

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

к проекту приказа Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «О внесении изменений в Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность», утвержденные приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 24 ноября 2022 года №787

Действующая редакция	Предполагаемая редакция
5) 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;	5) человеческий фактор - применение научных знаний о способностях, особенностях и пределах возможностей человека в связи с разработкой оборудования, систем, условий, в которых он функционирует, и задач, которые он выполняет;
78) транзитные пассажиры - пассажиры, вылетающие из аэропорта тем же рейсом, которым они прибыли;	78) транзитные пассажиры и багаж. Пассажиры и их ручная кладь, которые прибывают и вылетают на одном и том же воздушном судне.
79) трансферные пассажиры и багаж - пассажиры, делающие прямую посадку, и багаж, перегружаемый с одного рейса на другой;	79) трансферные пассажиры и багаж. Пассажиры и их ручная кладь, которые прибывают на одном воздушном судне и вылетают на другом воздушном судне.
87) возможности человека - способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность авиационной деятельности;	2) подпункт 87 п. 1 признать утратившим силу;

<p>15⁵. Организации гражданской авиации обеспечивают учет аспектов человеческого фактора при внедрении нового оборудования для обеспечения безопасности.</p>	<p>15⁵. Организации гражданской авиации обеспечивают учет человеческого фактора при внедрении нового оборудования для обеспечения безопасности.</p>
	<p>20. В компетенцию органа гражданской авиации входит: 21) на основании оценок риска разработка директив, выдача бюллетеней по безопасности, которые обязательны к исполнению, выдача освобождений.</p>
	<p>25. В обязанности руководителей аэропортов (аэродромов, вертодромов) в области авиационной безопасности входит: 20) предоставление в орган гражданской авиации обязательных и добровольных сообщений в сфере авиационной безопасности.</p>
<p>40. По завершении разработки, программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике, утверждается руководителем эксплуатанта и представляется на согласование в орган гражданской авиации.</p>	<p>40. По завершении разработки, программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике, утверждается руководителем эксплуатанта и представляется на согласование в орган гражданской авиации. После согласования с органом гражданской авиации программа авиационной безопасности доводится до сведения всех заинтересованных лиц в части касающейся.</p>
<p>42. Эксплуатант воздушного судна, зарегистрированный в Кыргызской Республике назначает штатного руководителя, соответствующего установленным органом гражданской авиации квалификационным требованиям, который несет ответственность за авиационную безопасность и выполнение программы авиационной безопасности. Лицо, претендующее на должность штатного руководителя, ответственного за</p>	<p>42. Эксплуатант воздушного судна, зарегистрированный в Кыргызской Республике назначает штатного руководителя, соответствующего установленным органом гражданской авиации квалификационным требованиям, который несет ответственность за авиационную безопасность и выполнение программы авиационной безопасности. Лицо, претендующее на должность штатного руководителя, ответственного за</p>

<p>авиационную безопасность и выполнение программы авиационной безопасности в авиакомпании имеет опыт работы в сфере авиационной безопасности не менее 5 лет, обладает необходимыми знаниями, опытом и квалификацией, которые установлены в программе подготовки персонала, утверждаемой органом гражданской авиации.</p>	<p>авиационную безопасность и выполнение программы авиационной безопасности в авиакомпании имеет опыт работы в сфере авиационной безопасности, обладает необходимыми знаниями, опытом и квалификацией, которые установлены в программе подготовки персонала, утверждаемой органом гражданской авиации.</p>
<p>86. Пассажирам разрешается доступ в соответствующие охраняемые зоны ограниченного доступа, предназначенные для использования ими при посадке на воздушное судно при условии, что они имеют и обязаны предъявить для контроля необходимые документы.</p>	<p>86. Пассажирам разрешается доступ в соответствующие охраняемые зоны ограниченного доступа, предназначенные для использования ими при посадке на воздушное судно при условии, что они имеют и обязаны предъявить для контроля необходимые документы. Руководитель аэропорта, эксплуатанта воздушного судна назначает орган (лицо), ответственный за проверку документов у пассажира при регистрации, входе в пункт досмотра, при выходе на посадку на борт воздушного судна.</p>
<p>110. Обеспечивается выполнение проверки каждого вылетающего воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках, в целях авиационной безопасности или проведение обыска воздушного судна в целях безопасности. Определение целесообразности выполнения проверки или обыска воздушного судна в целях безопасности основывается на оценке риска безопасности, проведенной соответствующими полномочными органами.</p>	<p>110. Эксплуатант воздушного судна обеспечивает выполнение проверок или проведение обыска вылетающих воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, в целях безопасности. На основании оценки риска безопасности, проведенной органом гражданской авиации, если только оно не установило процесс валидации и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим договаривающимся государством, для обеспечения того, чтобы такие воздушные суда прошли проверку или обыск в целях безопасности на должном уровне в последнем пункте</p>

	отправления и впоследствии были защищены от несанкционированного вмешательства с момента начала проверки или обыска воздушного судна в целях безопасности до момента вылета воздушного судна из его аэропорта.
	137 ¹ . Пункты досмотра пассажиров комплектуются персоналом как мужского, так и женского пола, с тем чтобы личный досмотр пассажира проводился только оператором досмотра того же пола. Досмотр с помощью портативного детектора металла производится при необходимости сотрудниками противоположного пола, если подлежащий досмотру пассажир или лицо, не относящееся к пассажиру не будет возражать.
349. Обучению мерам обеспечения авиационной безопасности и дальнейшей оценки знаний в органе гражданской авиации подлежит персонал, осуществляющий управление воздушным движением.	349. Обучению мерам обеспечения авиационной безопасности и дальнейшей оценки знаний подлежит персонал, осуществляющий управление воздушным движением.
407. Срок действия сертификационного документа устанавливается органом гражданской авиации с учетом оценки риска, состояния объекта, наличия необходимых ресурсов и средств для обеспечения мер авиационной безопасности, соответствия объекта установленным требованиям по авиационной безопасности и безопасности полетов, но не более чем на два года и действует до истечения оговоренных в нем сроков.	407. Срок действия сертификационного документа устанавливается органом гражданской авиации с учетом оценки риска, состояния объекта, наличия необходимых ресурсов и средств для обеспечения мер авиационной безопасности, соответствия объекта установленным требованиям по авиационной безопасности и безопасности полетов.

Директор

Д.К. Бостонов