой на борт воздушного судна. Ручной досмотр 20 % пассажиров, прошедших досмотр с использованием оборудования для обнаружения металлов**
3b	**Досмотр пассажиров (при выходе на посадку)**	**Те же меры, что и в п. 3a**	**Те же меры, что и в п. 3a**	**Те же меры, что и в п. 3a**

---

1. Перед выдачей пропуска необходимо провести проверку анкетных данных.

№	ЗОНА ВНИМАНИЯ	НИЗКАЯ	СРЕДНЯЯ	ВЫСОКАЯ
4a	**Досмотр ручной клади (централизованный)**	**Произвести досмотр всей ручной клади вылетающих пассажиров вручную или с использованием рентгеновской установки. 10 % процентов ручной клади, проверенной с использованием рентгеновской установки, подлежат ручному досмотру**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, плюс досмотр при выходе на посадку 10 % ручной клади вручную (или с помощью утвержденного для применения усовершенствованного технического оборудования)**	**Проведение повторного досмотра ручной клади всех вылетающих пассажиров вручную или с использованием рентгеновской установки перед входом пассажиров на борт воздушного судна. Досмотр 20 % ручной клади вручную (или с помощью утвержденного для применения усовершенствованного технического оборудования) после ее досмотра с использованием рентгеновской установки**
4b	**Досмотр ручной клади (при выходе на посадку)**	**Те же меры безопасности, что и в п. 4a**	**Те же меры безопасности, что и в п. 4a**	**Те же меры безопасности, что и в п. 4a**
5	**Разделение пассажиров, прошедших и не прошедших досмотр**	**Разделить потоки прошедших досмотр вылетающих пассажиров и прибывающих пассажиров. Если физически этого сделать невозможно, то следует принять меры компенсирующего характера в соответствии с оценкой угрозы,произведенной национальным полномочным органом**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, и повышенный мониторинг мер компенсационного характера**
6	**Осмотр и проверка воздушного судна в целях обеспечения безопасности**	**Перед вылетом произвести осмотр/обыскать (в случае воздушных судов, вводимых в эксплуатацию) воздушное судно, вылетающее из данного пункта, или транзитное воздушное судно, с тем чтобы убедиться в отсутствии на его борту оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы**	**По усмотрению соответствующего полномочного органа тщательно обыскать воздушное судно с использованием надлежащих технических средств обнаружения**
7	**Контроль доступа на борт воздушного судна**	**Доступ на борт воздушного судна разрешается только сотрудникам, исполняющим служебные обязанности на борту, и пассажирам. Если воздушное судно не "обслуживается" или когда трапы убраны, необходимо закрыть двери воздушного судна и убрать лестницы**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы**	**Необходимо обеспечить строгий контроль доступа на борт воздушного судна и поставить охрану у каждой используемой двери. Все сотрудники, желающие подняться на борт, и имеющиеся при них предметы должны подвергаться ручному досмотру**

№	*ЗОНА ВНИМАНИЯ*	*НИЗКАЯ*	*СРЕДНЯЯ*	*ВЫСОКАЯ*
8	**Оценка риска, представляемого пассажиром**	**Мер не требуется**	**Мер не требуется**	**Все пассажиры подвергаются системе оценки риска, представляемого пассажирами, при этом отдельные пассажиры подвергаются более строгому досмотру с использованием технических средств**
9	**Установление принадлежности багажа, перевозимого в грузовом отсеке**	**Перед загрузкой на борт воздушного судна установить вручную или с помощью автоматических средств принадлежность перевозимого в грузовом отсеке багажа членам экипажа и пассажирам. Идентифицировать весь несопровождаемый багаж**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, или позитивная идентификация пассажира/ багажа**
10	**Досмотр багажа, перевозимого в грузовом отсеке**	**Вручную, с использованием обычной рентгеновской установки или системы для обнаружения взрывчатых веществ (СОВВ) произвести досмотр 100 % перевозимого в грузовом отсеке багажа, принадлежащего пассажирам, вылетающим из данного пункта, и трансферным пассажирам. В отношении перевозимого в грузовом отсеке трансферного багажа можно сделать исключение, если в пункте вылета установлен и постоянно соблюдается порядок досмотра и проверки принадлежности багажа и впоследствии багаж защищен от несанкционированного вмешательства от аэропорта вылета до вылетающего воздушного судна в аэропорту пересадки**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы плюс в случае использования обычной рентгеновской установки 10 % багажа необходимо подвергнуть также досмотру вручную или с помощью усовершенствованной рентгеновской аппаратуры**	**Применяются те же меры безопасности, что и при средней степени угрозы, но с использованием лучших из имеющихся в распоряжении технических средств и процедур**
11	**Несопровождаемый багаж, перевозимый в грузовом отсеке**	**Провести досмотр всего несопровождаемого багажа, перевозимого в грузовом отсеке, за исключением тех случаев, когда происхождение и принадлежность багажа можно проверить[2]**	**Произвести досмотр всего несопровождаемого багажа вручную или с помощью СОВВ, или путем имитации условий полета в компрессионной камере или отказаться от его перевозки**	**Те же меры безопасности, что и при средней степени угрозы**

---

2. В этом контексте под несопровождаемым багажом, перевозимым в грузовом отсеке, подразумевается багаж, который непреднамеренно оказался отделенным от пассажира.

№	*ЗОНА ВНИМАНИЯ*	*НИЗКАЯ*	*СРЕДНЯЯ*	*ВЫСОКАЯ*
12	**Защита багажа, перевозимого в грузовом отсеке**	**Обеспечить защиту багажа, предназначенного для перевозки в грузовом отсеке, от несанкционированного вмешательства от пункта досмотра или приемки, в зависимости от того, что имеет место раньше, до вылета воздушного судна. Если существует опасность нарушения целостности перевозимого в грузовом отсеке багажа, его следует досмотреть заново до погрузки на борт**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы плюс постоянное наблюдение за подлежащим перевозке в грузовом отсеке багажом назначенными сотрудниками службы безопасности или перевозка в опломбированных, защищенных от несанкционированного вскрытия контейнерах с последующей проверкой их целостности**
13	**Авиагруз**	**Перед загрузкой на борт воздушного судна все предметы должны быть подвергнуты контролю в целях безопасности, осуществляемому авиаперевозчиком и/или назначенным зарегистрированным агентом, и/или любым соответствующим органом**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, плюс выборочный досмотр и более строгая проверка. (За исключением зарегистрированных агентов)**	**Весь авиагруз должен быть подвергнут контролю в целях безопасности или полномасштабной имитации условий полета, а затем охраняться до его загрузки на борт воздушного судна. В отношении воздушных судов, перевозящих только грузы, применяются меры безопасности, предусмотренные для средней степени угрозы**
14	**Защита авиагруза**	**Обеспечить защиту авиагруза от несанкционированного вмешательства от пункта контроля в целях безопасности до вылета воздушного судна**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, плюс постоянное наблюдение за авиагрузом назначенными сотрудниками службы безопасности или перевозка в опломбированных, защищенных от несанкционированного вскрытия контейнерах с последующей проверкой их целостности**
15	**Почта**	**Перед загрузкой на борт воздушного судна все предметы должны быть подвергнуты контролю в целях безопасности, осуществляемому авиаперевозчиком и/или назначенным зарегистрированным агентом, и/или любым соответствующим органом**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, плюс выборочный досмотр и более строгая проверка. (За исключением зарегистрированных агентов)**	**Все почтовые отправления должны быть досмотрены или подвергнуты полномасштабной имитации условий полета в компрессионной камере, а затем охраняться вплоть до загрузки на борт воздушного судна. В отношении воздушных судов, перевозящих только грузы, применяются меры безопасности, предусмотренные для средней степени угрозы**

№	ЗОНА ВНИМАНИЯ	НИЗКАЯ	СРЕДНЯЯ	ВЫСОКАЯ
16	**Защита почты**	**Обеспечить защиту почты от несанкционированного вмешательства от пункта контроля в целях безопасности до вылета воздушного судна**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы**	**Те же меры безопасности, что и при низкой степени угрозы, плюс постоянное наблюдение за почтой назначенными сотрудниками службы безопасности или перевозка в опломбированных, защищенных от несанкционированного вскрытия контейнерах с последующей проверкой их целостности**
17	**Бортпитание и бортприпасы**	**Все предметы подлежат соответствующему контролю в целях безопасности, т. е. для предотвращения размещения опасных предметов в бортпитании и бортприпасах, загружаемых на борт воздушного судна, и затем их защита до погрузки на борт воздушного судна**	**Произвести досмотр определенной части бортпитания и бортприпасов и доставить их на борт воздушного судна либо под охраной, либо в опломбированных, защищенных от несанкционированного вскрытия контейнерах**	**Все бортпитание и припасы должны быть подготовлены под непосредственным наблюдением сотрудника безопасности авиаперевозчика или досмотрены перед погрузкой и доставлены на борт воздушного судна либо под охраной, либо в опломбированном виде**
18	**Назначение координатора по вопросам безопасности**	**Не требуется**	**Не требуется**	**Назначить специального координатора по вопросам безопасности, с тем чтобы убедиться в надлежащем выполнении всех мер безопасности**

Добавление 4

ДЕЙСТВИЯ ЛИЦА, ПОЛУЧИВШЕГО ПО ТЕЛЕФОНУ СООБЩЕНИЕ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА

ХАРАКТЕРИСТИКИ УГРОЗ ВЗРЫВА

1. Опыт показал, что объектами угрозы взрыва могут являться:

a) воздушные суда, находящиеся на земле или в воздухе;

b) аэропортовые установки, технические средства и здания; навигационные средства, расположенные на территории аэропорта или в непосредственной близости от него;

c) авиагрузы, предназначенные для перевозки по воздуху; установки, технические средства и здания, используемые для обработки грузов.

ПОЛУЧЕНИЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА

2. Телефонные угрозы взрыва могут поступать в адрес аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и агентов по перевозке грузов либо непосредственно от людей, от которых они исходят, либо через посредников, например через средства массовой информации или агентства печати. В любом случае лицо, принимающее по телефону такое сообщение, должно попытаться получить как можно больше информации об угрозе, с тем чтобы облегчить ее оценку и установление личности того, от кого она исходит.

3. Для облегчения сбора информации эксплуатанты воздушных судов и аэропорты должны установить на соответствующих телефонных станциях и/или телефонах записывающую аппаратуру. Желательно использовать не обычные магнитофоны, которые необходимо включать, когда производится запись, а устройство непрерывной записи с замкнутой лентой, которое должно работать постоянно. Пленку с записью сообщения об угрозе взрыва следует сохранять в качестве улики.

ИНСТРУКТАЖ И ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

4. Персонал, к которому вероятнее всего могут поступать телефонные сообщения об угрозе взрыва, например операторы телефонных коммутаторов и сотрудники эксплуатанта, занятые продажей авиабилетов, перед тем как приступить к исполнению своих обязанностей, должны быть проинструктированы относительно мер, которые им следует в таких случаях предпринять, а требуемые от них ответные действия должны быть включены в соответствующие служебные инструкции для персонала.

5. Для облегчения работы указанных сотрудников их необходимо снабдить контрольным перечнем ответных действий. Руководящий состав также должен быть осведомлен о характере ответных действий и о необходимости передачи информации об угрозе взрыва обученным специалистам по оценке угрозы взрыва.

