ПОСТАНОВЛЕНИЕ КОМИССИИ (ЕС) № 18/2010

от 8 января 2010 г.

о внесении поправок в Постановление (ЕС) Европейского Парламента и Совета Европы № 300/2008 в части, касающейся требований в отношении национальных программ контроля качества в области авиационной безопасности

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ,

исходя из Договора о создании Европейского Союза и Договора о функционировании Европейского Союза,

исходя также из Постановления (ЕС) № 300/2008 Европейского Парламента и Совета Европы от 11 марта 2008 г. об общих правилах в области авиационной безопасности и отмене Постановления (ЕС) № 2320/2002 ([11]) и, в частности статьи 11(2) указанного Постановления,

и учитывая, что:

(1) разработка и введение в действие национальной программы контроля качества в каждом государстве-–лене ЕС имеет важное значение в деле обеспечения эффективности национальной программы авиационной безопасности в этих странах в соответствии со статьей 11(1) Постановления (ЕС) № 300/2008;

(2) указания, регулирующие национальные программы контроля качества, которые обязаны реализовать страны-члены ЕС, должны обеспечить согласованные принципы в этом отношении;

(3) чтобы добиться эффективности, необходимо обеспечить проведение компетентными государственными органами регулярных мероприятий по контролю соответствия. Нет необходимости определять предмет, обстановку или сроки проведения таких мероприятий. Они должны осуществляться в наиболее целесообразных формах, чтобы обеспечить их эффективность;

(4) первоочередной задачей является разработка общей методологии мероприятий по контролю соответствия;

(5) необходимо разработать согласованный порядок представления отчетности о мерах, принятых для исполнения обязательств по настоящему Постановлению и о состоянии дел в области авиационной безопасности на территории государств-членов ЕС;

(6) национальные программы контроля качества должны быть основаны на передовом опыте. Такой передовой опыт должен доводиться до сведения Комиссии и передаваться всем государствам-членам ЕС.

(7) в Постановление (ЕС) № 300/2003 необходимо внести соответствующие поправки.

(8) меры, предусмотренные в настоящем Постановлении, соответствуют мнению Комитета по авиационной безопасности в гражданской авиации.

ПРИНЯЛА НАСТОЯЩЕЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ:

Статья 1

Поправки в Постановление (ЕС) № 300/2008

В Постановление (ЕС) No 300/2008 настоящим вносятся следующие поправки:

1. Название «Приложение» изменяется на «Приложение I».

2. Текст, содержащийся в Приложении к настоящему Постановлению, включается в как Приложение II.

Статья 2

Введение в действие

Настоящее Постановление вступает в силу на 20-й день после его публикации в *Сборнике официальных документов Европейского Союза (Official Journal of the European Union).*

([1]) Сборник официальных документов (OJ) L 97, 9.4.2008, стр. 72

Он вводится в действие с даты, указанной в правилах введения в действие, принятых в соответствии с процедурой, описанной в статье 4(3) Постановления (ЕС) No 300/2008, но не позднее 29 апреля 2010 года.

Настоящее Постановление имеет обязательную силу и подлежит исполнению в полном объеме во всех государствах-членах ЕС.

Принято в Брюсселе, 8 января 2010 года.

По поручению Комиссии

Президент

Хосе Мануэль БАРРОЗО

ANNEX

«ПРИЛОЖЕНИЕ II»

Общие указания по национальной программе контроля качества, подлежащие реализации в каждом государстве-члене ЕС в области авиационной безопасности в гражданской авиации

1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1.1. Ниже приводятся определения используемых в настоящем Приложении терминов:

(1) «годовой объем перевозок» (annual traffic volume) – означает общее количество пассажиров, прибывающих, вылетающих и следующих транзитом (принимаются в расчет один раз);

(2) «компетентный государственный орган» ("appropriate authority") – означает национальный государственный орган, на который государство-член ЕС возлагает, согласно статье 9, ответственность за согласование мероприятий и контроль за реализацией национальной программы авиационной безопасности в гражданской авиации.

(3) «аудитор» ("auditor") – означает любое лицо, осуществляющее мероприятия по контролю за соблюдением установленных требований внутри данной страны по поручению компетентного государственного органа;

(4) «сертификация» ("certification") – означает официальную проверку и подтверждение по поручению компетентного государственного органа факта, что данное лицо обладает необходимой квалификацией для исполнения функций аудитора на приемлемом уровне, определенном компетентным государственным органом;

(5) «мероприятия по контролю за соблюдением установленных требований» ("compliance monitoring activities") – означает все процедуры и способы, применяемые для оценки исполнения настоящего Постановления и национальной программы авиационной безопасности;

(6) «недостатки» ("deficiency") – означает любое нарушение требований в области авиационной безопасности;

(7) «проверка» ("inspection") – означает проверку исполнения мер и процедур авиационной безопасности с целью убедиться в том, что они осуществляются эффективно и соблюдением установленных обязательных нормативов и требований, а также выявления возможных недостатков;

