



**БУЙРУК  
ПРИКАЗ**

*2024-ч. 13-август № 693*

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Жүк бөлүгүндө ташылуучу жол багажга карата нускамалык  
материалды бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2022-жылдын 24-ноябрындагы №787 буйругу менен бекитилген, Кыргыз Республикасынын авиация эрежелеринин “Авиациялык коопсуздук” 17-КРАЭ. 10-пунктчасынын 20-пунктуна ылайык, **буйрук кылам:**

1. Жүк бөлүгүндө ташылуучу жол багажга карата нускамалык материал тиркемеге ылайык бекитилсин.
2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин авиациялык коопсуздук бөлүмү ушул буйрукту бардык кызыкдар жактарга жеткирсин.
3. Бул буйруктун аткарылышын контролдоо директордун орун басары К.Т. Төлөгөновго жүктөлсүн.

**Об утверждении Инструктивного материала в отношении багажа,  
перевозимого в грузовом отсеке**

В соответствии с подпунктом 10 пункта 20 Авиационных Правил Кыргызской Республики «АПКР 17. «Авиационная безопасность», утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года №787, **приказываю:**

1. Утвердить Инструктивный материал в отношении багажа, перевозимого в грузовом отсеке согласно приложению.
2. Отделу авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики довести настоящий приказ до сведения всех заинтересованных лиц.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора К.Т. Төлөгөнова.

**Директордун милдетин  
убактылуу аткаруучу**



**Д.К. Бостонов**



БУЙРУК  
ПРИКАЗ

2025-ж. 28-январь № 43

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу  
Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2024-жылдын 13-  
августундагы №693 “Жүк бөлүгүндө ташылуучу багажга карата  
нускамалык материалды бекитүү жөнүндөгү” буйругуна  
өзгөртүүлөрдү киргизүү туралуу**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2022-жылдын 24-ноябрындагы №787 буйругу менен бекитилген, Кыргыз Республикасынын авиация эрежелеринин “Авиациялык коопсуздук” 17-КРАЭ. 10-пунктчасынын 20-пунктуна ылайык, ошондой эле Эл аралык жарандык авиация уюмунун эскертүүлөрүн жою боюнча, **буйрук кылам:**

1. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2024-жылдын 13-августундагы №693 “Жүк бөлүгүндө ташылуучу жол багажга карата нускамалык материалды бекитүү жөнүндөгү” буйругуна төмөнкү өзгөртүүлөр киргизилсин:

- 87-пунктту төмөнкүдөй редакцияда баяндалсын:  
«87. Жалпы беш баскычтан турган модель төмөндөгүчө берилет.  
1-баскыч. Бардык багаж автоматтык түрдө жарылуучу заттардын бар же жок экендигине текшерилет. Шектүү эмес багаж жүктөрдү ташуу кызматкерлери тарабынан аба кемесинин бортуна жеткирилет. Шектүү багаждын сүрөтү 2-баскычка жөнөтүлөт.  
2-баскыч. 1-баскычтан берилген рентген сүрөттөрү текшерүү кызматкерлери тарабынан 2-баскычта бааланат. Сүрөттү тез жана так интерпретациялоо үчүн объекттер кызыл жээкчелер менен белгиленет. Кызыл жээкче текшерүү кызматкерине шектүү объекттерге көңүл бурууга жардам берет. Эгерде текшерүү кызматкери багажды дагы эле шектүү деп эсептесе, сүрөт кол менен текшерүү үчүн үчүнчү 3-баскычка жөнөтүлүшү мүмкүн.  
3-баскыч. Бул баскычта шектүү багаж атайын текшерүүдөн өтөт, ал үчүн жогорку өндүрүмдүүлүктөгү томограф же кошумча рентген аппараттары

колдонулат. Бир проекциялуу рентген аппараттарында текшерилген багаж текшерүү туннелинде ар кандай ракурста карап текшерет. Мындан кийин, эгерде текшерүү кызматкери багажда шек жок деп эсептесе, ал аны жүк ташуучу арабага жиберет. Эгерде 3-баскычта текшерилген багажда жарылуучу заттар бар деген шек туулса, ал 4-баскычка жөнөтүлөт.

4-баскыч. Жакшы жарык берилген бөлмөдө, багаж жүргүнчүсүз ачылат жана видеотасмага жазылат. Бул баскычта жарылуучу заттарды аныктоочу аппараттын жардамы менен же кызматтык ит колдонулат. Эгерде багаждын ичинен жарылуучу заттар жана башка коркунучтуу буюмдар табылбаса, тиешелүү акт/протокол түзүлөт (эки нускада). Биринчи нускасы багажга салынат, жүргүнчүгө маалымат катары. Экинчи нускасы текшерүү кызматынын кызматкеринде сакталат. Эгерде багаждан жарылуучу заттар табылса, багаж 5-баскычка жөнөтүлөт.

5-баскыч. Тиешелүү мамлекеттик органдардын өкүлдөрү чакырылып, чаралар көрүлөт. Багаждын ээси (жүргүнчү) тиешелүү мамлекеттик органдардын өкүлдөрү тарабынан издөө жүргүзүлөт жана анда ары териштирүү жүргүзүлөт.»

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин авиациялык коопсуздук бөлүмү ушул буйрукту бардык кызыкчылыгы бар тараптарга жеткирсин.

3. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө директордун орун басары К.Т.Төлөгөновго жүктөлсүн.

---

**О внесении изменений в приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении Инструктивного материала в отношении багажа, перевозимого в грузовом отсеке» от 13 августа 2024 года №693**

В соответствии с подпунктом 10 пункта 20 Авиационных Правил Кыргызской Республики «АПКР 17. «Авиационная безопасность», утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года №787, а также устранения замечаний ИКАО приказываю:

1. Внести в приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении Инструктивного материала в отношении багажа, перевозимого в грузовом отсеке» от 13 августа 2024 года №693 следующие изменения:

- пункт 87 изложить в следующей редакции:

«87. Описание общей, состоящей из пяти уровней модели,

приводится ниже.

Уровень 1. Весь багаж автоматически проверяется на наличие взрывчатых веществ. Неподозрительный багаж отправляется непосредственно для дальнейшей обработки работниками службы перевозок перед доставкой к борту ВС. Изображение подозрительного багажа отправляется на Уровень 2.

Уровень 2. Рентгеновские изображения, переданные с Уровня 1, оцениваются на рабочих станциях Уровня 2 персоналом досмотра. Для быстрой и более точной интерпретации изображения объекты маркируются красной рамкой. Красная рамка позволяет оператору досмотра сконцентрировать своё внимание на подозрительных объектах. Если оператор досмотра всё ещё считает объект подозрительным, то изображение может быть передано на Уровень 3 для контроля вручную.

Уровень 3. На этом этапе подозрительный багаж проходит специальную проверку на дополнительном досмотровом оборудовании, представляющем из себя высокопроизводительный томограф для досмотра багажа, либо дополнительную РТУ. В случае использования однопроекционной РТУ досматриваемый багаж размещается в тоннеле досмотрового оборудования под разными ракурсами.

В обоих случаях, если досматриваемый багаж не вызвал подозрений у оператора досмотра, то он направляется для дальнейшей обработки работниками службы перевозок перед отправкой к борту ВС.

При возникновении подозрений на наличие взрывчатых веществ в багаже, досматриваемом на Уровне 3, данный багаж направляется на Уровень 4.

Уровень 4. В специально отведённом помещении, имеющем достаточное освещение для производства видеозаписи, производится вскрытие багажа в отсутствие пассажира. На данном уровне применяется ДОСВВ либо служебная собака.

В случае отсутствия взрывчатых веществ и других опасных предметов и веществ в содержимом багажа, составляется соответствующий акт/протокол, в двух экземплярах, уведомляющий пассажира о произведённых действиях с его багажом. Один экземпляр акта/протокола вкладывается в багаж, другой остаётся у службы досмотра.