ДЕЙСТВИЯ ЛИЦА, ПОЛУЧИВШЕГО СООБЩЕНИЕ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА

6. Любое лицо, получившее сообщение об угрозе взрыва непосредственно по телефону, должно:

a) внимательно выслушать и записать точные выражения, которые употреблял звонивший;

b) принять меры для того, чтобы установить, откуда поступил звонок, или подать сигнал другому сотруднику, чтобы он попытался это сделать;

c) принять меры для того, чтобы записать на магнитофон телефонное сообщение в тех случаях, когда запись не производится автоматически;

d) вести телефонный разговор как можно дольше, с тем чтобы получить как можно больше информации;

e) задать позвонившему следующие вопросы:

ГДЕ заложено взрывное устройство?	**Данный вопрос задается первым, с тем чтобы можно было составить план эвакуации.**
КОГДА должен произойти взрыв?	**Чтобы узнать время, в течение которого необходимо провести эвакуацию.**
КАК оно выглядит?	**Чтобы во время поисков помочь распознать взрывное устройство.**
КТО вы?	**Чтобы выяснить, принадлежит ли звонящий к какой-либо известной группе.**
ПОЧЕМУ вы это делаете?	**Чтобы получить более ясное представление о данном происшествии и продлить время разговора, тем самым облегчая отслеживание телефонного звонка.**
Примечание 1. Следует задавать прямые, а не наводящие вопросы. Например, вместо вопроса: "Находится ли взрывное устройство в багажном отсеке воздушного судна?" следует спросить: "Где точно находится взрывное устройство?" *Примечание 2. Важно соблюдать очередность, в которой задаются вопросы, поскольку звонящий может повесить трубку раньше, чем будут заданы все вопросы.*	

f) при возможности проверить правдоподобность информации, сообщенной звонящим, назвав несуществующий номер рейса, время полета или местоположение и спросив у него, это ли имеется в виду;

g) сообщить о полученной угрозе руководителю, который должен передать эту информацию назначенному специалисту по оценке угрозы взрыва, полицейским органам или службе безопасности.

7. Лица, получившие телефонный звонок от посредников, должны:

a) спросить и записать точное время, когда поступила угроза, и точные выражения, которые употреблял звонивший;

b) выяснить, получил ли посредник ответы на какие-либо из вышеприведенных вопросов, удалось ли ему узнать, откуда исходил звонок и что-либо о личности звонившего.

8. Лицо, получившее сообщение об угрозе взрыва в письменном виде, должно сохранить его и передать руководителю и точно изложить, каким образом оно было обнаружено. Письменные сообщения, обнаруженные во время полета, должны быть незамедлительно переданы командиру воздушного судна.

9. Руководитель должен опросить лицо, получившее телефонное или письменное сообщение, чтобы заполнить приводимую ниже стандартную форму "Донесение о получении сообщения об угрозе взрыва" и незамедлительно передать ее назначенному специалисту по оценке угрозы взрыва.

ОБРАЗЕЦ ДОНЕСЕНИЯ О ПОЛУЧЕНИИ СООБЩЕНИЯ ОБ УГРОЗЕ ВЗРЫВА

Фамилия лица, получившего сообщение об угрозе взрыва:	**Время:**	**Дата:**
Текст сообщения (точные выражения, которые употреблял звонивший):		

ГДЕ ЗАЛОЖЕНО ВЗРЫВНОЕ УСТРОЙСТВО?

Аэровокзал	**Топливо-хранилище**	**Грузовая зона**	**Помещения эксплуатанта воздушных судов или зона технического обслуживания**	**Прочие места**
Воздушное судно	**Номер рейса**	**Время вылета**	**Пункт назначения**	
Проявил ли звонивший при описании места нахождения взрывного устройства знание конструкции воздушного судна или помещения? ДА/НЕТ				

КОГДА ДОЛЖЕН ПРОИЗОЙТИ ВЗРЫВ?

Время:	**День:**	**Дата:**
В полете? ДА/НЕТ	**При перемещении устройства? ДА/НЕТ**	**Прочая информация:**

КАК ОНО ВЫГЛЯДИТ?

Портфель	**Хозяйственная сумка/фирменная сумка (пакет) авиакомпании**	**Чемодан**
Коробка/сверток	**Прочие предметы (описать)**	

КТО ВЫ?

Фамилия:	**Организация:**
Где вы сейчас находитесь?	

ПОЧЕМУ ВЫ ЭТО ДЕЛАЕТЕ?

ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ (Соответствующий ответ обвести кружком)

Источник поступления звонка

Местный **Междугородний** **Внутренний (из того же здания)** **Телефон-автомат/сотовый/мобильный**

Предпринималась ли попытка установить, откуда поступил звонок? **ДА/НЕТ**

Личность звонившего

Пол: **Примерный возраст:** **Язык:**

Характеристики голоса

Громкий	**Мягкий**	**Высокий**	**Низкий**
Резкий	**Приятный**	**Другие особенности**	

Характеристики речи

Быстрая	**Четкая**	**Заикающаяся**	**Невнятная**
Медленная	**Нечеткая**	**Г нусавая**	**Другие особенности**

Шумовой фон

Сильный шум	**Тишина**	**Шум поезда**	**Шум работающих авиационных двигателей**
Шум уличного движения	**Голоса**	**Шум от конторских машинописных устройств**	**Шум работающих станков**
Фон кухни	**Атмосфера, характерная для вечеринки**	**Звуки животных**	**Музыка**
Смешанные звуки (описать)			

Акцент

Местный	**Неместный**	**Простонародный**	**Региональный**	**Иностранный**

Манера речи

Озлобленная	**Спокойная**	**Иррациональная**	**Логичная**
Связная	**Бессвязная**	**Неторопливая**	**Эмоциональная**
Характерная для состояния опьянения	**Веселая**	**Добродетельная**	**Непристойная**
Другие особенности (описать)			

Владение языком

Отличное	**Хорошее**	**Удовлетворительное**	**Плохое**	

ЗАПОЛНИТЬ СТАНДАРТНУЮ ФОРМУ
И ПЕРЕДАТЬ ЕЕ НАЗНАЧЕННОМУ СПЕЦИАЛИСТУ ПО ОЦЕНКЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА.

ОБСУЖДАТЬ ПОЛУЧЕННОЕ СООБЩЕНИЕ
СЛЕДУЕТ ТОЛЬКО С СОТРУДНИКОМ ПО ОЦЕНКЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА
И СОТРУДНИКАМИ ПОЛИЦЕЙСКИХ ОРГАНОВ.

Добавление 5

ОЦЕНКА УГРОЗЫ ВЗРЫВА

1. При оценке угрозы взрыва необходимо использовать системный подход, гарантирующий (насколько позволяют человеческие возможности), что в случае существования настоящей бомбы или другого устройства оценка угрозы приведет к принятию активных действий, а в случае намеренного обмана результат оценки угрозы приведет к минимальному нарушению производства полетов.

2. Наряду с использованием метода, получившего название "позитивная идентификация угрозы" (ПИУ), изложенного в главе 5 данного Руководства, государствам следует обеспечить включение в планы на случай непредвиденных обстоятельств следующих положений:

a) контролируемые ответные действия лиц, получающих сообщение об угрозе взрыва;

b) оценка угрозы и связанного с ней риска назначенными и специально подготовленными сотрудниками (специалистами по оценке угрозы взрыва), использующими метод ПИУ;

c) координация любых предпринимаемых действий, которые должны соответствовать уровню риска, определенного в результате оценки;

d) выявление лиц, ответственных за угрозу взрыва;

e) принятие последующих действий.

3. Необходимо регулярно проводить учения по отработке планов на случай непредвиденных обстоятельств.

ХАРАКТЕРИСТИКИ УГРОЗ ВЗРЫВА

4. Опыт показал, что объектами угрозы взрыва могут являться:

a) воздушные суда, находящиеся на земле или в воздухе;

b) аэропортовые установки, технические средства и здания; навигационные средства, расположенные на территории аэропорта или в непосредственной близости от него;

c) авиагрузы, предназначенные для перевозки по воздуху; установки, технические средства и здания, используемые для обработки грузов.

ПОЛУЧЕНИЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА

5. Телефонные угрозы взрыва могут поступать в адрес аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и агентов по перевозке грузов либо непосредственно от людей, от которых они исходят, либо через посредников, например через средства массовой информации или агентства печати. Действия лица, получившего по телефону сообщение об угрозе взрыва, описываются в добавлении 4.

ОЦЕНКА УГРОЗЫ ВЗРЫВА НА ЗЕМЛЕ

6. Оценка угрозы взрыва сопряжена с большой ответственностью. Специалисты по оценке угрозы взрыва должны иметь соответствующую подготовку и быть в готовности круглосуточно. По крайней мере один такой сотрудник должен находиться на дежурстве у каждого эксплуатанта воздушных судов и в аэропорту или быть готовым прибыть в любое время по вызову в авиакомпанию. Если полученная угроза касается воздушного судна, находящегося на земле, то эксплуатант воздушного судна, являющегося объектом угрозы, и соответствующее подразделение службы безопасности аэропорта должны достигнуть договоренности в отношении оценки угрозы взрыва.

7. Эксплуатант воздушного судна может дать указание командиру воздушного судна, получившего сообщение об угрозе взрыва во время выполнения полета, попросить наземные службы управления полетами произвести оценку угрозы, либо он может разрешить командиру воздушного судна самому произвести эту оценку. Если оценка угрозы взрыва поручена командиру воздушного судна, то в этом случае органы полиции и государственные службы безопасности должны дать ему необходимые руководящие указания.

8. Важно предоставить специалисту по оценке угрозы подробную информацию, касающуюся сообщения об угрозе, желательно в виде стандартной формы донесения о получении сообщения об угрозе взрыва (см. добавление 4), заполненной лицом, получившим это сообщение, причем это необходимо сделать самым быстрым способом.

9. Специалист по оценке угрозы взрыва должен произвести оценку путем последовательного анализа приведенной в форме информации, в результате которой он должен, руководствуясь логическими заключениями, выбрать один из трех уровней угрозы: ЗЕЛЕНЫЙ, ОРАНЖЕВЫЙ или КРАСНЫЙ, описанных ниже вместе с действиями, которые необходимо предпринять.

ЗЕЛЕНЫЙ	**Угроза, в которой может быть не назван конкретный объект или группа объектов или которая в других отношениях не заслуживает доверия**	**Действующие контрмеры достаточны для ликвидации угрозы. Никаких дополнительных мер предосторожности не требуется**
ОРАНЖЕВЫЙ	**Угроза, которая может быть отнесена к одному или нескольким объектам, однако в отношении ее достоверности или в отношении эффективности действующих контрмер имеются определенные сомнения**	**Такая угроза может представлять опасность и может потребовать усиления контрмер**
КРАСНЫЙ	**Конкретная угроза, характер которой позволяет определить ее объект, или когда высказавшее угрозу лицо назвало свое имя или берущую на себя ответственность организацию и когда угроза рассматривается как вполне вероятная**	**Вполне вероятно, что такая угроза представляет опасность для людей, имущества или коммерческой деятельности и поэтому заслуживает принятия контрмер.** **Предпринять все необходимые контрмеры**

Примечание. Об угрозе уровня КРАСНЫЙ, поступившей в отношении воздушного судна, находящегося в полете, необходимо незамедлительно уведомить командира воздушного судна, пункт назначения или назначенный запасной аэропорт.

10. Хотя указанный процесс в значительной мере зависит от наличия ответов "Да" или "Нет" на ряд вопросов, специалист по оценке угрозы взрыва должен учитывать и другие факторы, которые могут иметь отношение к достоверности угрозы, включающие перечисленные ниже факторы, но не ограничивающиеся ими:

a) угрозы и инциденты, имевшие место за последнее время в данном аэропорту и в отношении основных эксплуатантов воздушных судов;

b) возможное влияние происходящих в данный момент событий, таких как:

трудовые конфликты, имеющие отношение к эксплуатанту воздушного судна, выполняющего данный полет, или к данному аэропорту;

конфликты с жителями соседних населенных пунктов или группами людей, выступающих в защиту окружающей среды, например, в связи с расширением или строительством аэропорта;

аналогичные инциденты, о которых в последнее время сообщалось в средствах массовой информации, что могло стать причиной телефонной угрозы, представляющей собой намеренный обман;

высокопоставленные лица, нахождение которых в аэропорту или среди пассажиров выполняемого рейса могло стать причиной угрозы;

c) сообщения о такого рода инцидентах, как имеющие билеты пассажиры, которым не хватило мест; пассажиры, отказавшиеся садиться в самолет; конфликты при регистрации или на выходе на посадку с участием друзей и родственников;

d) наличие в перевозимом данным рейсом грузе чего-нибудь особенного или необычного;

e) введение дополнительных мер безопасности и оценка угрозы местными полномочными органами полиции и безопасности.

