

## **СПРАВКА-ОБОСНОВАНИЕ**

**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**

### **1. Цель и задачи проекта**

В соответствии с требованиями п. 9, 26 части 1 статьи 10 Воздушного Кодекса Кыргызской Республики целями и задачами проекта 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 (далее – проект) являются, максимальное достижение степени единообразия авиационных правил Кыргызской Республики в сфере авиационной безопасности со стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которые систематизированы, главным образом в Приложении 17 «Авиационная безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации.

*Справочно: Постановлением Верховного Совета Республики Кыргызстан от 18 декабря 1992 года № 1117-ХІІ ратифицирована Конвенция по международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго в 1944 году.*

*В этой связи обязанностью Кыргызской Республики как государства – члена ИКАО определяются Конвенцией о Международной гражданской авиации. Одной из обязанности государства – члена ИКАО является разработка и применение государственных норм гражданской авиации, отвечающих стандартам ИКАО.*

### **2. Описательная часть**

Целью внесения 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 (далее АПКР 17) является обеспечение полного, ясного и точного отражения в них всех требований Приложения 17, включая Поправку 19 к Конвенции о международной гражданской авиации, а именно:

- предлагается внести изменение в определение «аспекты человеческого фактора». Новое определение заменяет устаревший термин "аспекты человеческого фактора" в Приложении 17. В нем поясняется, что

учет человеческого фактора представляет собой научную дисциплину, применяемую в критически важных отраслях, и что его цель заключается в разработке систем с учетом способностей и пределов возможностей человека, что позволяет сократить количество ошибок и повысить эффективность работы человека и надежность системы. При этом существующая рекомендуемая практика в области человеческого фактора охватывает лишь узкий спектр вопросов, а именно аспекты человеческого фактора в связи с разработкой оборудования для обеспечения авиационной безопасности. Предлагаемое изменение будет способствовать более широкому учету человеческого фактора в рамках национальных программ безопасности гражданской авиации;

- предлагается удалить определение "возможностей человека", поскольку в Приложении 17 этот термин больше не используется, а новое определение "человеческого фактора" обеспечивает необходимую ясность и концептуальную основу;

- введение четких определений "трансферные пассажиры и багаж" и "транзитные пассажиры и багаж" устранил двусмысленность и обеспечит последовательное применение норм, в которых упоминаются эти термины;

- изменение п. 110 АПКР 17. Этот стандарт был пересмотрен ИКАО, с тем чтобы имелась возможность не проводить проверку или обыск воздушного судна в целях безопасности при условии, что была внедрена надежная и проверенная система контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута. Когда пассажиры, их ручная кладь и зарегистрированный багаж, а также грузы освобождаются от дополнительной проверки в аэропорту пересадки, поскольку они прошли надлежащую проверку, воздушное судно, на котором они прибыли, также должно рассматриваться как прошедшее такую проверку. Это предложение призвано устранить необходимость применения мер авиационной безопасности, которые не повышают общую безопасность системы;

- предлагается дополнить Главу 8 пунктом 137<sup>1</sup>, предусматривающим обязательное комплектование пунктов досмотра пассажиров персоналом мужского и женского пола, чтобы личный досмотр пассажира проводился оператором досмотра того же пола.

Данное требование обусловлено следующими факторами:

- соблюдение прав и достоинства пассажиров при проведении личного досмотра;

- предотвращение конфликтных ситуаций и жалоб со стороны пассажиров;

- соответствие международной практике проведения процедур досмотра.

Одновременно предусматривается возможность применения портативного детектора металла сотрудником противоположного пола, если пассажир не возражает против такого досмотра. Это позволит обеспечить гибкость процедур досмотра в условиях ограниченных

кадровых ресурсов и при необходимости оперативного проведения контроля;

- проектом предлагается исключить из пункта 349 слова «в органе гражданской авиации». Необходимость внесения этих изменений обусловлена тем, чтобы привести формулировку пункта в соответствие с принципами оптимизации государственного регулирования и надзора;

- предлагается изложить пункт 407 в новой редакции, предусматривающей, что срок действия сертификационного документа устанавливается органом гражданской авиации с учетом оценки риска. Данное изменение направлено на внедрение риск-ориентированного подхода при регулировании деятельности объектов гражданской авиации. При определении срока действия сертификата предлагается учитывать:

- результаты оценки рисков;
- текущее состояние объекта;
- наличие необходимых ресурсов и технических средств обеспечения авиационной безопасности;

- соответствие объекта установленным требованиям по авиационной безопасности и безопасности полетов. Использование риск-ориентированного подхода позволит:

- повысить эффективность государственного надзора;
- сосредоточить контрольные мероприятия на объектах с повышенным уровнем риска;
- оптимизировать использование ресурсов органа гражданской авиации.

В сфере авиационной безопасности единообразное применение стандартов имеет важное значение, поскольку, обеспечивая внедрение таких мер, предусматриваемые международными стандартами и рекомендуемой практикой, увеличивается степень защиты международной гражданской авиации против актов незаконного вмешательства. Внедрение стандартов и рекомендуемой практики каждым государством-членом осуществляется путем принятия внутренних нормативных правовых актов. Для обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации необходимо, чтобы вся эксплуатационная деятельность гражданской авиации осуществлялась с учетом общепризнанных международных стандартов, правил и практики.

Таким образом, внесение изменений в АПКР 17 позволит Кыргызской Республике, как государству-члену ИКАО обеспечить максимальное единообразие со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО в сфере авиационной безопасности.

### **3. Прогнозы возможных социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических и коррупционных последствий**

Принятие данного проекта приказа не повлечет возможных правовых, правозащитных, социальных, экономических, экологических, гендерных и коррупционных последствий.

#### **4. Информация о результатах общественного обсуждения**

Проект приказа был предварительно размещен на сайте Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики для общественного обсуждения, а также на Едином портале общественного обсуждения проектов нормативных актов Кыргызской Республики. При этом предложений к проекту не поступало.

Вместе с тем, проект был направлен на согласование в министерства, ведомства и организации гражданской авиации, по результатам согласования проекта были учтены предложения министерств, ведомств, организаций гражданской авиации, которые представлены в таблице учтенных предложений и замечаний к проекту.

#### **5. Анализ соответствия проекта законодательству**

Представленный проект приказа не противоречит нормам законодательства Кыргызской Республики, а также вступившим в установленном порядке в силу международным договорам, участницей которых является Кыргызская Республика.

#### **6. Информация о необходимости финансирования**

Реализация предложенного проекта приказа не повлечет дополнительных финансовых затрат из государственного бюджета.

#### **7. Информация об анализе регулятивного воздействия**

Представленный проект приказа не требует проведения анализа регулятивного воздействия, поскольку не направлен на регулирование предпринимательской деятельности.

**Директор**

**Д.К. Бостонов**