В случае обнаружения взрывчатых веществ в содержимом багажа, такой багаж отправляется на Уровень 5.

Уровень 5. На место вызываются представители соответствующих государственных полномочных органов для принятия мер. Хозяин багажа (пассажир) разыскивается представителями соответствующих государственных полномочных органов для дальнейшего разбирательства.».

2. Отделу авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики довести настоящий приказ до сведения всех заинтересованных лиц.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора К.Т. Төлөгөнова.

Директордун милдетин  
убактылуу аткаруучу



**Д.К. Бостонов**

**Приложение**  
**К приказу Государственного агентства**  
**гражданской авиации при**  
**Кабинете Министров**  
**Кыргызской Республики**  
**№693 от 13 августа 2024 года**  
*(в редакции приказа ГАГА при КМ КР от*  
*28 января 2025 года №73)*

**Инструктивный материал**  
**в отношении багажа, перевозимого в грузовом отсеке**

**1. Принципы**

1. Без прохождения процедур досмотра багаж, перевозимый в грузовом отсеке, на борт воздушного судна загружать нельзя. Перевозимый в грузовом отсеке багаж принимается только от пассажиров, имеющих действующий билет эксплуатанта воздушных судов и действующий проездной документ, а процесс регистрации осуществляется только ответственным агентом или уполномоченным представителем эксплуатанта воздушного судна.

2. Весь багаж, подлежащий перевозке в грузовом отсеке коммерческого воздушного судна защищен от несанкционированного вмешательства от пункта его досмотра или передачи под ответственность эксплуатанта воздушного судна, на котором он перевозится. Если целостность перевозимого в грузовом отсеке багажа находится под угрозой, то его следует вновь подвергнуть досмотру до погрузки на борт воздушного судна.

3. Процедура проверки перевозимого в грузовом отсеке багажа призвана установить, что помещаемый в грузовой отсек воздушного судна багаж действительно принадлежит вылетающим пассажирам и разрешен к перевозке после прохождения необходимой проверки в целях безопасности.

4. Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа применяется, как в отношении международных перевозок, так и при всех внутренних перевозках с учетом оценки риска.

5. Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа должен быть организован таким образом, чтобы свести к минимуму нарушение обычного процесса регистрации, посадки пассажиров, а также оформления и загрузки багажа. Такой досмотр может осуществляться до, вовремя или после регистрации. При выполнении этой процедуры следует также принимать во внимание требования в отношении присутствия пассажира во время ручного досмотра багажа.

6. При принятии и загрузке в грузовой отсек багажа пассажира

эксплуатанты воздушных судов принимают меры, предусматривающие выгрузку с борта воздушного судна этого багажа в случае, если данный пассажир не явится на данный рейс.

7. Перевозимый в грузовом отсеке багаж любого пассажира, которому по какой-либо причине отказано в посадке на борт воздушного судна, следует выгрузить до вылета воздушного судна.

8. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, который не сопровождается пассажиром из-за его неправильной засылки или организационной задержки, нельзя перевозить без проведения досмотра.

9. Все предметы, загружаемые в грузовой отсек воздушного судна, включая такие предметы, как почта авиакомпании или полетные документы досматриваются до погрузки на борт воздушного судна.

## **2. Установление принадлежности багажа лицам**

10. Эксплуатанты воздушных судов принимают меры по установлению принадлежности перевозимого в грузовом отсеке воздушного судна багажа вылетающим на данном воздушном судне пассажирам или членам экипажа. Такая мера называется системой установления принадлежности багажа лицам, проверки принадлежности багажа пассажирам или соотнесения принадлежности багажа пассажирам.

11. Установление принадлежности багажа лицам осуществляется в дополнение к другим мерам безопасности (таким, как досмотр), призванных обеспечить, чтобы перевозимый в грузовом отсеке багаж не содержал каких-либо взрывчатых веществ или взрывных устройств.

12. Установление принадлежности багажа лицам представляет собой процедуру, в которой используется контролируемая система слежения, предназначенная для выявления багажа, который был загружен или загружается в грузовой отсек воздушного судна для перевозки на конкретном рейсе, несмотря на отсутствие пассажира на борту данного воздушного судна. Преимущество данной процедуры заключается в том, чтобы точно выявить перевозимый в грузовом отсеке багаж, который надлежащим образом не соотносится с пассажиром или членом экипажа на конкретном рейсе, и точно выявить любого пассажира, который не поднялся на борт воздушного судна, а также принадлежащий ему или ей багаж, перевозимый в грузовом отсеке.

13. Перевозимый в грузовом отсеке багаж следует помещать на борт воздушного судна только в случае, если:

- перевозимый в грузовом отсеке багаж надлежащим образом маркирован с внешней стороны для установления его принадлежности соответствующему пассажиру или члену экипажа;

- пассажир или член экипажа, которому данный багаж принадлежит, зарегистрировался на рейс, на котором он будет отправлен;

- до загрузки перевозимый в грузовом отсеке багаж находился в такой

зоне аэропорта, доступ в которую был разрешен только уполномоченному персоналу;

- перевозимый в грузовом отсеке багаж был идентифицирован как сопровождаемый или несопровождаемый багаж.

14. Для обеспечения эффективности процедур установления принадлежности багажа лицам они должны соответствовать категории лицам следующим образом:

- вылетающие пассажиры. Особое внимание следует обращать на пассажиров, ожидающих свободных мест, и других пассажиров, получающих места перед самым вылетом, на пассажиров, зарегистрировавшихся за пределами аэропорта или в составе какой-либо группы, но которые могут не явиться на борт воздушного судна. В тех случаях, когда путешествующим вместе пассажирам разрешается использовать совокупный норматив разрешенного к перевозке багажа, каждый член такой группы должен проверить свой багаж индивидуально, и ему (ей) следует выдать отдельные багажные квитанции. Для обеспечения надлежащего и вполне определенного установления принадлежности багажа пассажирам следует также учитывать ситуации, при которых пассажир добровольно или вынужденно снимается с рейса до начала буксировки воздушного судна;

- трансферные (или следующие на стыковочный рейс) пассажиры. Перевозимый в грузовом отсеке багаж трансферного пассажира должен загружаться только в том случае, если данный пассажир зарегистрировался (где это требуется) и сел на следующий рейс по данному участку маршрута, а принадлежность багажа пассажиру была установлена эксплуатантом воздушного судна, вылетающего данным рейсом. В условиях повышенных уровней угрозы, возможно, потребуются, чтобы пассажиры физически идентифицировали свой багаж до его перевозки. В целях сведения к минимуму нарушений или задержек в деятельности аэропорта и эксплуатантов воздушных судов, в особенности в узловых аэропортах, следует определить соответствующий порядок установления принадлежности багажа пассажирам;

- совершающие высадку транзитные пассажиры. Если пассажиры совершают высадку до прибытия в их конечный пункт назначения, их перевозимый в грузовом отсеке багаж (и ручную кладь) следует снять с борта воздушного судна;

- члены экипажа. Как правило, члены летного и кабинного экипажей могут сами доставлять свой перевозимый в грузовом отсеке багаж к воздушному судну. Такой багаж следует проверить по "ведомости членов экипажа", которая может представлять собой список фамилий членов экипажа и количество мест багажа, которые каждый член экипажа сдает (указывается напротив фамилии каждого члена экипажа). Если члены экипажа регистрируют перевозимый в грузовом отсеке багаж на стойке регистрации в аэропорту, применяются процедуры, аналогичные

процедурам для вылетающих пассажиров.

15. Процесс установления принадлежности багажа лицам может осуществляться физически или с помощью простой системы вручную, либо с использованием полуавтоматизированной или высокотехнологичной автоматизированной электронной системы, которая обеспечивает высокую пропускную способность. Аэропортам с большим объемом пассажирских перевозок рекомендуется применять автоматизированную систему. Какой бы метод не использовался, для обеспечения правильного установления принадлежности багажа должна существовать система проверки, мониторинга и инспектирования. Все необходимые процедуры должны быть завершены до закрытия дверей воздушного судна. Следует применять такие меры безопасности и контроля, которые не позволяют пассажирам незаметно покинуть борт воздушного судна после посадки и до буксировки воздушного судна.