ОЦЕНКА УГРОЗЫ ВЗРЫВА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТА

11. **Письменные угрозы взрыва, обнаруженные на борту воздушного судна во время выполнения полета, по всей вероятности являются несостоятельными, тем не менее каждой из таких угроз следует уделить должное внимание и оценить связанную с ней степень риска. Если оценка угрозы поручена командиру воздушного судна, то эксплуатант должен предоставить ему необходимые руководящие указания, с тем чтобы дать возможность оценить степень риска и принять решение в отношении действий, которые следует предпринять, при этом необходимо учитывать следующее:**

a) обстоятельства возникновения угрозы, которые позволят определить, когда возникла угроза - до вылета воздушного судна или во время полета. Командир воздушного судна должен рассмотреть вопрос о том, можно ли было обнаружить угрозу во время проведения предполетного досмотра или на раннем этапе полета;

b) точные выражения, использованные в сообщении об угрозе, для того чтобы выяснить, содержатся ли в нем заслуживающие доверия основания для угрозы. Если такие основания имеются, например, высказано желание избежать жертв, к которым приведет взрыв, то угроза, по всей вероятности, является реальной. По-видимому, лицо, от которого исходит такая угроза, будет стремиться к тому, чтобы она подействовала и чтобы было время отреагировать на нее. Если же будет сделан вывод о том, что никаких явных оснований для угрозы не существует, то реальность такой угрозы является менее вероятной;

c) присутствует ли на борту воздушного судна человек, против которого может быть направлена угроза (например, политический деятель или другая хорошо известная личность);

d) имеются ли на борту пассажиры, которые могли бы быть инициаторами угрозы (например, потенциально агрессивный пассажир, депортированное лицо или лицо, которому было отказано в посещении данной страны, молодые люди или недисциплинированные пассажиры);

можно ли связаться по радио с центром управления полетами эксплуатанта для того, чтобы выяснить, является ли данный инцидент единичным случаем или одним из ряда аналогичных событий, имевших место с этим эксплуатантом;

если командир воздушного судна не убежден в том, что данный инцидент является намеренным обманом, он должен запросить у центра управления полетами эксплуатанта информацию о существующих на данный момент угрозах интересам эксплуатанта в аэропорту вылета, с тем чтобы выяснить, имеются ли веские причины для совершения нападения на воздушное судно или прерывания полета, а также данные об уровне эффективности мер безопасности в аэропорту вылета. Поэтому эксплуатанты воздушных судов должны предусмотреть порядок незамедлительной передачи такой информации командирам воздушных судов.

МЕРЫ СДЕРЖИВАНИЯ И ВЫЯВЛЕНИЕ ЛИЦ, ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА УГРОЗЫ ВЗРЫВА

12. Эксплуатанты воздушных судов и аэропорты обязаны вести детальную регистрацию инцидентов, связанных с угрозами взрыва, и направлять подробные донесения о них государственному ведомству по вопросам политики и регламентирования в области безопасности гражданской авиации для анализа существующих тенденций, а также соответствующему полномочному полицейскому органу для расследования обстоятельств таких инцидентов.

13. Выявленное лицо, являющееся инициатором угрозы взрыва, должно преследоваться в судебном порядке на основании соответствующих законов государства; суду должны быть представлены доказательства материального и морального ущерба, нанесенного данным инцидентом; приговоры суда должны получать широкую огласку и таким образом служить сдерживающим фактором для потенциальных преступников.

ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОЗИТИВНОЙ ОЦЕНКЕ УГРОЗЫ ВЗРЫВА

14. Если на основании проведенной оценки угрозы взрыва она отнесена к категории КРАСНЫЙ или ОРАНЖЕВЫЙ, эксплуатант воздушного судна и аэропорт, в адрес которых поступила такая угроза, должны по согласованию с полицией и другими соответствующими ведомствами разработать и ввести в действие план на случай непредвиденных обстоятельств, с тем чтобы уменьшить степень риска, связанного с угрозой взрыва. Действия, которые должны быть включены в план на случай непредвиденных обстоятельств, касающиеся воздушных судов, изложены в добавлении 6.

Добавление 6

ДЕЙСТВИЯ ПРИ УГРОЗЕ ВЗРЫВА ВОЗДУШНОГО СУДНА

ВОЗДУШНОЕ СУДНО НА ЗЕМЛЕ

1. Когда угроза взрыва или предупреждение о нем касаются воздушного судна, еще находящегося на земле, то после оценки такого предупреждения эксплуатанты воздушных судов по согласованию с полномочными органами аэропорта должны предпринять следующие действия:

a) произвести высадку всех пассажиров и членов экипажа вместе со всей ручной кладью, используя для этой цели лестничные трапы или посадочную галерею аэровокзала. Аварийные надувные трапы следует использовать только в чрезвычайных обстоятельствах;

b) отбуксировать воздушное судно в удаленное место, например, к изолированному месту стоянки;

c) изолировать и провести повторный досмотр всех пассажиров и их ручной клади и держать их в отдельной зоне до тех пор, пока члены экипажа, перевозимый в грузовом отсеке багаж, бортпитание и бортприпасы не пройдут проверку/досмотр с помощью технических средств или ручной досмотр и не будут объявлены безопасными;

d) выгрузить весь перевозимый в грузовом отсеке багаж и попросить пассажиров опознать свой багаж, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;

e) выгрузить весь груз, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;

f) выгрузить и проверить целостность упаковок бортпитания и бортприпасов;

g) произвести обыск (осмотр) воздушного судна.

ВОЗДУШНОЕ СУДНО В ПОЛЕТЕ

2. При угрозе взрыва воздушного судна, находящегося в полете, если после оценки данной угрозы она будет признана реальной, эксплуатант воздушного судна должен непосредственно или через орган обслуживания воздушного движения связаться с командиром воздушного судна и предоставить ему информацию об угрозе и взрывном устройстве, а также о том, какие ответные меры он должен предпринять.

3. При получении такой информации командир воздушного судна должен дать указание членам экипажа произвести скрытный осмотр воздушного судна, насколько это возможно сделать в полете, не вызывая при этом паники среди пассажиров.

4. В тех случаях, когда результаты оценки угрозы взрыва указывают на то, что наличие взрывного устройства на борту воздушного судна маловероятно, но эксплуатант или командир воздушного судна не хотят рисковать, например при выполнении полета большой протяженности над водной поверхностью, воздушное судно должно быть направлено на аэродром, на котором оно может совершить безопасную посадку. После приземления

следует рассмотреть вопрос о принятии мер, которые были описаны выше для случая угрозы в отношении воздушного судна, находящегося на земле.

5. Если у командира воздушного судна имеются серьезные основания считать, что на борту находится взрывное устройство, то следует учитывать также опасность, которую может представлять собой взрыв на борту воздушного судна для людей, находящихся на земле, особенно в густонаселенных районах. В этом случае следует предпринять действия, изложенные в следующих инструкциях:

a) сообщить органу ОВД о том, что воздушное судно находится в аварийной ситуации с указанием ее характера, при этом воздушное судно должно быть направлено на ближайший гражданский или военный аэродром, на котором оно может совершить безопасную посадку. При назначении маршрута до ближайшего подходящего аэродрома следует избегать густонаселенных районов;

b) если воздушному судну потребуется выполнять заход на посадку над густонаселенным районом, то ему должно быть дано разрешение произвести посадку на данном аэродроме в соответствии с существующими правилами действий в аварийной обстановке. Время его нахождения в полете нельзя продлять для изменения его маршрута на другой аэродром;

c) если произвести экстренную посадку невозможно, следует подумать о получении рекомендаций от специалистов путем установления контакта по радио с органом ОВД или другой наземной станцией, которые, в свою очередь, должны предоставить наземную линию связи с государственными экспертами по обезвреживанию взрывных устройств. Следует иметь в виду, что существует возможность прослушивания радиопереговоров между воздушными судами и органами ОВД, что чревато дополнительными осложнениями. Для этой цели можно также воспользоваться бортовой телефонной связью или цифровыми сотовыми телефонами;

d) командир воздушного судна может также попытаться, не привлекая лишнего внимания, выяснить, обладает ли кто-либо из пассажиров опытом обезвреживания взрывных устройств (ОВУ) или обезвреживания боеприпасов (ОБ). Чтобы не вызвать беспокойства у пассажиров при выяснении этого вопроса, следует использовать только сокращенные названия этих специальностей. Необходимо проявлять осторожность в отношении уровня квалификации пассажира, заявившего, что он обладает указанным опытом, и при возможности запросить имеющиеся о нем сведения через орган ОВД или наземную станцию, с которыми данное воздушное судно поддерживает связь.

6. Помимо выполнения вышеперечисленных инструкций командир воздушного судна должен в случае обнаружения на борту предполагаемого взрывного устройства отдать следующие распоряжения:

a) не перемещать, не трогать и не вскрывать подозрительный объект;

b) разместить пассажиров на возможно большем удалении от подозрительного объекта, попросить их пристегнуть привязные ремни и занять положение, при котором голова должна находиться ниже верхней части спинки кресла;

c) убрать подальше от подозрительного объекта портативные кислородные аппараты, бутылки с алкоголем и аптечки первой помощи; приготовить огнетушители.

7. Если имеется возможность для выполнения экстренной посадки, то подозрительный объект следует оставить там, где он находится, покрыть полиэтиленом и обложить подушками, одеялами, предметами одежды и другими взрывопоглощающими материалами. Нельзя допускать попадания воды на объект (для этого и используется полиэтилен), однако материалы, которыми он обложен, должны быть влажными, с тем чтобы уменьшить вероятность возникновения пожара.

8. Если экстренную посадку произвести невозможно, командир корабля должен, как указано выше, получить рекомендации от специалистов по обезвреживанию взрывных устройств и продумать вопрос о перемещении подозрительного объекта, особенно если место, где он находится, представляет реальную угрозу для воздушного судна. Наименее опасные места размещения взрывного устройства для конкретных типов воздушных судов указываются в руководстве по их эксплуатации. Если в качестве такого места выбрана дверь, то необходимо соорудить устойчивое основание из прочных взрывопоглощающих материалов, таких как ручная кладь, до уровня, достигающего центра двери, и разместить на нем подозрительный объект.

9. Маловероятно, что установленное на борту воздушного судна взрывное устройство будет снабжено спусковым механизмом, срабатывающим при перемещении устройства. Тем не менее при необходимости перемещения подозрительного объекта необходимо принять следующие меры:

a) нельзя вскрывать подозрительный объект;

b) убедиться в том, что объект можно перемещать, например, в отсутствии нити, соединяющей его с конструкцией воздушного судна, которая может указывать на наличие спускового механизма, срабатывающего при перемещении объекта;

c) осторожно перенести объект, сохраняя то же самое пространственное положение, в котором он был обнаружен;

d) установить объект в том же пространственном положении на подготовленное наименее опасное для его размещения место и упаковать, как было описано выше, а также соответствующим образом ограничить его перемещение при полете, снижении скорости и посадке воздушного судна.

Примечание 1. Не следует предпринимать какие-либо действия, связанные с отсоединением или разрывом электрических цепей подозрительного устройства.

Примечание 2. Как правило, подозрительный сверток или предмет не следует выбрасывать за борт воздушного судна в полете, особенно через поперечную створку в верхней части фюзеляжа, аварийный выход или люк. Испытания показали, что в подобных случаях предмет под воздействием потока воздуха подвергается сильному бафтингу (тряске). В результате может произойти взрыв в непосредственной близости от фюзеляжа, двигателя(ей) воздушного суда и, как следствие, потеря управления и разрушение воздушного судна.