16. В целях содействия эффективному установлению принадлежности багажа лицам эксплуатантам воздушных судов следует, помимо процедур установления принадлежности багажа, применять соответствующие меры безопасности в отношении запасов багажных бирок, используемых при ручном и автоматизированном оформлении, с тем чтобы не допустить их несанкционированного использования. Этого можно достичь за счет надлежащего контролирования запаса бирок и процедур проверки.

17. При возникновении каких-либо сомнений в отношении возможного злоупотребления багажными бирками или нарушении целостности запаса эксплуатанту воздушных судов следует изъять все багажные бирки из подозреваемого вскрытого запаса, который должен быть удален из места хранения и уничтожен, чтобы предотвратить несанкционированное использование бирок в системе оформления багажа или на воздушном судне.

### **§1. Физический метод установления принадлежности багажа лицам**

18. При применении физического метода установления принадлежности багажа пассажирам весь багаж вылетающих и трансферных пассажиров должен быть лично опознан пассажирами и/или членами экипажа. Багаж следует доставить к борту воздушного судна и во время посадки каждое лицо должно опознать свой багаж, указав на него рукой. Грузчики могут начать загрузку багажа после того, как каждое лицо предъявит надлежащие багажные бирки, свидетельствующие о принадлежности ему данного багажа.

19. Багаж, который имеется у пассажиров на выходе на посадку, может быть принят у пассажиров в пункте выхода на посадку или около воздушного судна. К такому багажу следует прикрепить бирки, а номера бирок зарегистрировать в пассажирской и багажной ведомости или другом специальном документе для соотнесения номеров бирок сданного на выходе на посадку багажа с соответствующим пассажиром. Такой процесс

установления принадлежности багажа пассажирам занимает длительное время и широко не используется, но является эффективным и подходящим для небольших воздушных судов, перевозящих малое количество багажа.

## **§2. Ручной или полуавтоматизированный метод установления принадлежности багажа лицам**

20. При применении ручного или полуавтоматизированного метода установления принадлежности багажа пассажирам багаж вылетающих пассажиров оформляется следующим образом:

1) система контроля за вылетом выдает перечень номеров багажных бирок каждого места багажа, зарегистрированного на данный рейс;

2) номер бирки каждого места багажа сверяется с перечнем системы контроля за вылетом до помещения багажа в контейнер или на багажную тележку, и если номер бирки:

- указан в перечне системы контроля за вылетом, он отмечается галочкой, подтверждающей его принадлежность, и затем багаж загружается на данный рейс; или

- в перечне отсутствует, данное место багажа откладывается в сторону для дальнейшего уточнения его пункта отправки и назначения.

21. Трансферный багаж, оформляемый с помощью ручного метода, ни в коем случае не следует загружать на борт, не получив подтверждения, что данный багаж принадлежит тому или иному лицу или члену экипажа, который действительно зарегистрировался на данный рейс. Он должен доставляться к воздушному судну отдельно и загружаться только после тщательной проверки по пассажирской и багажной ведомости.

22. При сдаче багажа на выходе на посадку к каждому месту багажа следует прикрепить бирку и занести номер каждой бирки в пассажирскую и багажную ведомость или другой специальный документ для соотнесения номеров бирок с фамилиями пассажиров и членов экипажа. Если пассажир покидает воздушное судно до буксировки, процедура установления принадлежности багажа в сочетании с перечнем системы контроля за вылетом позволяет определить, следует ли выгрузить из грузового отсека какой-либо предмет багажа.

## **§3. Автоматизированные системы установления принадлежности багажа лицам**

23. В автоматизированной системе установления принадлежности багажа лицам используются компьютерные бирки со штриховым кодом и беспроводные лазерные сканеры штриховых кодов для считывания распечатанных багажных бирок, и такая система, как правило, подсоединена к внешним системам, таким как система контроля за вылетом. Такая система сопоставляет весь загруженный багаж с пассажирами и, помимо этого, отслеживает местонахождение багажа в пределах аэропорта, на выходе на посадку и на борту воздушного судна.

24. Как правило, автоматизированная система установления принадлежности багажа пассажирам предназначена для:

- определения возможности точного установления принадлежности предмета багажа проверенному, находящемуся на борту воздушного судна, пассажиру, прежде чем он будет загружен на борт вылетающего воздушного судна;

- идентификации багажа, который должен быть снят с борта воздушного судна ввиду того, что пассажир, которому он принадлежит, не сел на данный рейс;

- выдачи информации об установлении принадлежности багажа пассажирам на данный рейс и о полетных ведомостях с указанием расхождений.

25. Главнейшим компонентом автоматизированной системы установления принадлежности багажа лицам является способность установить, что каждое лицо, которое регистрирует предмет багажа, является тем самым лицом, которое садится на борт воздушного судна, а не кем-либо, кто занял место этого первоначально зарегистрировавшегося пассажира. Для этого при регистрации и на выходе на посадку следует проверять документы, удостоверяющие личность пассажиров.

26. При регистрации следует сличать фамилию пассажира в паспорте или в другом официальном проездном документе с данными о пассажире, введенными на данный рейс в электронную систему контроля за документацией, а также сличать фотографию на проездном документе, удостоверяющем личность, с самим пассажиром.

27. При выходе на посадку следует еще раз сличить фамилию пассажира на посадочном талоне с фамилией в паспорте или другом официальном проездном документе, удостоверяющем личность, а фотографию следует сличить с пассажиром. Кроме того, следует удостовериться, что посадочный талон соответствует рейсу, на который производится посадка.

28. Меры безопасности, связанные с установлением принадлежности багажа лицам, должны дополняться мерами, применяемыми при регистрации багажа. В особенности, при регистрации пассажирам следует задавать определенные вопросы об их багаже. Пассажиры могут попытаться зарегистрировать багаж, принадлежащий другим пассажирам, багаж, который им не принадлежит, либо багаж, который они не упаковывали лично или оставляли без присмотра. Таким образом, проводящие регистрацию сотрудники должны принимать перевозимый в грузовом отсеке багаж к перевозке только в том случае, если владелец багажа присутствует и дает удовлетворительные ответы на задаваемые сотрудником вопросы.

#### **§4. Доставка в последнюю минуту или срочный багаж**

29. При отправке доставляемого в последнюю минуту багажа на рейс,

который готовится к вылету, наземный персонал уведомляется о необходимости проверки каждого предмета "срочного" багажа. Номера бирок срочного багажа следует также указывать в пассажирской и багажной ведомости. Доставляемый в последнюю минуту багаж ни в коем случае не следует загружать на борт воздушного судна без получения подтверждения о том, что его разрешается перевозить на данном конкретном рейсе.

30. При оформлении срочного багажа ручным способом в ведомость срочного багажа на соответствующий рейс заносится номер багажной бирки каждого места багажа. По каждому месту срочного багажа направляется уведомление наземному персоналу, который должен:

- распечатать ведомость срочного багажа или просмотреть все переадресованные сообщения, касающиеся данного рейса;
- до загрузки любого срочного багажа проверить наличие разрешения на его перевозку на конкретном рейсе.

### **§5. Несопровождаемый багаж**

31. Любой багаж, который не перевозится на том же воздушном судне, на котором находится его владелец, считается несопровождаемым багажом и оформляется как авиагруз.

32. Несопровождаемый багаж представляет собой багаж, который необходимо перевезти отдельно от его владельца, вследствие следующих причин:

- багаж был неправильно заслан или задержан другим эксплуатантом воздушных судов;
- багаж не был вовремя доставлен на борт воздушного судна;
- пассажир не явился на борт воздушного судна или покинул воздушное судно до его отправления;
- пассажир вылетел предыдущим рейсом; или
- багаж не был отправлен назначенным рейсом из-за нарушения работы системы оформления багажа в каком-то пункте маршрута.