10. Если никакого подозрительного предмета на обнаружено и экстренную посадку произвести невозможно, командиру воздушного судна рекомендуется действовать следующим образом:

a) несмотря на получение угрозы взрыва и оценку ее уровня кодом КРАСНЫЙ, следует продолжать нормальный, насколько это возможно, полет воздушного судна, пытаясь найти компромисс между необходимостью скорейшей посадки и риском, связанным с излишней поспешностью;

b) объявить чрезвычайную ситуацию и направить воздушное судно на ближайший пригодный аэродром. При выборе аэродрома необходимо учитывать требуемые характеристики посадки, имеющиеся средства обеспечения посадки, аварийные средства и оборудование, а также близость траекторий захода на посадку к густонаселенным районам;

c) органу ОВД необходимо представить полную информацию о предполагаемом маршруте полета, с тем чтобы на предполагаемом аэродроме посадки приступили к реализации соответствующих наземных мероприятий;

d) дать указание бортпроводникам приготовиться к возможной аварийной посадке и подготовить для возможного использования персональные кислородные/противодымные маски;

e) произвести снижение воздушного судна, если это практически осуществимо, до такой высоты, которая позволит уравнять давление внутри воздушного судна с давлением за бортом. Для уравнивания давления не следует повышать давление внутри воздушного судна. Данную барометрическую высоту внутри воздушного судна следует выдерживать до начала участка снижения. Когда позволят соображения, касающиеся минимальной безопасной высоты и дальности, произвести снижение до высоты ниже 3000 м (10 000 фут);

f) сделать все возможное для того, чтобы свести к минимуму маневры воздушного судна и избежать турбулентности;

g) при выборе скорости полета необходимо найти разумный компромисс между высокой скоростью с целью максимального сокращения времени полета и низкой скоростью для того, чтобы свести к минимуму аэродинамические нагрузки и повреждения, возможные при разрушении фюзеляжа воздушного судна. В большинстве случаев в качестве разумного компромисса выбирают скорость, выдерживаемую при вхождении в зону турбулентности;

h) как только появится возможность, установить посадочную конфигурацию воздушного судна;

i) передать в аэропорт посадки подробные требования в отношении предоставления удаленного места стоянки и оперативной подачи пассажирских трапов. Следует информировать аэродром о том, что после посадки пассажиров необходимо будет как можно скорее переместить на расстояние не менее 200 м от воздушного судна в направлении против ветра.

11. После посадки воздушного судна, получившего угрозу взрыва, уровень которой был оценен кодом КРАСНЫЙ или ОРАНЖЕВЫЙ, должны быть предусмотрены меры для скорейшей высадки пассажиров и членов экипажа (при возможности вместе с ручной кладью). Аварийные службы должны принять необходимые меры для сохранения жизни людей и предотвращения телесных повреждений, а воздушное судно необходимо переместить на такое место стоянки, где оно в случае взрыва не будет представлять угрозы для жизни людей и сооружений. После этого необходимо предпринять действия, предусмотренные на случай угрозы взрыва воздушного судна, находящегося на земле.

Добавление 7

КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОСМОТРА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Исходя из проведенной соответствующим органом оценки риска, перед каждым вылетом можно на регулярной основе проводить осмотр воздушного судна для поиска возможных взрывных устройств и оружия. Аналогичный осмотр требуется в тех случаях, когда есть основания полагать, что воздушное судно может явиться объектом незаконного вмешательства. Различие между этими двумя типами осмотра заключается лишь в масштабе и тщательности проводимого поиска, которые диктуются совокупностью обстоятельств в каждой конкретной ситуации.

2. Ввиду большого количества типов воздушных судов, находящихся в эксплуатации по всему миру, в настоящем Руководстве невозможно рекомендовать такой порядок осмотра воздушных судов, который можно было бы применять во всех случаях. Эксплуатантам воздушных судов следует разработать контрольный перечень порядка осмотра воздушных судов для всех типов эксплуатируемых ими воздушных судов и включить его в предназначенный для летного экипажа комплект документов по вопросам безопасности. Такой контрольный перечень будет особенно полезен для наземного персонала в тех пунктах, где единственными лицами, знакомыми с компоновкой воздушного судна, являются члены летного и кабинного экипажей.

3. Наилучшим местом для проведения осмотра воздушного судна, в отношении которого поступила конкретная угроза, по всей вероятности, является специально выделенное изолированное место стоянки воздушных судов, однако в планах на случай непредвиденных обстоятельств должно быть указано, что разместить судно в таком месте не всегда представляется возможным.

4. Осмотр воздушных судов следует проводить при хорошем освещении, для чего может потребоваться вспомогательная силовая установка или подключение к воздушному судну наземных силовых кабелей. До начала осмотра необходимо установить и поддерживать контроль за доступом на борт воздушного судна, причем осмотр на борту должен проводиться минимальным количеством сотрудников.

5. Во избежание дублирования осмотр воздушного судна должен проводиться в определенной последовательности сотрудниками, знакомыми с компоновкой данного типа воздушного судна, имеющими при себе контрольный перечень и назначенными для осмотра конкретных отсеков воздушного судна. Особое внимание следует уделять тем местам, к которым пассажиры имели доступ, таким как основные пассажирские салоны, борткухни и туалеты, но необходимо осмотреть также наружную сторону кабины экипажа и грузовые отсеки.

6. Прежде чем приступать к осмотру, следует установить строгий контроль за доступом на борт воздушного судна, с тем чтобы исключить пронос в него устройств после окончания осмотра. После этого необходимо продолжать контроль за доступом, до тех пор пока двери воздушного судна не будут закрыты перед отбуксировкой.

7. Проводящие осмотр сотрудники должны соблюдать следующие инструкции: не прикасаться к подозрительному предмету, сообщить о нем координатору поиска, отметить его местонахождение с помощью какого-нибудь бросающегося в глаза предмета (не прикасаясь при этом к самому устройству), покинуть зону, находящуюся в непосредственной близости от подозрительного объекта и ждать дальнейших указаний. При обнаружении подозрительного устройства не следует исключать возможности наличия других таких устройств.

8. Портативные средства связи облегчают координацию поиска и зачастую являются единственным способом принятия надлежащих мер, позволяющих быстро провести поиск и эвакуацию и таким образом спасти

человеческие жизни. Однако после обнаружения подозрительного устройства сотрудники, имеющие при себе портативные средства связи, должны немедленно покинуть зону, расположенную в непосредственной близости от устройства, и как можно скорее удалить из нее всех находящихся людей за пределы установленного кордона. Пользоваться радиопередатчиками/приемниками в радиусе 25 м от подозрительного устройства запрещается.

9. Для обеспечения необходимого доступа ко всем подлежащим проверке зонам все входные двери, люки, воздухозаборники и выхлопные трубы, эксплуатационные и смотровые люки и т. д. должны быть открыты. Однако по окончании осмотра необходимо убедиться в том, что все двери и заглушки, которые были открыты для целей проверки, вновь закрыты.

10. Выработка рекомендаций для поисковых групп относительно внешнего вида предполагаемых взрывных устройств представляет собой трудную задачу, так как они могут быть замаскированы самым различным образом. Поисковым группам следует дать указание обращать внимание на неопознанные объекты и на все, что:

a) не должно находиться в данном месте;

b) не поддается объяснению;

c) является посторонним.

ВНУТРЕННЕЕ ПРОСТРАНСТВО ВОЗДУШНОГО СУДНА

-Кресла, включая карманы, подушки и нижнюю часть кресел.
- Место хранения бортжурнала и руководства по летной эксплуатации.
- Место хранения кислородных масок для экипажа.
- Вся поверхность пола, включая площадь, находящуюся впереди педалей руля направления, и поверхность под всеми креслами в кабине экипажа.
- Потолок, боковые и задние стены.
- Место хранения спасательных жилетов.
- Гардероб экипажа и место хранения его багажа.
- Стол и ящики стола третьего члена экипажа.
- Зона, примыкающая к педалям руля направления и тормоза.
- Содержимое аптечки первой помощи.

Передняя входная дверь

- Трап, включая его нижнюю сторону.
- Место стыковки трапа с фюзеляжем, а также полка в данной точке.
- Места хранения аварийных трапов (желобов).
- Кресло бортпроводника, включая спинку кресла и место хранения надувного плота.
- Передняя ветрозащитная перегородка и шкаф, включая отделения.
- Отделение для кислородных масок.
- Потолок и пол.
- Место хранения огнетушителей.

Вестибюль: кабина экипажа

- Стены, потолок и пол.
- Гардероб.

Все полки для багажа, предварительно освобожденные от багажа.
Отсеки над полками для багажа и гардеробом.
Фонтанчик с питьевой водой, раздаточное устройство для стаканчиков, отделение для хранения использованных стаканчиков и люк доступа к сливному клапану.
Пространство вдоль боковых стен отсека для хранения и над ним, а также передняя стенка переднего туалета.

Передний салон

Гардеробы и закрытые места хранения масок и жилетов.
Кресла бортпроводников и пассажиров (включая нижнюю часть кресел).
Пассажирское спальное место.
Потолок, пол и стены.
Места хранения спасательных жилетов для экипажа и пассажиров.
Шкаф для хранения портативных кислородных аппаратов.
Кресла (карманы и места размещения кислородных масок).
Находящийся между задними креслами салона стол и его ниша.
Места хранения аварийных трапов (желобов).
Контейнеры с литературой.

Передняя борткухня

Удалить все контейнеры, коробки с продуктами питания и нагревательные шкафы, если это еще не сделано.
Вскрыть и осмотреть все отсеки и отделения борткухни, бара и холодильника.
Проверить контейнеры, которые вынесены из кухни и бара.
Место хранения кислородных масок (в баре).
Служебная дверь борткухни (место хранения ограничительного леера; углубления для петель).
Места хранения аварийных трапов (желобов).
Отсеки, находящиеся над служебными дверями.

Передние туалеты

Удалить загрязненный и использованный материал, который еще не удален.
Удалить контейнеры под раковинами, проверить их содержимое и пространство вокруг раковин.
Осмотреть отделение для полотенец.
Раздаточное устройство для салфеток.
Унитаз.
Зеркало, полочки и ниши.
Стены, потолок и пол.
Дверь.
Место хранения кислородных масок.
Доступ к фонтанчику с питьевой водой.
Резервуар для сточной воды.

Основной салон

Кресла (карманы, места хранения кислородных масок, подушки и нижняя часть кресел).
Полки для подушек, одеяла и подлокотники.

Пол: ковровую дорожку не поднимать, если нет подозрения, что под ней может находиться посторонний предмет.
Боковые стены, включая окна и шторки.
Перегородки и углубления для ног, а также места хранения кислородных масок.
Потолок.
Углубления (ниши) осветительных приборов.
Отделения в заднем конце каждого подлокотника.
Ниши, находящиеся позади последнего ряда кресел салона.
Место хранения носилок над отделением для головных уборов.
Место хранения демонстрационного спасательного жилета.
Места хранения аварийно-спасательных канатов.
Места хранения аварийных трапов (желобов).
Основная дверь и углубление при закрытой двери.
Стеллажи для журналов.
Места хранения спасательных плотов.
Карманы для хранения спасательных жилетов.
Спальные места для пассажиров.
Шкаф для кислородного оборудования.
Место хранения средств для закрепления грузов.
Контейнеры с литературой.
Аптечка первой помощи, если она не опечатана.
Индивидуальные кислородные приборы для пассажиров: инициировать выпадение и проверить.
Выдвижные ящики для хранения баллонов с кислородом и углекислым газом, передние стенки борткухонь № 1 и 3 и задних туалетов.
Двери аварийных выходов на крыло самолета.
Кресло бортпроводников в салоне, находящееся у задней входной двери.
Фонтанчик с питьевой водой, раздаточное устройство для стаканчиков, отсек для хранения использованных стаканчиков и люк сливного клапана в полу.
Портативные осветительные приборы аварийного выхода: снять и проверить.

Центральная борткухня и бар

Удалить все контейнеры, коробки с продуктами питания и нагревательные шкафы, если это еще не сделано.
Вскрыть и проверить все отсеки и отделения борткухни, бара и холодильника.
Проверить все контейнеры, снятые с воздушного судна.
Стены, потолок и пол.
Место хранения стеклянной посуды в перегородке перед баром.
Аптечка первой помощи, находящаяся в задней стенке кормовой части, если она не опечатана.
Отсек над служебной дверью.
Служебная дверь и углубление.
Места хранения аварийных трапов (желобов).
Кресла бортпроводников у прохода борткухни № 2.
Отсек для кислородных масок в нише потолка.
Портативные осветительные приборы аварийного выхода: снять и проверить.