33. Эксплуатанты воздушных судов разрабатывают правила и выполняют процедуры, при которых несопровождаемый багаж должен быть подвергнут досмотру. Такие правила должны быть подробно изложены программе авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна и аэропорта.

34. Каждый предмет несопровождаемого багажа должен быть сверен по ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке. В каждой записи ведомости, касающейся несопровождаемого багажа, следует четко указать статус багажа, а также номер багажной бирки. Рекомендуются вести отдельный учет несопровождаемого багажа.

35. В контрольном журнале (ведомости) должен быть четко указан маршрут следования несопровождаемого багажа, включая причины и обстоятельства отделения его от владельца, а также нынешнее местонахождение пассажира.

### **3. Порядок обработки несопровождаемого багажа**

36. Багаж, принятый эксплуатантом воздушных судов как груз, следует рассматривать как ненадежный груз, и его следует перевозить с авиагрузовой накладной и подвергать досмотру перед загрузкой.

37. Любой неопознанный багаж следует рассматривать как подозрительный и обрабатывать в соответствии с требованиями п. 197 Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года. Неопознанный багаж должен перевозиться по воздуху только в том случае, если можно установить его вполне определенную связь с пассажиром, который совершал поездку и подал заявление о пропаже багажа, и если багаж был надлежащим образом досмотрен. Характер такого досмотра должен определяться эксплуатантом воздушного судна или назначенным им агентом (организацией по наземному обслуживанию) и предусматривает досмотр, а также меры безопасности, призванные гарантировать, что багаж не был вскрыт и что с момента первоначального досмотра до момента его получения к нему не было несанкционированного доступа.

38. Если пассажир не явился на рейс или покинул воздушное судно перед вылетом, багаж данного пассажира следует выгрузить с воздушного судна и либо:

- направить на другой рейс, на котором данный пассажир должен лететь, тем самым восстановив его статус как сопровождаемого багажа; либо

- подвергнуть досмотру до его перевозки при условии, что его выгрузка явилась следствием обстоятельств, не зависящих от пассажира.

39. Если пассажир путешествует, как это было запланировано, однако его или ее багаж не удается загрузить на данный рейс из-за крупных сбоев в работе аэропорта или незапланированных ограничений производства полетов и поэтому он становится несопровождаемым, установление маршрута следования багажа от пункта регистрации, т. е. его происхождение, может являться приемлемой мерой контроля в целях безопасности.

#### **§1. Применение данных о происхождении багажа**

40. Установление происхождения багажа следует считать приемлемой мерой контроля в целях безопасности только в условиях применения надлежащих мер безопасности и когда четко установлено, что известные обстоятельства не зависят от пассажира. К примерам таких неконтролируемых обстоятельств относятся:

- багаж, который не попал на предназначенный рейс из-за непредвиденной задержки во время его перегрузки с рейса на рейс или из-

за технического фактора, например выхода из строя багажной системы или ошибки в оформлении;

- багаж, который был непреднамеренно помещен наземным персоналом эксплуатанта воздушных судов или его сотрудником по оформлению багажа на другое воздушное судно;

- пассажир, которому отказано в посадке из-за совершенного эксплуатантом воздушного судна перебронирования, но не пассажир, который добровольно отказался от своего места из-за перебронирования;

- пассажир, который отправлен эксплуатантом воздушных судов другим рейсом в результате крупного сбоя в производстве полетов из-за природного явления, например, неблагоприятных метеоусловий.

41. Если эксплуатант воздушных судов способен установить точные обстоятельства, связанные с несопровождаемым багажом, и может удостовериться в том, что пассажир или его сообщник никоим образом не мог организовать намеренное отделение багажа, применение метода происхождения багажа может быть целесообразным.

42. При применении метода происхождения багажа в качестве меры контроля в целях безопасности эксплуатант воздушных судов устанавливает, что пассажир действительно летел рейсом, на который он или она зарегистрировались, или он был пересажён на другой рейс, или полетел по другому маршруту исключительно по инициативе эксплуатанта воздушных судов, а не по просьбе самого пассажира.

43. До загрузки багажа на борт воздушного судна обученный и уполномоченный сотрудник эксплуатанта воздушных судов или нанятый им агент должен зарегистрировать в контрольном журнале (ведомости) обстоятельства, связанные с несопровождаемым багажом.

44. Эксплуатант воздушных судов, принимающий несопровождаемый багаж от другого эксплуатанта, должен получить письменное уведомление о принятых мерах контроля в целях безопасности и досмотра трансферного багажа, а также сведения о маршруте следования пассажира и/или отчет о востребовании багажа, прежде чем такой багаж будет принят к дальнейшей перевозке.

45. Если несопровождаемый багаж не был ранее досмотрен в соответствии с требуемыми стандартами и не был отделен от владельца в результате факторов, однозначно не зависящих от пассажира, весь несопровождаемый багаж как вылетающих, так и трансферных пассажиров, должен быть досмотрен с использованием одного из следующих методов:

- газоанализаторов по обнаружению взрывчатых веществ;
- новейшей технологии, при которой изображение всех предметов багажа изучается оператором рентгеновской установки;
- обычного рентгеновского оборудования, при этом каждый предмет багажа изучается под двумя различными углами одним и тем же оператором в одном и том же контрольном пункте досмотра;
- ручного досмотра в сочетании с применением газоанализаторов по

обнаружению взрывчатых веществ; или

- иные методы, утвержденные в программе авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта, такие, как например, использование кинологов.

46. В тех случаях, когда досмотру должен подвергнуться несопровождаемый багаж, следует также рассмотреть целесообразность применения наиболее широко используемых и рекомендуемых методов досмотра авиагруза и почты.

#### **4. Ведомость багажа, перевозимого в грузовом отсеке**

47. Для упрощения эффективного и действенного установления принадлежности багажа пассажирам каждое место перевозимого в грузовом отсеке багажа, оформленного на тот или иной рейс, должно быть идентифицировано и зарегистрировано в ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке, которая может включать несколько различных документов (например, аннотированный перечень трансферного багажа, ведомость багажа, сданного при выходе на посадку, ведомость багажа членов экипажа и ведомость несопровождаемого багажа). В ведомости багажа следует четко указать сведения о сопровождаемом и несопровождаемом багаже.

48. Ведомость багажа, перевозимого в грузовом отсеке, должна использоваться для подтверждения того, что весь загруженный на борт воздушного судна багаж предназначен для данного рейса и что каждый предмет несопровождаемого багажа был подвергнут соответствующим повышенным мерам контроля в целях безопасности, и должна быть заполнена и подписана только в том случае, если эксплуатант воздушного судна убедился, что весь загруженный багаж надлежащим образом идентифицирован и что до буксировки приняты все соответствующие меры контроля в целях безопасности. Подписывая ведомость, эксплуатант официально дает разрешение на перевозку багажа, содержащегося в грузовом отсеке.

49. Эксплуатант воздушного судна сохраняет каждую ведомость багажа, перевозимого в грузовом отсеке, и дополнительную документацию по крайней мере в течение суток, при этом данный период времени может быть продлен в зависимости от продолжительности полета. Ведомость рекомендуется хранить в аэропорту вылета или местном представительстве эксплуатанта воздушных судов, но ни при каких обстоятельствах оригинал ведомости перевозимого в грузовом отсеке багажа не должен находиться на борту воздушного судна, к которому она относится. При необходимости, можно перевозить копию ведомости.

50. При проверке ведомости багажа, перевозимого в грузовом отсеке, крайне важно убедиться, что каждый предмет несопровождаемого багажа был подвергнут соответствующим повышенным мерам контроля в целях безопасности и данный акт подтверждается наличием на багаже

соответствующего документа. Доказательством прохождения мер контроля может быть сертификат безопасности или аналогичный документ, заполняемый проводящим досмотр сотрудником или соответствующим свидетелем и прилагаемый до буксировки воздушного судна к той части ведомости, которая относится к несопровождаемому багажу.