Зона задней борткухни и бара

Кресло бортпроводника.
Борткухня: удалить все контейнеры.
Открыть и проверить все отсеки и отделения.

Стены, потолок и пол.
Отделения в нише передней перегородки.
Проверить контейнеры, снятые с воздушного судна.
Запираемый шкаф для дипломатической почты.
Углубления для петель служебной двери кухни.
Места хранения аварийных желобов (у каждой двери).
Углубления для петель задней входной двери.
Места хранения спасательных плотов.
Места хранения баллонов с кислородом в нише потолка.

Задние туалеты

Удалить загрязненный и использованный материал.
Удалить и проверить контейнер, находящийся под раковиной.
Проверить раковину и пространство вокруг нее.
Отделение для полотенец.
Раздаточное устройство для салфеток.
Сиденье и крышка унитаза.
Зеркало, полочки и ниши.
Кресло бортпроводника.
Дверь.
Стены, потолок и пол.
Место хранения кислородных масок.
Доступ к фонтанчику с питьевой водой.
Резервуар для сточной воды.

Задние гардеробы

Удалить верхнюю одежду и ручную кладь.
Проверить весь отсек.
Бортовые детские кроватки и люльки.
Место хранения кислородных масок.
Аптечка первой помощи, если она не опечатана.
Место хранения спасательных жилетов.

Внешняя поверхность воздушного судна

Фюзеляж (необходимо проверить пространство, которое находится за следующими указанными ниже панелями, створками, крышками люков и другими отверстиями):
Обтекатель антенны радиолокатора.
Панель подключения наземной воздушной магистрали.
Воздухозаборники компрессора кабины.
Панели доступа к компрессору кабины.
Панель антенны навигационной доплеровской системы.
Выпускные отверстия компрессора кабины.
Панели доступа к системе регулирования теплообмена.
Направляющие лопатки выхода воздуха из теплообменника.
Отверстия для отвода воздуха от радиооборудования.
Держатель аварийного маяка (при снятом маяке).
Отсек безопасности и его содержимое.

Проблесковые огни (проверить аккумуляторы).
Проверить состояние упаковки аптечек первой помощи.
Проверить состояние пломб панелей спасательного плота.
Люк отсека для вспомогательного оборудования.
Люки отстойника запасного топливного бака.
Предохранительные клапаны наддува кабины.
Задняя панель доступа к резервуару для сточной воды.
Клапан регулятора наддува кабины.
Задние панели доступа к системе удаления отходов.
Люк доступа к механизму стабилизатора.
Люк доступа к хвостовому обтекателю.
Задняя панель доступа к системе подачи питьевой воды.
Задние грузовые люки.
Передние грузовые люки.
Передняя панель доступа к системе подачи питьевой воды.
Лючок для подключения наземной установки кондиционирования воздуха.
Лючок для подключения внешнего энергопитания.
Штепсельный разъем для подключения внешнего энергопитания.

Отсек компрессора кабины

Весь отсек, особенно его полости, углубления и выемки.

Отсек вспомогательного оборудования

Весь отсек, а также все оборудование.

Грузовые отсеки

Передний грузовой отсек, особенно пространство под съемной на защелках панелью пола, закрывающей грузовой люк.
Отсек резервуара для сточной воды.
Помещения для комплектов полетного снаряжения пилотов.
Задний грузовой отсек (особенно пространство вокруг петель крышки грузового люка).
Зона, непосредственно следующая за задним грузовым отсеком.

Отсеки размещения шасси и механизмов

Ниша носового колеса: зона за панелью люка доступа и панелью, запирающейся по типу "застежки-молнии".
Вся зона ниш основного шасси и зона корневой части левого и правого крыла.
Шасси, колеса: пневматики, обода, тормоза и такие детали, как стойки, задние подкосы, балки (тележечного шасси), рычаги, подъемники шасси, рамы (тележечного шасси) и тележки шасси.

Крылья

Секции задней кромки закрылков.
Защелкивающиеся крышки лючков доступа к Х-образным топливопроводам.
Защелкивающиеся крышки местоположения баллонов огнетушителей.

Переходники для горловины заправки топливом под давлением.
Смотровые люки с защелкивающимися крышками.
Выходы дренажной топливной системы.

Двигатели и пилоны

Воздухозаборник, выхлопная труба и воздухопровод вентиляторного контура двигателя.
Ковшовый воздухозаборник масляного и воздушного теплообменника двигателя.
Крышка дозаправки двигателя маслом.
Створка выпуска воздуха теплообменника двигателя.
Крышка привода постоянной скорости дозаправки масла.
Открыть секции капота двигателя и лопаточного аппарата вентилятора. Полной проверке подлежит двигательная установка, а также все люки на секциях капота и пилонах.

Добавление 8

ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ВЗРЫВНЫЕ УСТРОЙСТВА

ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРЕДПРИНИМАТЬ ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО ВЗРЫВНОГО УСТРОЙСТВА

1. При обнаружении во время осмотра подозрительного предмета в целях обеспечения безопасности персонала и сведения к минимуму нарушений нормальной работы необходимо выполнить четыре стандартные процедуры. Если сотрудники службы безопасности, благодаря соответствующей подготовке, строго выполняют эти четыре процедуры и местные планы на случай непредвиденных обстоятельств, то, как правило, возникший инцидент удается успешно разрешить, сведя к минимуму количество жертв. Указанные четыре процедуры приводятся ниже в том порядке, в котором они должны выполняться:

a) ПОЛУЧИТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ,

b) ОЧИСТИТЬ ПРОСТРАНСТВО,

c) ВЫСТАВИТЬ КОРДОН,

d) УСТАНОВИТЬ КОНТРОЛЬ.

ПОЛУЧИТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ

2. Убедиться в том, что найденный предмет действительно следует заявить в качестве предполагаемого взрывного устройства. Проверить, имеются ли на нем ярлыки или бирки, возможно, содержащие информацию о его владельце. *Не* пытаться перемещать предмет для более удобного его осмотра, поскольку он может быть оснащен устройством, срабатывающим при перемещении предмета.

3. Убедиться в том, что подозрительный предмет не является личной собственностью кого-нибудь из находящихся поблизости людей, например багажом одного из членов экипажа. Это необходимо сделать достаточно быстро, поскольку устройство может быть снабжено часовым механизмом или дистанционным управлением.

4. Отметить точное местонахождение предмета, кратко описать, как он выглядит и пометить (при необходимости) его положение с помощью бросающегося в глаза предмета, с тем чтобы по прибытии сотрудников полиции или специалистов по обезвреживанию взрывных устройств они смогли идентифицировать данный предмет.

5. Определить, имеются ли основания для нахождения подозрительного устройства в данном месте, и оценить, насколько это вероятно. Задать следующие вопросы:

a) Может ли установленное в данном месте подозрительное устройство в случае взрыва привести к гибели персонала и нанести серьезный материальный ущерб?

b) Является ли выбранная цель дорогостоящим, жизненно важным, привлекательным объектом для вероятного нападения или угрозы нападения?

6. Убедившись в том, что подозрительный предмет может представлять собой взрывное устройство, приступить к выполнению трех последующих процедур и предпринять необходимые действия, указанные в местных планах на случай непредвиденных обстоятельств.

ПРИ НАЛИЧИИ ЛЮБЫХ ПОДОЗРЕНИЙ ОБРАЩАТЬСЯ С ПРЕДМЕТОМ КАК С ПРЕДПОЛАГАЕМЫМ ВЗРЫВНЫМ УСТРОЙСТВОМ.

ОЧИСТИТЬ ПРОСТРАНСТВО

7. Эвакуировать всех людей, включая членов поисковых групп, из зоны вокруг подозрительного устройства. Минимальный радиус такой зоны первоначально должен составлять 100 м, однако при этом следует учитывать реальную обстановку, т. е. наличие больших застекленных площадей, легковоспламеняющихся или взрывчатых веществ в непосредственной близости от предполагаемого взрывного устройства, вероятность обрушения здания, а также инструкции, содержащиеся в местном плане на случай непредвиденных обстоятельств, могут потребовать увеличения этого радиуса.

8. Одновременно необходимо убедиться в том, что находящийся на дежурстве соответствующий персонал - сотрудник службы безопасности аэропорта или дежурный по аэропорту - уведомлены о наличии подозрительного устройства, как это предусмотрено местным планом на случай непредвиденных обстоятельств.

ВЫСТАВИТЬ КОРДОН

9. Выставить кордон, чтобы никто не мог проникнуть в установленную зону. Площадь кордона будет зависеть от места инцидента, размеров предполагаемого взрывного устройства и соображений, связанных с обеспечением защиты сотрудников охраны. Обычно сотрудников охраны принято размещать за пределами прямой видимости подозрительного устройства.

10. Установить единственный пункт входа в зону выставленного кордона и никого не допускать к подозрительному устройству без разрешения начальника, руководящего действиями в связи с данным инцидентом. Нередко вышестоящие руководители и другие лица настаивают на получении доступа к устройству, с тем чтобы осмотреть его и высказать свое мнение; таким лицам следует вежливо отказывать в предоставлении доступа до тех пор, пока не прибудут специалисты по обезвреживанию взрывных устройств и не подтвердят, что это безопасно.

11. Полиция может выставить дополнительный внешний кордон на путях доступа к месту инцидента с целью обеспечения безопасной эвакуации и беспрепятственного прибытия аварийных служб.

УСТАНОВИТЬ КОНТРОЛЬ

12. Согласно местным планам на случай непредвиденных обстоятельств информировать соответствующий персонал об обнаружении подозрительного устройства, если это не было сделано ранее. Обнаружившие устройство лица должны оставаться на месте, с тем чтобы оказать помощь полиции и специалистам по обезвреживанию взрывных устройств. Организовать пункт управления для централизованного контроля за действиями в связи с данным инцидентом до прибытия на место происшествия полиции или специалистов, которые примут руководство на себя. По прибытии полиции она должна взять контроль на себя и определять дальнейшие необходимые действия.

13. Назначить место сбора за пределами установленного кордона для сотрудников любых других служб, которые должны прибыть на место происшествия. Выполнять другие местные процедуры или инструкции, предусмотренные на случай обнаружения предполагаемого взрывного устройства.

14. Аварийные службы, такие как пожарные команды и бригады скорой помощи, должны ожидать в месте сбора за пределами установленного кордона и быть готовыми к ликвидации последствий взрыва или пожара.

15. В случае взрыва необходимо немедленно оказать помощь получившим ранения сотрудникам, а затем приступить к выполнению установленных процедур устранения повреждений.

16. После установления контроля за ликвидацией последствий взрыва необходимо продолжить поиски с целью выявления возможных дополнительных взрывных устройств.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

17. В работе, связанной с обнаружением предполагаемых взрывных устройств, важно пользоваться единой терминологией, с тем чтобы свести к минимуму неправильное понимание. Ниже приводятся определения терминов, которыми пользуются многие специалисты и службы по обезвреживанию взрывных устройств и которые рекомендуется использовать Договаривающимся государствам при такого рода инцидентах и составлении донесений о них, направляемых в ИКАО.