51. Эксплуатанту воздушных судов следует назначить лицо, ответственное за валидацию и санкционирование ведомости перевозимого в грузовом отсеке багажа до буксировки.

## **5. Защита багажа, перевозимого в грузовом отсеке**

52. Для предотвращения несанкционированного доступа к перевозимому в грузовом отсеке багажу и помещения в него запрещенных к перевозке предметов или взрывных устройств доступ в зону его хранения должен контролироваться. Для этого могут потребоваться меры безопасности в отношении зон хранения багажа, трансферных зон, зон на перроне, а также системы обработки багажа.

53. Перевозимый в грузовом отсеке багаж следует защищать от несанкционированного вмешательства от пункта его приемки, включая пункты регистрации за пределами аэропорта, до его отправления на воздушном судне. Прошедший досмотр багаж, перевозимый в грузовом отсеке, должен всегда находиться под наблюдением. В условиях повышенной угрозы, возможно, потребуются обеспечить сопровождение багажа от зоны его сортировки до воздушного судна или перевозить багаж на закрытом и запертом транспортном средстве или тележке.

54. Для защиты перевозимого в грузовом отсеке багажа следует принимать следующие меры:

- до погрузки на борт воздушного судна перевозимый в грузовом отсеке багаж должен храниться в зоне сортировки багажа или другой складской зоне аэропорта, доступ в которую разрешен только уполномоченным лицам;

- любое лицо, которое входит без разрешения в зону сортировки или хранения багажа, следует задержать и сопроводить за пределы данной зоны;

- перевозимый в грузовом отсеке багаж вылетающих и трансферных пассажиров, включая, когда это разрешено, трансферный багаж, перегружаемый с одного рейса непосредственно на другой стыковочный рейс, не должен оставаться без присмотра на перроне или около воздушного судна;

- в целях предотвращения вскрытия утерянного или забытого багажа следует ограничить доступ в камеры хранения такого багажа в пассажирском аэровокзале.

55. Багаж, владелец которого разыскивается и который тем временем хранится у эксплуатанта аэропорта; или проверенный багаж, который не может быть незамедлительно погружен на борт воздушного судна,

например, багаж, зарегистрированный за пределами аэропорта, и за безопасное хранение которого отвечает эксплуатант воздушных судов, должен храниться в охраняемых зонах, находящихся под контролем сотрудников службы безопасности.

56. Следует также предусмотреть изолированные зоны хранения багажа, предназначенного для проверки специалистами по обезвреживанию взрывных устройств. Насколько это возможно, вокруг таких складских зон следует предусмотреть периметр безопасности с радиусом 150 м.

57. Полномочный орган аэропорта должен отвечать за то, чтобы доступ в зоны сортировки и хранения багажа был разрешен только сотрудникам, которые должны входить в такие зоны по служебной необходимости, включая лиц, занятых в охране досмотренного багажа, перевозимого в грузовом отсеке, а также других лиц, доступ которых в такие зоны санкционирован компетентным полномочным органом.

58. Если перед входом в контролируемые зоны или охраняемые зоны ограниченного доступа не все сотрудники проходят досмотр, эксплуатанты воздушных судов должны принимать меры для того, чтобы багаж не оставался без присмотра с момента его поступления в зоны сортировки и хранения до его погрузки в грузовой отсек воздушного судна и закрытия люков.

59. При необходимости, пассажирам может быть разрешен доступ к своему досмотренному багажу, перевозимому в грузовом отсеке, при условии, что они находятся под наблюдением должным образом уполномоченных сотрудников, которые следят за тем, чтобы в перевозимый в грузовом отсеке багаж не был помещен запрещенный к перевозке предмет или такой предмет не был изъят из этого багажа и пронесен в пассажирский салон воздушного судна или в охраняемую зону ограниченного доступа.

60. Используемые эксплуатантами воздушных судов ярлыки и бирки должны строго контролироваться в целях предотвращения их кражи и возможного неправомерного внедрения перевозимого в грузовом отсеке багажа в систему обработки багажа в каком-либо месте за пределами пунктов досмотра.

61. Эксплуатант аэропорта обеспечивает дополнительные меры и процедуры безопасности, необходимые для того, чтобы пассажиры, находясь в зоне получения багажа по прибытии, не могли достать скрытые в зарегистрированном багаже запрещенные к перевозке предметы, которые могли бы впоследствии использоваться для совершения акта незаконного вмешательства в аэровокзале прибытия. Такие меры предосторожности могут включать присутствие в зоне получения багажа вооруженных сотрудников охраны или другого персонала службы безопасности.

62. При необходимости, исходя из оценки риска, прибывающим пассажирам следует запретить открывать какой-либо предмет багажа, перевозимого в грузовом отсеке, в зоне получения багажа или таможенной зоне, если их об этом не попросят сотрудники таможни, служб безопасности

аэропорта или правоохранительных органов. К этому требованию следует привлечь внимание, разместив соответствующие объявления в соответствующих местах в аэровокзале прибытия.

63. Перевозимый в грузовом отсеке багаж, чья целостность могла быть нарушена, должен быть повторно досмотрен до его погрузки на борт воздушного судна.

64. В тех случаях, когда перевозимый в грузовом отсеке багаж был выгружен из воздушного судна и не востребован пассажиром, необходимо принять меры к установлению его владельца, и, если владелец не найден, багаж должен быть помещен в зону, где он не может представлять опасности. При первой возможности его следует досмотреть с помощью технических средств или вручную, чтобы убедиться в отсутствии в нем взрывного устройства или другого опасного предмета или вещества. Весь такой багаж должен храниться в охраняемом складском помещении, пока он не будет востребован владельцем, либо безопасным образом утилизирован в соответствии с местными законами.

## **6. Досмотр багажа, перевозимого в грузовом отсеке**

65. Цель досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке, заключается в том, чтобы не допустить попадания предметов, запрещенных к перевозке, в охраняемые зоны ограниченного доступа и их размещения на борт воздушного судна в зарегистрированном багаже.

66. Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа может проводиться вручную, с помощью рентгеновского оборудования или других детекторов взрывчатых веществ и опасных веществ, либо используя сочетание ручных методов и оборудования. В интересах упрощения формальностей количество багажа, подлежащего ручному досмотру, может быть сведено к минимуму за счет применения современного досмотрового оборудования в сочетании с надлежащими процедурами, осуществляемыми хорошо подготовленным и квалифицированным персоналом.

67. Весь багаж следует досматривать или проверять с помощью приемлемых методов. Сотрудникам службы безопасности рекомендуется руководствоваться принципом не пропускать любой багаж до тех пор, пока его проверка не даст вполне определенные положительные результаты, т. е. каждый проверяемый предмет багажа рассматривается как непроверенный багаж, если нельзя установить, что в багаже и его содержимом отсутствуют запрещенные к перевозке предметы. Если проверка багажа на рентгеновской установке не дает удовлетворительных результатов, его следует направить на дополнительную проверку для выяснения причин обнаруженной проблемы. До тех пор, пока такие проблемы не будут полностью и действительно разрешены, багаж не должен быть разрешен к перевозке. Если статус предмета багажа остается неопределенным, данный багаж следует рассматривать как не прошедший проверку и его следует

подвергнуть соответствующим дополнительным процедурам досмотра. Операторы рентгеновских установок должны не пропускать или подвергать дополнительному досмотру любой багаж, в отношении которого у них возникают какие-либо подозрения или сомнения.

### **§1. Досмотр вручную**

68. Досмотр вручную багажа, перевозимого в грузовом отсеке, который включает физическую проверку багажа и его содержимого, является весьма ресурсоемким и считается, как правило, подходящим методом досмотра только для аэропортов с низкой интенсивностью движения. В аэропортах с высокой интенсивностью движения такой метод следует использовать только в дополнение к техническим средствам проверки. Такой процесс требует значительного числа хорошо подготовленных и мотивированных сотрудников, а также выделения специальных зон для процедуры досмотра.

69. Во время осуществления этого процесса пассажиры и их багаж должны быть отделены от другой публики, а проверенный багаж должен находиться под надзором сотрудников безопасности и обеспечиваться защитой от несанкционированного вмешательства вплоть до вылета воздушного судна, на котором он перевозится.

70. При проведении ручного досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа необходимо следовать тем же инструкциям, что и для ручной кладки, как это описано в настоящей главе. Однако по завершении ручного досмотра багаж следует закрыть и застегнуть, но, при нормальных обстоятельствах, не возвращать пассажиру.

71. По возможности, сотрудники, проводящие ручной досмотр, должны иметь быстрый доступ к рентгеновским установкам и газоанализаторам по обнаружению взрывчатых веществ (ETD). Ручной досмотр следует проводить в местах, указанных в утвержденных стандартных эксплуатационных правилах. Желательно, чтобы ручной досмотр осуществлялся в таком месте, которое не видно другим пассажирам, и в охраняемом и контролируемом помещении.

### **§2. Оборудование для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD)**

72. Использование ETD в качестве метода досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа обеспечивает такие же преимущества, но также имеет те же ограничения, что и при применении его для досмотра ручной кладки.

### **§3. Использование служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ (EDD)**

73. Другим методом обнаружения взрывчатых веществ является использование специально обученных и сертифицированных собак. Таких собак можно обучить обнаружению широкого диапазона паров взрывчатых

веществ низкой концентрации. Сертифицированных собак можно в течение нескольких дней обучить обнаруживать запахи новых взрывчатых веществ. Обученные собаки могут осуществлять проверку/поиск людей, багажа, груза и объектов на предмет наличия взрывчатых веществ, и в отличие от других методов досмотра им требуется незначительное взаимодействие с человеком. Каждой собаке требуется специалист-кинолог. В зависимости от условий работы собакам требуются регулярные периоды отдыха, но если кинолог сертифицирован для работы с более чем одной собакой, то в период отдыха одной собаки можно использовать другую собаку. Для поддержания высоких стандартов эффективности, требуемых от EDD, важно разработать соответствующую программу обеспечения качества при контроле со стороны соответствующего полномочного органа, требующего проводить регулярную повторную дрессировку EDD в условиях примеров реальных угроз, с которыми собаки могут сталкиваться. Если этот процесс не организован надлежащим образом, оперативные возможности команд могут стремительно ухудшиться.

74. Правильно обученные собаки могут представлять собой быстрый и эффективный вариант досмотра груза и почты. Собаки могут использоваться на объектах с низкой интенсивностью движения и для обеспечения быстрого досмотра почтовых отправлений. Они также могут привлекаться к досмотру транспортных средств, таких объектов как пассажирские терминалы, ангары для технического обслуживания или грузовые склады, а также людей и в некоторых случаях могут дополнять существующие более широкие методы досмотра в целях авиационной безопасности в периоды повышенного уровня угрозы. В дополнение к своим поисковым способностям EDD создают заметный сдерживающий эффект, и их следует рассматривать в качестве элемента штатной системы контроля в целях обеспечения безопасности.

#### **§4. Обычное рентгеновское оборудование и системы, и дополнительная проверка**

75. Для досмотра ручной клади пассажиров во многих аэропортах широко используется обычная рентгенотехника. В ряде аэропортов для досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке, используется более крупное оборудование. Для обеспечения эффективности технических средств как минимум 10 % всего досмотренного багажа, перевозимого в грузовом отсеке, следует подвергнуть дополнительным проверкам. Такой процент следует поддерживать постоянно как в периоды пиковых, так и обычных нагрузок, и в этот процент должны входить те предметы, которые возвращаются как не прошедшие удовлетворительную проверку оператором рентгеновской установки при условии, что разрешается включать возвращенные предметы в число предметов, подвергающихся выборочному ручному досмотру. Для дополнительной проверки возвращенного багажа и предметов, отобранных на выборочной основе

оператором рентгеновской установки, требуется предусмотреть специальную зону досмотра.

76. Дополнительную проверку багажа, перевозимого в грузовом отсеке, следует производить с помощью ручного досмотра или использования:

- ЕТД или усовершенствованного технического оборудования;
- обычного рентгеновского оборудования, при этом один и тот же оператор в одном и том же контрольном пункте досмотра должен просматривать каждый предмет багажа под двумя различными углами; либо
- обычного рентгеновского оборудования, на котором установлена компьютерная программа ПИОП.

77. Отбор перевозимого в грузовом отсеке багажа для дальнейшей проверки следует производить на последовательной основе и по принципу мотивированного отбора, как это описано в настоящей главе. Исходя из рентгеновских изображений, внимание следует концентрировать на багаже, в котором, по всей вероятности, может быть спрятан ограниченный к перевозке или потенциально опасный предмет.

78. Использование обычного рентгеновского оборудования для досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа в зоне сортировки багажа или в пределах системы обработки багажа не рекомендуется, поскольку это практически невозможно с учетом необходимости присутствия пассажира, если потребуется ручной досмотр. Ручной досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа в зоне регистрации решает эту проблему, однако, для такой процедуры, как правило, требуется выделить до 20 % общей площади зоны регистрации, что тем самым ограничит пропускную способность при регистрации в аэровокзале.

79. Обычные рентгеновские системы не способны автоматически обнаруживать угрозы, а эффективность обнаружения полностью зависит от навыков и бдительности операторов. Если такие системы устанавливаются перед зонами регистрации, для установки многоуровневых систем, как правило, места не хватает. В таких случаях следует выделить дополнительных сотрудников, поскольку, по сравнению с более высокотехнологичными техническими средствами, применение обычных систем, как правило, чаще приводит к необходимости проведения ручного досмотра.

## **§5. Продолжительность работы операторов рентгеновских установок**

80. Ответ на вопрос о том, в течение какого периода времени оператор рентгеновской установки может проводить досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа без перерыва на отдых, зависит от таких факторов, как:

- время дня и смена;
- степень совокупного недосыпания;
- воздействие предыдущих рабочих смен;

- тип выполняемых операций;
- рабочая нагрузка.

81. Проводящие досмотр сотрудники не должны заниматься интерпретированием рентгеновских изображений на протяжении более 20 мин. С периодами работы, в течение которых оператор постоянно занят интерпретированием рентгеновских изображений, следует чередовать как минимум 20-минутные периоды отдыха.

## **§6. Компьютеризованное рентгеновское оборудование и системы**

82. Компьютеризованные рентгеновские системы автоматически выявляют в багаже на основе рентгеновской информации потенциальные угрозы и зоны с подозрительно высокой плотностью. Система может выдавать изображение, которое обращает внимание оператора на предмет или зону, которые требуют дополнительной проверки и изучения.

83. Комплексное применение новых технических средств, таких как использующие новейшую технологию рентгеновские установки и системы обнаружения взрывчатых веществ, в которых используется компьютерная томография, позволяет обеспечить более высокий уровень достоверности проверок по сравнению с результатами, получаемыми с помощью обычных рентгеновских систем. Значительно снижается необходимость в ручном досмотре, в результате чего гораздо меньшему числу пассажиров приходится снова брать свой багаж, если возникает необходимость досмотра за зоной регистрации.

84. Компьютеризованные рентгеновские системы можно установить в зонах регистрации в качестве автономных установок. В аэропортах, не располагающих лишними площадями, комплексное использование технических средств имеет свои преимущества, поскольку необходимость в выделении дополнительных площадей сводится к минимуму. Такие технические средства можно также установить в системе обработки багажа за зоной регистрации.