18. *Самодельное взрывное устройство (СБУ).* **Взрывное устройство, установленное или изготовленное террористами или преступниками. В таких устройствах могут использоваться элементы военных боеприпасов (корпус артиллерийского снаряда, гранаты и т. д.), но, как правило, они изготавливаются из компонентов невоенного назначения.**

19. *Угроза взрыва.* **С такой угрозы, которая обычно передается по телефону, но также охватывает случаи объявления тревоги по поводу обнаружения подозрительного устройства, как правило, начинается развитие инцидента, связанного с СБУ.**

20. *Тревога в связи с угрозой взрыва.* **Угроза взрыва расследована или оценена и отвергнута как необоснованная. Устройство не было обнаружено, введенные меры предосторожности отменены и возобновлена нормальная работа.**

21. *Ложная тревога.* **Предполагаемое СВУ обнаружено и задействованы силы и средства по обезвреживанию взрывных устройств. Обследование подозрительного предмета специалистами по обезвреживанию взрывных устройств показало, что он является безопасным, т.е. оставлен без злого умысла и не содержит взрывного устройства или взрывчатых веществ.**

22. *Намеренный обман.* **Обнаружено предполагаемое СВУ и задействованы силы и средства по обезвреживанию взрывных устройств. Обследование обнаруженного предмета специалистами по обезвреживанию взрывных устройств показало, что по своей конструкции он выглядит как настоящее СВУ, но не содержит взрывчатых или опасных веществ.**

Добавление 9

РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПОИСКА И ЭВАКУАЦИИ

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

1. Для того чтобы поиск был эффективным, он должен осуществляться в определенной последовательности сотрудниками, хорошо знающими зону, в которой он проводится. Это прежде всего объясняется тем, что привлеченные извне сотрудники вряд ли будут знакомы с компоновкой воздушного судна или планировкой здания аэровокзала и знать места, в которых может быть спрятано устройство, и поэтому им будет нелегко заметить предметы, находящиеся не на своем месте, или незнакомые предметы. Планы проведения поисков следует подготовить заранее и обучить сотрудников, как ими пользоваться. Необходимо назначить координатора поиска, который должен осуществлять контроль за процессом поиска и, в случае необходимости, принимать решение об эвакуации.

2. Проводящие поиск сотрудники должны соблюдать следующие инструкции: не прикасаться к подозрительному предмету, сообщить о нем координатору поиска, отметить место его нахождения с помощью какого-нибудь бросающегося в глаза предмета (не прикасаясь при этом к самому устройству), покинуть зону, находящуюся в непосредственной близости от подозрительного объекта, и ждать дальнейших указаний. При обнаружении подозрительного устройства не следует исключать возможности наличия других таких устройств.

3. Портативные средства связи облегчают координацию поиска и зачастую являются единственным средством для выполнения надлежащих процедур, позволяющих быстро провести поиск и эвакуацию и, таким образом, спасти человеческие жизни. Однако после обнаружения подозрительного устройства сотрудники, имеющие при себе портативные средства связи, должны немедленно покинуть зону, расположенную в непосредственной близости от устройства, и как можно скорее удалить из нее всех находящихся людей за пределы установленного кордона. Пользоваться радиопередатчиками/приемниками в радиусе 25 м от подозрительного устройства запрещается.

4. Прежде чем приступать к поиску, следует установить строгий контроль за доступом в зону, где он проводится, с тем чтобы исключить пронос в нее устройств после окончания осмотра.

5. Проведение эффективного систематического поиска занимает достаточно много времени. Если в полученном предупреждении указано возможное время взрыва устройства, которое не позволяет провести тщательный поиск, то наилучшим и наиболее безопасным вариантом является эвакуация всего персонала в безопасную зону и ожидание прибытия специалистов по обезвреживанию взрывных устройств.

НАЧАЛО ПОИСКА

6. Координатор может дать команду о начале поиска следующими способами:

а) послать сообщение поисковым группам через систему оповещения по трансляционной сети. Во избежание ненужных нарушений работы и паники среди публики сообщение должно передаваться в кодовой форме;

b) воспользоваться портативным радиопередатчиком, пейджером, мобильным/сотовым телефоном;

c) использовать систему телефонной связи "ступенчатого типа": координатор звонит по телефону, например, трем членам поисковой группы, каждый из которых, в свою очередь, звонит следующим трем членам и т. д., до тех пор, пока не будут оповещены все поисковые группы.

Что следует искать

7. Выработка рекомендаций для поисковых групп в отношении внешнего вида предполагаемых взрывных устройств представляет собой трудную задачу, поскольку они могут быть замаскированы самыми различными способами.

8. Поисковым группам следует дать указание обращать внимание на неопознанные объекты и на все, что:

a) не должно находиться в данном месте,

b) не поддается объяснению или

c) является посторонним.

РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОСМОТРА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

9. Ввиду большого количества типов воздушных судов, находящихся в эксплуатации по всему миру, в настоящем Руководстве невозможно рекомендовать порядок осмотра воздушных судов, который можно было бы применить во всех случаях.

10. Эксплуатанты воздушных судов должны разработать контрольный перечень осмотра воздушных судов для всех типов эксплуатируемых ими воздушных судов и включить его в предназначенный для членов летного экипажа комплект документов по вопросам безопасности. (Более подробно этот вопрос рассматривается в добавлении 7.) Такой контрольный перечень будет особенно полезен в тех пунктах, где единственными лицами, знакомыми с компоновкой воздушного судна, являются члены летного и кабинного экипажей.

11. Наилучшим местом для проведения осмотра воздушного судна, в отношении которого поступила конкретная угроза, по всей вероятности, является специально выделенное изолированное место стоянки, однако в планах на случай непредвиденных обстоятельств следует указать, что отбуксировать воздушное судно в такое место не всегда представляется возможным.

12. Осмотр воздушного судна должен проводиться при хорошем освещении, для чего может потребоваться вспомогательная силовая установка или подключение наземных силовых кабелей к воздушному судну. Прежде чем приступать к осмотру воздушного судна, необходимо установить и поддерживать контроль за доступом на борт воздушного судна, причем осмотр на борту должен проводиться минимальным количеством сотрудников.

13. Во избежание дублирования осмотр воздушного судна должен проводиться в определенной последовательности сотрудниками, знакомыми с компоновкой данного типа воздушного судна, имеющими при себе контрольный перечень и назначенными для осмотра конкретных отсеков воздушного судна. Особое внимание следует обращать на те помещения, к которым имели доступ пассажиры, такие как основные салоны, борткухни и туалеты, но необходимо осмотреть также наружную сторону кабины экипажа и грузовые отсеки.

14. Если предполагаемое взрывное устройство обнаружено внутри или в непосредственной близости от воздушного судна, в качестве первоочередных мер следует удалить весь персонал на безопасное расстояние и

ожидать прибытия специалистов по обезвреживанию взрывных устройств. При принятии следующего решения о том, чтобы отбуксировать воздушное судно от подозрительного устройства или убрать устройство из воздушного судна, следует исходить из главного соображения - сохранение жизни людей. Перемещение воздушного судна создает угрозу для жизни дополнительного количества людей, например инженеров наземных служб, регулировщиков движения воздушных судов на земле и водителей буксировочных средств, в то время как при оставлении воздушного судна на своем месте и эвакуации всего персонала в безопасное место в случае взрыва подозрительного устройства может пострадать только само воздушное судно и аэропортовые сооружения или средства.

РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ОСМОТРУ ПОМЕЩЕНИЙ АЭРОВОКЗАЛА

Планы поиска

15. Чрезвычайно важно, чтобы планы поиска были разработаны заранее и в соответствии с ними проведена подготовка сотрудников. При этом цель состоит в том, чтобы обеспечить эффективную проверку всех помещений аэровокзала в максимально короткие сроки.

16. Необходимо постоянно иметь под рукой планы поиска. Для этой цели используются чертежи помещений, выверенные и адаптированные применительно к задачам поиска. Необходимо иметь достаточное количество копий для их использования во время проведения поисковых операций. Это позволит проводящим поиск сотрудникам и координатору исключать из плана участки, которые по мере продвижения поиска объявляются чистыми.

Сектора поиска

17. Первый этап подготовки плана поиска состоит в разделении здания аэровокзала на секторы. При этом аэровокзал может быть уже поделен на различные зоны, поэтому, возможно, что именно эти зоны будет целесообразно использовать в качестве секторов. Размеры каждого сектора должны быть соизмеримы с количеством сотрудников, выделенным для его проверки. Иными словами, следует помнить о том, что проведение эффективного систематического поиска занимает достаточно много времени.

18. Сектор может представлять собой одно большое помещение, например зону регистрации, зал ожидания, зал получения багажа или, возможно, несколько небольших рабочих кабинетов эксплуатанта, находящихся в одном служебном помещении. Чрезвычайно важно, чтобы в планы поиска был включен осмотр камер хранения, лестниц, коридоров, лифтов, а также стоянок автомашин и других зон, расположенных снаружи здания аэровокзала.

Поисковые группы

19. Поисковые группы должны формироваться из сотрудников, назначенных для осмотра тех зон, которые им хорошо знакомы. Количество сотрудников будет зависеть от масштаба поисковой задачи. На случай отсутствия тех или иных сотрудников необходимо назначить соответствующий резерв. Сотрудники должны пройти подготовку и тренировки.

Порядок очередности при проведении осмотра

20. В первую очередь следует осматривать те зоны, которые будут использоваться в качестве места сбора людей при эвакуации, а также наиболее уязвимые места скопления наибольшего количества публики или сотрудников. Первоочередными для осмотра следует также считать общественные места, в которые преступник мог легко проникнуть, такие как туалеты, лифты, лестницы и коридоры. Зоны, доступ в которые обычно контролируется, можно

осматривать в последнюю очередь. Не следует упускать из виду стоянки для автомобилей, зоны, расположенные снаружи здания аэровокзала, и периметр аэропорта.

Как проводить осмотр

21. Проведение поиска будет зависеть от местных обстоятельств и степени осведомленности. Главный принцип состоит в том, что проверка должна проводиться систематически и тщательно, так чтобы не осталось ни одного непроверенного места. Проводящие поиск сотрудники должны иметь практический опыт, логически планировать путь продвижения по зоне, которую им поручено проверить (будь то здание аэровокзала, зал получения багажа, административные или служебные помещения эксплуатанта), и уметь оценивать время, которое потребуется для осмотра.

22. С учетом вышеизложенного в приводимом ниже примере описывается метод осмотра помещения в секторе. В зависимости от особенностей осматриваемой зоны в него необходимо вносить соответствующие изменения.

23. Осмотр следует начинать от входа в помещение. Каждый проводящий осмотр сотрудник или поисковая группа сначала должны остановиться у входа и произвести визуальный осмотр помещения. Обвести взглядом предметы, находящиеся внутри помещения, и быстро отметить места, которые потребуют особого внимания. Постараться отыскать необычные источники света (включая небольшие источники, называемые светодиодами, которые часто используются в пусковых цепях самодельных взрывных устройств). Внимательно прислушиваясь, постараться определить, нет ли необычных звуков, особенно таких, как тиканье и жужжание. Если ничего необычного не будет замечено, приступить к осмотру.

24. Если будет обнаружено что-нибудь необычное, то группа или один из сотрудников должны уведомить об этом координатора, который будет принимать решение о необходимости эвакуации здания.

25. Поиск должен проводиться путем методического осмотра при перемещении в одну сторону вокруг осматриваемой зоны, при этом необходимо совершить три круговых обхода.

26. При *первом круговом обходе* **проводится осмотр периметра помещения, т. е. поверхностей стен от потолка до пола и участков пола, непосредственно прилегающих к стенам. Необходимо осмотреть пространство внутри каминов, за шторами и жалюзи, вокруг мебели и в углах помещения. Обход должен начинаться и заканчиваться у двери.**

27. При *втором круговом обходе* **осматриваются мебель и пол. Мебель не следует передвигать, необходимо открыть и осмотреть ящики, а также обследовать свободное пространство внутри и под мебелью. Если на покрытии пола имеются признаки недавнего вскрытия, то его следует поднять.**

28. При *третьем круговом обходе* **осматривается потолок, если его конструкция позволяет спрятать какие-либо предметы. Начинать осмотр следует от одного угла и далее систематически обследовать всю поверхность потолка.**

29. После завершения осмотра, если ничего не было обнаружено, необходимо незамедлительно сообщить об этом координатору, с тем чтобы данный сектор был отмечен на планах поиска как "чистый".

30. Поиски необходимо продолжать до тех пор, пока все пространство не будет признано чистым. Не следует забывать, что устройств может быть несколько.