## **§7. Система обработки багажа и комплексное применение технических средств**

85. Досмотр перевозимого в грузовом отсеке багажа можно проводить во время прохождения багажа по системе его обработки, используя в сочетании различные автоматизированные технические средства и изображения или путем проведения операторами установок анализа данных. К техническим средствам, применяемым в настоящее время в данном процессе, относятся основанные на новейшей технологии автоматизированные рентгеновские системы высокой пропускной способности и сертифицированное оборудование ETD. Более того, в данный процесс можно дополнительно включать новые технические средства по мере их апробирования и появления на рынке.

86. В основе наиболее широко применяемых во всем мире систем

лежит общая модель, базирующаяся на пяти уровнях досмотра, при этом первые два уровня интегрированы в операции системы обработки багажа. Весь багаж, чей статус после досмотра на конкретном уровне остается неопределенным, направляется на следующий уровень досмотра. На уровнях 1, 2 и 3 комплексной системы досмотра багажа требуется использовать различные типы специального оборудования для досмотра.

87. Описание общей, состоящей из пяти уровней модели, приводится ниже.

Уровень 1. Весь багаж автоматически проверяется на наличие взрывчатых веществ. Неподозрительный багаж отправляется непосредственно для дальнейшей обработки работниками службы перевозок перед доставкой к борту ВС. Изображение подозрительного багажа отправляется на Уровень 2.

Уровень 2. Рентгеновские изображения, переданные с Уровня 1, оцениваются на рабочих станциях Уровня 2 персоналом досмотра. Для быстрой и более точной интерпретации изображения объекты маркируются красной рамкой. Красная рамка позволяет оператору досмотра сконцентрировать своё внимание на подозрительных объектах. Если оператор досмотра всё ещё считает объект подозрительным, то изображение может быть передано на Уровень 3 для контроля вручную.

Уровень 3. На этом этапе подозрительный багаж проходит специальную проверку на дополнительном досмотровом оборудовании, представляющем из себя высокопроизводительный томограф для досмотра багажа, либо дополнительную РТУ. В случае использовании однопроекционной РТУ досматриваемый багаж размещается в тоннеле досмотрового оборудования под разными ракурсами.

В обоих случаях, если досматриваемый багаж не вызвал подозрений у оператора досмотра, то он направляется для дальнейшей обработки работниками службы перевозок перед отправкой к борту ВС.

При возникновении подозрений на наличие взрывчатых веществ в багаже, досматриваемом на Уровне 3, данный багаж направляется на Уровень 4.

Уровень 4. В специально отведённом помещении, имеющем достаточное освещение для производства видеозаписи, производится вскрытие багажа в отсутствие пассажира. На данном уровне применяется ДОСВВ либо служебная собака.

В случае отсутствия взрывчатых веществ и других опасных предметов и веществ в содержимом багажа, составляется соответствующий акт/протокол, в двух экземплярах, уведомляющий пассажира о произведённых действиях с его багажом. Один экземпляр акта/протокола вкладывается в багаж, другой остаётся у службы досмотра.

В случае обнаружения взрывчатых веществ в содержимом багажа, такой багаж отправляется на Уровень 5.

Уровень 5. На место вызываются представители соответствующих

государственных полномочных органов для принятия мер. Хозяин багажа (пассажир) разыскивается представителями соответствующих государственных полномочных органов для дальнейшего разбирательства.

88. Общая пятиуровневая модель может видоизменяться следующим образом:

- вместо рабочих пультов операторов на уровне 2 устанавливается комплексная установка EDS с компьютерной томографией. В аэропортах, в которых применяется такое техническое решение, максимальная скорость обработки багажа в час снижается до максимального уровня пропускной способности конкретного оборудования компьютерной томографии, что, как правило, составляет от 450 до 500 чемоданов/сумок в час;

- система обработки багажа модифицируется для автоматического направления заранее отобранного багажа на сертифицированную установку EDS. Это может быть достигнуто путем применения компьютерной системы слежения или использования соответствующих багажных бирок (как правило, радиочастотная идентификация), прикрепляемых во время или до регистрации.

89. Нынешняя максимальная пропускная способность сертифицированных установок EDS делает нецелесообразным их использование в качестве основной системы досмотра в системах обработки багажа со средней и высокой пропускной способностью.

90. Если используется многоуровневый процесс досмотра, следует руководствоваться следующими общими принципами:

- число уровней досмотра должно быть минимальным;
- соответствующую информацию следует передавать с одного уровня на другой;

- каждый последующий уровень досмотра должен обеспечивать вполне определенное повышение качества и эффективности проверки путем проведения более тщательной, качественной и/или скрупулезной проверки;

- процесс досмотра всегда должен быть "безотказным".

91. Система должна автоматически не пропускать багаж, если:

- оператор не может принять решение;
- багаж не отслеживается системой досмотра багажа; или
- осмотровое оборудование не может обработать багаж из-за отсутствия достаточной информации.

92. Хотя коэффициент отказа в пропуске багажа на различных уровнях досмотра данной системы определяется техническими характеристиками и показателями возможностей досмотрового оборудования, используемого в системе многоуровневого досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке, орган гражданской авиации и аэропорт устанавливают и контролируют приемлемый коэффициент отказа в пропуске багажа для каждого уровня, т. е. показатели, существенно ниже или выше этого значения, будут свидетельствовать о наличии возможной аномалии в возможностях обнаружения и указывать на необходимость

принятия органом гражданской авиации и/или полномочным органом аэропорта корректирующих действий, когда это применимо. Различные приемлемые коэффициенты отказа в пропуске багажа следует также устанавливать в связи с необходимостью повысить возможности обнаружения, что может быть продиктовано различными национальными уровнями угрозы.

### **§8. Общие принципы досмотра**

93. В ходе досмотра на рентгеновской установке перевозимого в грузовом отсеке багажа операторы рентгеновской установки должны:

- полностью изучить рентгеновское изображение в целях обнаружения запрещенных к перевозке предметов или их компонентов, полностью и эффективно используя, при необходимости, средства повышения качества изображения. В частности, но не исключительно, оператор должен стараться обнаружить компоненты СВУ, включая детонаторы, провода, батарейки и электронные или механические часовые механизмы. Особое внимание следует обращать на зоны повышенной плотности или непрозрачные зоны, за которыми могут скрываться запрещенные к перевозке предметы, а также на зоны, выделяемые системой как потенциальные места нахождения опасного предмета;

- обращать внимание на равномерность затенения изображения по всей поверхности предмета багажа, поскольку меньшее затенение по краям может указывать на присутствие листа взрывчатого материала, который неплотно прилегает к верхней или нижней кромке предмета багажа;

- уделять одинаковое внимание как содержимому предмета багажа, так и его каркасу и дополнительным элементам;

- проверить, не имеют ли металлические части или пазы предмета багажа явных выпуклостей или выступов, в которых частично могут быть спрятаны компоненты взрывного устройства.

94. Если оператор рентгеновской установки полностью не убежден в том, что в багаже и его содержимом не содержатся какие-либо запрещенные к перевозке предметы или их компоненты, данный предмет багажа должен пройти дополнительную проверку. Ни в коем случае операторы не должны пропускать какой-либо предмет багажа в ускоренном порядке ввиду кажущегося недостатка времени.

### **§9. Порядок обращения с нестандартным багажом**

95. Крупногабаритный, слишком тяжелый, имеющий странную форму или какой-либо иной нестандартный багаж, который нельзя обработать на стандартной багажной системе, зачастую можно проверить на рентгеновском оборудовании с большим размером рабочей камеры. Однако, предметы, досмотреть которые с помощью рентгеновской установки не представляется возможным, следует досматривать вручную.

96. Некоторые предметы, такие как велосипеды и лыжи, не всегда

удается досмотреть с помощью обычного ручного метода, и поэтому их следует тщательно проверять физическими или визуальными способами. Предметы, которые можно отсоединить или снять, следует, по возможности, досматривать с помощью рентгеновской установки. Целесообразно в дополнение к данной процедуре применять аппаратуру ОСВВ, проверяя зоны, где могут быть спрятаны или куда могут быть помещены взрывчатые вещества.

#### **§10. Контроль за системой досмотрового оборудования и управление ею**

97. После установления оптимального режима работы оборудования для досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа контроль за любыми изменениями в оборудовании и программном обеспечении системы, включая установочные параметры, должен осуществляться только специально уполномоченными на это лицами.

98. До введения любого изменения оно должно быть согласовано с органом гражданской авиации и иными государственными органами при необходимости.

99. До начала выполнения любых обязанностей персонал службы безопасности должен пройти соответствующую и эффективную подготовку, которая включает ознакомление с их конкретной ролью, а также общий обзор всей системы, и получить подробные правила, которые он должен выполнять.

100. Одним из возможных способов обеспечения эффективных мер контроля системы заключается в разработке для каждого пункта рабочего протокола. Такой протокол может охватывать оборудование (включая установочные параметры программного обеспечения), организацию технического обслуживания, требования к подготовке персонала, порядок подробного досмотра, порядок проверки и разрешения проблемных ситуаций на каждом уровне контроля в целях безопасности, требования к ведению учетной документации, планы на случай непредвиденных отказов системы и т. д. После введения таких протоколов следует предусмотреть определенный порядок утверждения изменений к любому их элементу. Для обеспечения того, чтобы установленные процедуры не изменялись без согласия конкретных уполномоченных лиц, необходим строгий контроль.

#### **§11. Учетная документация системы досмотра**

101. Следует вести следующую учетную документацию, касающуюся системы досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа и всех предметов перевозимого в грузовом отсеке багажа, которые подвергаются ручному досмотру:

- 1) учет регулярных проверок и технического обслуживания оборудования для досмотра;
- 2) учет результатов регулярных проверок соответствия требованиям;

3) учет ежедневного количества багажа, обрабатываемого на каждом уровне контроля в целях безопасности;

4) конкретный индивидуальный учет каждого предмета багажа, направленного на ручной досмотр, включая:

- дату, время и место проведения досмотра;
- фамилию сотрудника, проводившего досмотр;
- фамилию соответствующего пассажира и номер рейса;
- причину ручного досмотра;
- результаты досмотра.

## **§12. Проверка уровня квалификации оператора**

102. Следует периодически проверять уровень квалификации оператора. Существуют различные методы проверки, включая применение компьютерной программы ПИОП для внедрения смоделированных изображений в отображаемые реальные предметы багажа в ходе их обработки, автоматически регистрируя при этом реакцию оператора. Можно также эффективно применять нетехнические методы, например, помещение испытательных образцов, имитирующих опасные предметы, в используемый для проверки багаж или настоящий багаж пассажира (с разрешения пассажира), с целью все той же оценки способности операторов выявлять такие предметы.

103. Независимо от того, какой метод применяется, результаты проверок следует использовать как средство повышения качества работы и их следует доводить до сведения органа гражданской авиации.

## **§13. Порядок действий в случае отказа системы**

104. Планы на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать меры по решению проблем, связанных с поломкой или отказом, нарушающих работу системы досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа или приводящих к сбою самой багажной системы, с тем чтобы можно было продолжить досмотр и проверку всех соответствующих предметов багажа в соответствии с требуемыми стандартами. Эксплуатант аэропорта предусматривает возможность применения временных методов досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа в целях уменьшения последствий сбоев и обеспечения бесперебойной работы.

105. В средствах досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа и в багажной системе должна быть предусмотрена достаточная избыточность, т. е. дополнительные мощности и/или гибкость, с тем чтобы обеспечить непрерывный досмотр всего перевозимого в грузовом отсеке багажа в случае выхода из строя системы досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа или невозможности поддержания ее заданной пропускной способности.

106. Крайне важно оптимально использовать все имеющиеся средства и ресурсы проведения досмотра. При необходимости, следует выделять

дополнительные помещения для проведения ручного досмотра и дополнительное оборудование для досмотра. Для оказания помощи в проведении ручного досмотра система досмотра должна быть способна извлекать и распечатывать по крайней мере последнее обработанное изображение.

107. Примеры мер на случай непредвиденных обстоятельств для решения проблемы, возникающей в системе досмотра, перевозимого в грузовом отсеке багажа или в багажной системе, как правило, включают:

- направление багажа автоматически или вручную на другие имеющиеся средства досмотра багажа, включая средства для трансферного и нестандартного багажа;

- направление пассажиров к стойкам регистрации, которые подсоединены к работающим средствам досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа или направление некоторых пассажиров с их багажом в центральные пункты досмотра;

- организация дополнительных пунктов ручного досмотра;

- использование мобильных рентгеновских установок;

- применение согласованных с органом гражданской авиации чрезвычайных методов досмотра перевозимого в грузовом отсеке багажа с целью уменьшения последствий нарушения работы системы.

108. Возможно, потребуется предусмотреть специальные средства и помещения, предназначенные служить в качестве резервной системы, если основная система утратит необходимую пропускную способность или если быстро развернуть другие действенные средства не представляется возможным.

109. По мере практической возможности, следует принимать все меры, для того чтобы поддерживать эффективный уровень досмотра и проверки всего багажа с использованием имеющегося оборудования и ресурсов. Крайне важно, чтобы планы на случай непредвиденных обстоятельств предусматривали порядок незамедлительного решения эксплуатационных вопросов упреждающим и эффективным образом. Следует осуществлять учебную отработку реализации планов на случай непредвиденных обстоятельств для ознакомления персонала с соответствующим порядком действий и выявления и решения практических трудностей, которые могут возникнуть.

#### **§14. Специальные соглашения об обеспечении безопасности**

110. Член экипажа или представитель эксплуатанта воздушных судов имеет право по соображениям безопасности полетов отправить ручную кладь, которую пассажир пронес за пределы пункта выхода на посадку, для перевозки в грузовом отсеке воздушного судна. Такой багаж нет необходимости досматривать как перевозимый в грузовом отсеке багаж при условии, что все опасные грузы, не разрешенные к перевозке в грузовом отсеке, из него удалены (например, запасные литиевые батареи, топливные

батареи), что он отвечает требованиям в отношении установления принадлежности и что данный пассажир, т. е. владелец багажа, явился на борт воздушного судна.

111. В отношении тех типов воздушных судов, в которых отсутствует перегородка между грузовым багажным отсеком и пассажирским салоном, эксплуатант воздушного судна в содействии с аэропортами применяет дополнительные меры в целях предотвращения вскрытия досмотренного багажа, перевозимого в грузовом отсеке, которые могут включать:

- установку сетки или любого другого ограждения, которое будет препятствовать доступу во время полета в багажный отсек; или

- применение специальных стационарно установленных запирающихся шкафов, в которых могут храниться запрещенные к перевозке предметы или опасные грузы, при этом указанные ограждения или шкафы должны запираются и открываться ключом или кодом, известным только наземному персоналу.

112. Любой контейнер или клетка, предназначенные для перевозки животного в грузовом отсеке воздушного судна, должны пройти соответствующий специальный контроль. Если клетка предоставляется эксплуатантом воздушных судов, ее следует визуально проверить, прежде чем животное будет в нее помещено. Эксплуатант воздушных судов несет ответственность за охрану клетки с животным, пока она ожидает погрузки.

113. Если контейнер принадлежит владельцу животного, следует досмотреть пустой контейнер. После получения удовлетворительных результатов проверки контейнер следует вернуть эксплуатанту воздушного судна для перевозки животного. Если установки для досмотра отсутствуют, следует произвести визуальный осмотр контейнера с помощью владельца животного.

114. До загрузки клетки в грузовой отсек воздушного судна сотрудники наземной службы должны визуально осмотреть всю клетку и убедиться, что она не была вскрыта. В случае обнаружения следов вскрытия, необходимо такая клетка не допускается к погрузке на борт воздушного судна без производства досмотра.