31. В случае обнаружения подозрительного предмета необходимо руководствоваться следующими незыблемыми правилами:

a) не прикасаться к устройству и не перемещать его;

b) при возможности оставить рядом с устройством (но не прикасаясь к нему) бросающийся в глаза указатель;

c) отойти от устройства к установленному пункту управления, при этом освещение следует оставить включенным;

d) сообщить о данном факте руководителю поисковой группы или координатору;

e) координатор должен приступить к осуществлению плана эвакуации;

f) оставаться на пункте управления и нарисовать точный план местонахождения подозрительного свертка или устройства в целях оказания помощи сотрудникам полиции или специалистам по обезвреживанию взрывных устройств;

g) лицо, обнаружившее подозрительный предмет, должно находиться рядом, чтобы в любой момент предоставить информацию полиции и службам безопасности.

ЭВАКУАЦИЯ

32. Цель эвакуации состоит в том, чтобы переместить в безопасное место людей из зоны, где им может угрожать опасность. Это можно сделать следующими способами:

a) перемещение в безопасное место внутри того же здания;

b) частичная эвакуация (когда речь идет о большом здании и обнаружена предполагаемая бомба в виде письма или предполагаемое взрывное устройство небольших размеров);

c) полная эвакуация.

33. Во всех случаях при получении угрозы взрыва координатор должен незамедлительно информировать сотрудника службы безопасности аэропорта и полицию и сообщить им о предпринимаемых действиях.

ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ ОБ ЭВАКУАЦИИ

34. Решение об эвакуации, как правило, должно приниматься координатором, однако оно может быть согласовано с представителем полиции или сотрудником службы безопасности аэропорта.

35. При чрезвычайных обстоятельствах, например когда полиция или службы безопасности располагают конкретной информацией, они самостоятельно могут отдать приказ об эвакуации и отменить решение координатора, если сочтут это необходимым.

36. С другой стороны, при некоторых обстоятельствах полиция и службы безопасности могут в силу необходимости настаивать на том, чтобы эвакуация здания аэровокзала не производилась. Например, у них могут быть основания полагать, что взрывное устройство, возможно, установлено вне здания аэропорта и эвакуация создаст серьезную угрозу для жизни людей.

37. Координатор может принять одно из четырех решений. Выбор зависит от оценки угрозы, существующей при данных обстоятельствах. Возможные варианты решения:

a) не предпринимать никаких действий;

b) осуществить осмотр и в случае обнаружения подозрительного предмета провести эвакуацию;

c) эвакуировать всех людей, за исключением членов поисковых групп и основных сотрудников, а затем провести осмотр и в случае обнаружения подозрительного предмета провести полную эвакуацию;

d) незамедлительно эвакуировать весь персонал и задействовать квалифицированных специалистов по поиску.

Вариант 1. Не предпринимать никаких действий

38. Такое решение может показаться привлекательным, если угроза, как представляется, исходит от нетрезвого человека или ребенка, но его следует принимать только в том случае, когда координатор абсолютно уверен в том, что поступившая по телефону угроза является злобной выходкой или шуткой. При малейшем сомнении координатор должен выбрать одно из трех других решений.

Вариант 2. Осуществить осмотр и в случае необходимости провести эвакуацию

39. При принятии этого решения люди, естественно, будут находиться в здании аэровокзала в течение более длительного периода времени, несмотря на возможное существование взрывного устройства. Однако, если взрывное устройство будет обнаружено, людей можно будет эвакуировать в безопасное место. Если же взрывное устройство не найдено и не существует никаких других препятствующих факторов, координатор может посчитать такое решение целесообразным при условии, что степень угрозы, согласно проведенной оценке, окажется низкой.

Вариант 3. Осуществить осмотр и провести частичную эвакуацию

40. Когда степень угрозы оценивается как умеренная, но нет оснований считать взрыв неизбежным, или когда подозрительное взрывное устройство имеет небольшие размеры (например, взрывное устройство, вложенное в письмо) и некоторые помещения здания аэровокзала находятся на значительном удалении от подозрительного устройства, координатор может принять решение об эвакуации только части здания аэровокзала или оставить в здании только основных сотрудников и членов поисковых групп.

Вариант 4. Провести срочную эвакуацию

41. Если, по мнению координатора, степень полученной по телефону угрозы является высокой, то в этом случае необходимо как можно быстрее провести эвакуацию, не производя поиска, особенно при существовании вероятности взрыва.

42. Если в полученной по телефону угрозе указано время взрыва, координатор должен добиться того, чтобы все поисковые работы и эвакуация персонала были закончены по крайней мере за 20 мин до указанного срока, независимо от того, будет ли найдено какое-либо устройство или нет.

ПЛАНЫ ЭВАКУАЦИИ

43. Как и при составлении планов поиска, координатор должен иметь последние схемы маршрутов эвакуации. Это особенно важно при наличии нескольких выходов из здания аэровокзала. Преследуются две цели:

a) провести эвакуацию как можно быстрее и эффективнее с использованием всех имеющихся выходов. Для направления сотрудников к конкретным выходам можно воспользоваться системой оповещения по трансляционной сети. При отсутствии других средств связи можно использовать звуковой сигнал пожарной тревоги при условии, что он отличается от предупреждения о пожаре и сотрудники умеют отличать этот сигнал, а также при условии, что сигнал пожарной тревоги не подается автоматической системой, подключенной к местной пожарной службе. По сравнению с системой оповещения по трансляционной сети использование сигнала пожарной тревоги менее желательно, и им можно пользоваться лишь временно, до тех пор пока не будет установлена более совершенная система;

b) обеспечить альтернативные маршруты эвакуации, с тем чтобы люди могли покидать здание аэровокзала, находясь на безопасном расстоянии от предполагаемого взрывного устройства. Если, например, имеются четыре маршрута эвакуации, но один из них проходит на меньшем расстоянии от предполагаемого взрывного устройства, чем три других, то координатор может сразу принять решение об использовании для эвакуации только этих трех маршрутов.

44. Для обеспечения безопасной эвакуации координатор может назначить из числа штатных сотрудников "регулировщиков эвакуации", с тем чтобы быстро и без паники осуществить эвакуацию людей по заранее установленным маршрутам. Таких регулировщиков эвакуации необходимо отобрать заранее и обучить выполнению их функций.

45. На плане эвакуации необходимо также указать два установленных места сбора людей в случае эвакуации, которые должны располагаться в противоположных направлениях. Иногда для этой цели можно использовать пункты сбора, предусмотренные на случай пожара, если они располагаются на расстоянии по меньшей мере 400 м от здания аэровокзала. При некоторых обстоятельствах места сбора должны располагаться на расстоянии до 1000 м от здания аэровокзала. Этот вопрос следует согласовывать со специалистами по обезвреживанию взрывных устройств.

46. В идеальном случае следует попросить всех сотрудников и посетителей взять с собой личные вещи и находящийся при них багаж, поскольку это позволит избежать ненужной подозрительности в отношении предметов, оставленных после эвакуации. Однако при отсутствии системы оповещения по трансляционной сети или других пригодных для данной цели средств связи сделать это будет трудно.

47. Прежде чем здание аэровокзала будет объявлено безопасным, эвакуированные сотрудники и пассажиры могут в течение длительного времени находиться снаружи, поэтому желательно предоставить им крытое помещение. Можно попросить предоставить для них помещения в других зданиях, если такая возможность имеется. Это позволит укрыть людей от непогоды, поддерживать хорошую связь и удовлетворять индивидуальные потребности.

48. По возможности, не следует использовать в качестве мест сбора стоянки для автомашин, особенно если они расположены рядом с эвакуированным зданием аэровокзала, поскольку внутри находящихся на них транспортных средств могут быть спрятаны дополнительные взрывные устройства.

49. Места сбора, предусмотренные на случай эвакуации, необходимо также включать в планы поиска и подвергать проверке всякий раз, когда начинается поиск или когда отдается приказ о срочной эвакуации.

50. В случае эвакуации двери и окна должны быть (там, где это возможно) оставлены незапертыми, особенно в непосредственной близости от предполагаемого взрывного устройства. Освещение следует оставить включенным, а агрегаты и оборудование необходимо отключить, если это практически осуществимо. Необходимо установить правила, обеспечивающие в случае эвакуации безопасное состояние кухонного оборудования и

соответствующих помещений, принадлежащих арендаторам. Коммунальное снабжение, которое не используется при осмотре той или иной зоны здания, такое как газ и вода (если это не нарушит работу пожарной спринклерной системы здания), следует отключить, для того чтобы свести к минимуму ущерб от возможного взрыва.

51. Необходимо разработать способ, позволяющий убедиться в том, что после завершения эвакуации в здании аэровокзала не осталось ни одного человека и что при этом учтен весь обслуживающий персонал, все штатные сотрудники и посетители. Вход в здание аэропорта должен быть запрещен до тех пор, пока оно не будет объявлено безопасным.

РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ЗДАНИЕ ПОСЛЕ ЕГО ЭВАКУАЦИИ

52. После завершения эвакуации координатор должен будет принять решение о том, когда можно будет разрешить вход в здание. В том случае, если предполагаемое взрывное устройство было все-таки обнаружено, для принятия такого решения потребуется тесное взаимодействие с органами полиции и службами безопасности, до тех пор пока найденное устройство не будет объявлено безопасным.

53. Следует помнить о том, что после обнаружения первого подозрительного предмета в здании аэровокзала могут находиться и другие подозрительные предметы, пока не обнаруженные из-за того, что после обнаружения первого подозрительного предмета и эвакуации здания аэровокзала поиски были прекращены. Поэтому прежде чем дать разрешение на вход в здание аэровокзала, координатор должен обеспечить осмотр остальной его части. Если эвакуация была произведена до проведения осмотра, то координатор должен дать распоряжение о проведении осмотра, а затем решать вопрос о разрешении на вход в здание.

54. Если в полученной угрозе было указано время взрыва, но никакого взрыва не произошло, то прежде чем отдавать распоряжение о начале или возобновлении поисков, координатор должен выждать по меньшей мере один час после истечения указанного времени.

ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

55. Необходимо обеспечить надлежащую подготовку, с тем чтобы в случае необходимости проведения осмотра и эвакуации не только члены поисковых групп, но и каждый служащий аэропорта знал свои функции. Регулярные тренировки по проведению осмотра и эвакуации помогают поддерживать осведомленность и бдительность сотрудников на должном уровне. Все сотрудники должны знать, где находятся пункты сбора в случае эвакуации. Операторов телефонных станций, сотрудников справочных бюро и любых других лиц, которые могут отвечать на телефонные звонки по номеру, известному широкой публике, необходимо проинструктировать относительно их действий в случае поступления по телефону сообщения об угрозе взрыва (см. контрольный перечень для операторов телефонных станций в добавлении 4).

56. Другие ведущие сотрудники, такие как регулировщики эвакуации, должны знать свои функции и регулярно проходить подготовку. Важно, чтобы все сотрудники знали в лицо специально назначенных руководителей и выполняли их указания. Необходимо предусмотреть порядок замены специально назначенных сотрудников в случае их увольнения или временного отсутствия, с тем чтобы исключить пробелы в сферах ответственности.

Добавление 10

ОФИЦИАЛЬНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ АКТЕ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В НАСТОЯЩЕМ УВЕДОМЛЕНИИ, ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И БУДЕТ ПЕРЕДАВАТЬСЯ ТОЛЬКО УПОЛНОМОЧЕННЫМ ЛИЦАМ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ □ ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ □ (отметить √)

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ АКТЕ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Номер досье: .....

Дата уведомления: .....
[Число, месяц, год]

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ ПОДЛЕЖИТ СОСТАВЛЕНИЮ И НАПРАВЛЕНИЮ В ИКАО В ТЕЧЕНИЕ 30 ДНЕЙ ПОСЛЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

Требования в отношении представления уведомления предъявляются в соответствии с Приложением 17, статьей 11 Гаагской конвенции или статьей 13 Монреальской конвенции

		Удавшийся акт	Попытка совершения акта
a)	Акт незаконного захвата воздушного судна	□	□
b)	Нападение на аэропорт и аэронавигационные средства	□	□
c)	Нападение на людей в помещениях здания аэровокзала	□	□
d)	Диверсионный акт против воздушного судна	□	□
e)	Нападение на воздушное судно в полете	□	□
f)	Прочие акты, не указанные выше	□	□

ЧАСТЬ I. ИНФОРМАЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ ПРОИСШЕСТВИЯ

A. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Государство, представляющее уведомление: .....
2. Дата происшествия: .....
[Число, месяц, год]
3. Время происшествия: .....
[Время местное - по часам с 24-часовым циферблатом]
4. Продолжительность происшествия: .....

B. ДАННЫЕ ОБ АКТЕ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

1. Информация о рейсе

Дата вылета: .....
[Число, месяц, год]

Время вылета: .....
[Время местное - по часам с 24-часовым циферблатом]

Обозначение рейса: .....

Тип воздушного судна: .....

Эксплуатант: .....

Число пассажиров: .....

Число членов экипажа: .....

Сотрудники охраны на борту (при их наличии): .....

Число правонарушителей: .....

Тип рейса (регулярный, чартерный и т. д.): .....

Аэропорт вылета: ....
Название Государство

Запланированный пункт назначения: ....
Название Государство

2. Воздушное судно

Государство регистрации: .....

Регистрационный номер: .....

Тип воздушного судна: .....

Аэропорт, в котором (по предположению) на борт воздушного судна было погружено устройство/вещество в целях совершения диверсии: .....

3. Аэропортовые строения или средства, явившиеся объектами акта незаконного вмешательства: .....

.....

.....

.....

C. ПРОИСШЕСТВИЕ

1. Местонахождение воздушного судна:

На земле ☐

В полете ☐

2. Наземные объекты:

В аэропорту ☐

Вне аэропорта ☐

3. Использовавшиеся оружие/устройства:

	Описание	Настоящее	Имитация
Оружие № 1:	.....	☐	☐
Оружие № 2:	.....	☐	☐
Оружие № 3:	.....	☐	☐
Оружие № 4:	.....	☐	☐
Оружие № 5:	.....	☐	☐
Взрывчатка:	.....	☐	☐
Зажигательное вещество:	.....	☐	☐

Прочее (опишите): .....

.....

.....

4. Средства связи

4.1 Источник угрозы:

Записка ☐

Телефонный звонок ☐

Прочее (опишите): .....

.....

.....

4.2 Кем получена угроза?

Летным экипажем ☐

Кабинным экипажем ☐

Наземным персоналом эксплуатанта ☐

Пассажиром ☐

Другими лицами (опишите): .....

.....

.....

		Да	Нет
4.3	Выдвигались ли конкретные требования? *(В случае положительного ответа объясните подробнее.)*	☐	☐

.....

.....

		Да	Нет
4.4	Кто сообщил о требованиях полномочным органам на земле?		
	Пилот	☐	☐
	Правонарушитель	☐	☐

Другие лица (укажите): .....

.....

.....

5. Контрмеры

		Да	Нет
5.1	Предпринимались ли попытки воспрепятствовать действиям правонарушителя(ей)?	☐	☐

5.2 Если да, то какими средствами?

Проведение переговоров ☐ Применение силы ☐ Прочие средства ☐

5.3 Результаты:

Успешно ☐ Безуспешно ☐

		Да	Нет
5.4	Входил(и) ли правонарушитель(и) в кабину экипажа?	☐	☐

Если да, укажите при каких обстоятельствах: .....

.....

.....

		Да	Нет
5.5	Располагали ли члены экипажа перечнем мест обыска при угрозе применения взрывного устройства?	☐	☐
5.6	Были ли члены экипажа осведомлены о способах помещения взрывного устройства в такое место, где оно представляет наименьшую опасность для воздушного судна?	☐	☐
5.7	Обладал(и) ли правонарушитель(и):		
	Техническими знаниями о летной эксплуатации воздушного судна?	☐	☐
	Знаниями конструкции воздушного судна?	☐	☐
	Знаниями аэропортовых или основных аэронавигационных средств?	☐	☐

Если да, сообщите подробнее: .....

.....

.....

6. Изменение маршрута воздушного судна (просьба заполнить *только* в случае изменения маршрута)

6.1 Перечень аэропортов в порядке следования:

	Аэропорт	Государство	Дата и время прибытия	Дата и время вылета	Разрешение на посадку: Дано	Разрешение на посадку: Не дано
a)	.....	.....	.....	.....	☐	☐
b)	.....	.....	.....	.....	☐	☐
c)	.....	.....	.....	.....	☐	☐
d)	.....	.....	.....	.....	☐	☐
e)	.....	.....	.....	.....	☐	☐

6.2 Имелся ли достаточный запас топлива для полета во все пункты, указанные правонарушителем? Перечислите ниже:	Да	Нет
a)	☐	☐
b)	☐	☐
c)	☐	☐
d)	☐	☐
e)	☐	☐

Если да, укажите подробно: .....

.....

.....

6.3 Располагал ли экипаж необходимыми картами для полета в указанные пункты? Перечислите ниже:	Да	Нет
a)	☐	☐
b)	☐	☐
c)	☐	☐
d)	☐	☐
e)	☐	☐

Если да, укажите подробно: .....

.....

.....

6.4 Было ли разрешено кому-либо из пассажиров покинуть борт воздушного судна в том или ином аэропорту? Перечислите аэропорты в порядке следования:

Аэропорт	Да	Нет
a)	☐	☐
b)	☐	☐
c)	☐	☐
d)	☐	☐
e)	☐	☐

Если да, укажите подробно: .....

.....

.....

6.5 Предпринимались ли в каком-либо из аэропортов меры для урегулирования происшествия? Перечислите ниже.

Аэропорт	Да	Нет
a)	☐	☐
b)	☐	☐
c)	☐	☐
d)	☐	☐
e)	☐	☐

Если да, укажите подробно: .....

.....

.....

6.6 Производилось ли в каком-либо из аэропортов техническое обслуживание? Перечислите ниже.

Аэропорт	Да	Нет
a)	☐	☐
b)	☐	☐
c)	☐	☐
d)	☐	☐
e)	☐	☐

Если да, укажите подробно: .....

.....

.....

D. ПРАВОНАРУШИТЕЛЬ (если более трех, просьба использовать дополнительные листы)

Общее число правонарушителей:

1. Имя и фамилия: ..... (пол)

   Псевдонимы: .....

   Дата рождения: ..... Место рождения: ..... Гражданство: .....
   [Число, месяц, год]

   Аэропорт посадки на борт ....
   Название Государство

   Как правонарушителю(ям) удалось проникнуть в воздушное судно/здание?

   .....

   .....

2. Имя и фамилия: ..... (пол)

   Псевдонимы: .....

   Дата рождения: ..... Место рождения: ..... Гражданство: .....
   [Число, месяц, год]

   Аэропорт посадки на борт ....
   Название Государство

   Как правонарушителю(ям) удалось проникнуть в воздушное судно/здание?

   .....

   .....

3. Имя и фамилия: ..... (пол)

   Псевдонимы: .....

   Дата рождения: ..... Место рождения: ..... Гражданство: .....
   [Число, месяц, год]

   Аэропорт посадки на борт ....
   Название Государство

   Как правонарушителю(ям) удалось проникнуть в воздушное судно/здание?

   .....

   .....

E. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТУ

	Да	Нет
1. Имеется ли в месте посадки правонарушителя(ей) на борт воздушного судна программа безопасности аэропорта?	☐	☐
2. Предусматриваются ли в программе безопасности средства защиты контролируемой зоны (ограждения, охрана, оснащение ворот запорами, патрули, система установления личности и т. п.)?	☐	☐
3. Выдаются ли удостоверения личности наземному персоналу и осуществляется ли регулярный контроль за персоналом вспомогательных служб?	☐	☐
4. Проверка/досмотр пассажиров, членов экипажа и ручной клади:		
a) Все ли пассажиры и ручная кладь подвергаются проверке/досмотру на всех международных рейсах?	☐	☐
b) Все ли пассажиры и ручная кладь подвергаются проверке/досмотру на всех внутренних рейсах?	☐	☐
c) Проверяются ли службой безопасности все члены экипажа?	☐	☐
d) Подвергаются ли все пассажиры и их ручная кладь, прошедшие проверку/досмотр, повторному досмотру перед посадкой на воздушное судно, если они имели контакт с лицами, не прошедшими проверку/досмотр?	☐	☐
5. Применяемая система проверки/досмотра:		
Схема "выхода на перрон" (непосредственно на борт воздушного судна)	☐	☐
Схема "стерильного накопителя" (зал ожидания перед посадкой)	☐	☐
Схема "стерильного зала ожидания"	☐	☐
6. Применяемая система контроля:		
Детекторы металла:		
арочного типа	☐	☐
портативные	☐	☐
Рентгеновская установка	☐	☐
Личный досмотр	☐	☐
Прочее	☐	☐

	Да	Нет
7. Проводилась ли недавно проверка работы детекторов металла и рентгеновских установок с помощью контрольных предметов?	☐	☐
8. Проводится ли регулярная подготовка персонала службы безопасности, который работает с детекторами металла и рентгеновскими установками?	☐	☐
9. Проверка принадлежности багажа пассажирам:		
a) Производится ли сравнение числа зарегистрированных пассажиров с числом мест багажа, который грузится на борт воздушного судна?	☐	☐
b) Применяется ли порядок в пункте a) выше к трансферным пассажирам и их трансферному зарегистрированному багажу?	☐	☐

10. Каким образом правонарушителю(ям) удалось обойти действующие меры безопасности:

Применение силы ☐

Прочие способы ☐

Коротко опишите: .....

.....

.....

11. Какие новые меры или правила введены или введение которых рассматривается в целях недопущения повторения аналогичного происшествия?

.....

.....

.....

F. ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

1. Должность лица, проводившего переговоры (укажите, обладало ли данное лицо полномочиями для принятия решений или только играло роль посредника):

   .....

   .....

2. Аэропорт/воздушное судно

Число пострадавших:	Убито	Ранено
Экипаж	.....	.....
Пассажиры	.....	.....
Правонарушитель(и)	.....	.....
Другие лица	.....	.....

3. Обстоятельства гибели или ранения:

   .....

   .....

   .....

4. Ущерб, причиненный воздушному судну/аэропортовым средствам (кратко опишите с указанием размеров ущерба в денежном выражении, потери времени и рейсов, затронутых происшествием):

   .....

   .....

   .....

5. Представьте любые дополнительные сведения относительно способов, с помощью которых правонарушителям удалось обойти процедуры обеспечения безопасности во время происшествия:

   .....

   .....

   .....

   .....

ЧАСТЬ II. ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДЛЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖА И ВОЗВРАЩЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЕСЛИ ТАКОВЫЕ ПРЕДПРИНИМАЛИСЬ

1. Действия, предпринятые для освобождения пассажиров и экипажа:

.....

.....

.....

.....

.....

2. Действия, предпринятые для содействия продолжению следования пассажиров и экипажа в практически возможные сроки:

.....

.....

.....

.....

.....

3. Действия, предпринятые для безотлагательного возвращения воздушного судна и его груза законным владельцам:

.....

.....

.....

.....

.....

ЧАСТЬ III. ИНФОРМАЦИЯ О МЕРАХ, ПРИНЯТЫХ В ОТНОШЕНИИ ПРАВОНАРУШИТЕЛЯ(ЕЙ)

1. **Действия, предпринятые компетентными органами для задержания правонарушителя(ей), или другие меры, принятые для лишения его/ее/их возможности скрыться:**

.....

.....

.....

.....

2. **Действия, предпринятые для выдачи правонарушителей или для передачи дела компетентным органам с целью возбуждения судебного процесса; сообщите о результатах этих действий, если таковые имеются (в противном случае такую информацию следует представить отдельно в кратчайшие сроки).**

.....

.....

.....

.....

ЧАСТЬ IV. ИНФОРМАЦИЯ О ПРИНЯТЫХ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ СТАНДАРТА 3.4.8 ПРИЛОЖЕНИЯ 17 МЕРАХ ПО УСТРАНЕНИЮ НЕДОСТАТКОВ ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВТОРЕНИЯ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ЧАСТЬ V. ЛЮБАЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ОТНОСЯЩАЯСЯ К ДЕЛУ ИНФОРМАЦИЯ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Фамилия

.....

Должность

.....

Ведомство

— КОНЕЦ —