(8) «опрос» ("interview") – означает устный опрос аудитором с целью убедиться, что та или иная предусмотренная требованиями мера или процедура авиационной безопасности исполняется надлежащим образом;

(9) «наблюдение» ("observation") – означает визуальное наблюдение аудитором с целью убедиться, что та или иная предусмотренная требованиями мера или процедура авиационной безопасности исполняется надлежащим образом;

(10) «репрезентативная выборка» ("representative sample") – означает выборку из имеющихся вариантов для наблюдения в достаточном количестве и диапазоне, чтобы обеспечить основу для общих выводов о соответствии установленным стандартам;

(11) «проверка авиационной безопасности» ("security audit") – означает углубленную проверку мер и процедур авиационной безопасности с целью убедиться, что они исполняются в полном объеме и на постоянной основе;

(12) «контрольная проверка» ("test") – означает контрольную проверку мер авиационной безопасности, в ходе которой соответствующий государственный орган имитирует намерение совершить акт незаконного вмешательства с целью проверки эффективности принятых мер авиационной безопасности;

(13) «контрольные мероприятия» ("verification") – означает мероприятия, осуществляемые аудитором с целью убедиться, что те или иные обязательные меры авиационной безопасности действительно применяются на практике;

(14) «слабость» ("vulnerability") – означает любое слабое место в применении мер и процедур, которое может быть использовано для совершения акта незаконного вмешательства.

2 ПОЛНОМОЧИЯ КОМПЕТЕНТНОГО ОРГАНА ВЛАСТИ

2.1. Государство-член ЕС наделяет компетентный государственный орган

необходимыми полномочиями для осуществления контроля и требования исполнения всех положений настоящего Постановления и акта по его исполнению, включая полномочия на применение санкций в соответствии с положениями статьи 21.

2.2. Компетентный государственный орган осуществляет надзорные мероприятия и наделен полномочиями, необходимыми для предъявления требования об устранении всех выявленных нарушений в установленные сроки.

2.3. Должен быть установлен последовательный и взвешенный подход в отношении мер по устранению выявленных недостатков и применения мер принудительного характера. Такой подход должен включать последовательные меры, которые реализуются до тех пор, пока недостаток не будет полностью устранен, в том числе:

(a) консультации и дача рекомендаций;

(b) вынесение официального предупреждения;

(c) направление уведомления о применении санкций;

(d) применение административных санкций и судебных мер.

Компетентный государственный орган вправе отказаться от применения одного или нескольких из указанных выше мер, особенно в том случае, если недостаток имеет серьезный характер или нарушение допущено повторно.

3. ЗАДАЧИ И СОДЕРЖАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА

3.1 Задачами национальной программы контроля качества является осуществление контроля над эффективным и надлежащим исполнением мер авиационной безопасности и определение уровня соответствия положениям настоящего Постановления и национальной программы авиационной безопасности в гражданской авиации путем надзорных мероприятий за обеспечением соответствия.

3.2 Национальная программа контроля качества должна включать следующие элементы:

(a) организационная структура, ответственность и ресурсы;

(b) определение должностных обязанностей и квалификации аудиторов;

(a) надзорные мероприятия для обеспечения соответствия, включая объем аудиторских проверок системы авиационной безопасности, инспекционных и контрольных проверок, а в случае возможного или фактического нарушения авиационной безопасности – проведение расследований, определение сроков аудиторских и контрольных проверок авиационной безопасности, а также классификации соответствия.

(b) организация и проведение обследований в тех случаях, когда имеются основания для дополнительной оценки потребностей системы авиационной безопасности;

(c) меры по устранению недостатков, дающие сведения о порядке информирования о имеющихся недостатках, принятых мерах и устранении недостатков и нарушений с целью обеспечить соответствие требованиям авиационной безопасности;

(d) меры принудительного характера и, в надлежащих случаях, применение штрафных санкций в порядке, предусмотренном в статьях 2.1 и 2 3 настоящего Приложения;

(e) отчетность о реализуемых мероприятиях по надзору за соответствием, включая, в надлежащих случаях, обмен информацией об уровнях соответствия между национальными органами разных стран;

(f) надзор над мерами внутреннего контроля качества в аэропортах, у эксплуатантов и у других юридических лиц;

(i) процедуры регистрации и анализа результатов от реализации национальной программы контроля качества в целях определения тенденций и определения задач в разработке политики в этой области на перспективу.

4. НАДЗОР ЗА СООТВЕТСТВИЕМ

4.1 Все аэропорты, эксплуатанты и другие юридические лица, на которых возложена ответственность за обеспечение авиационной безопасности, должны находиться под

постоянным надзором, чтобы обеспечить оперативное выявление и устранение любых нарушений и недостатков.

4.2 Надзор осуществляется в соответствии с национальной программой контроля качества с учетом уровня угрозы, вида и характера деятельности, стандарта исполнения, результатов внутреннего контроля качества в аэропортах, у эксплуатантов и у других юридических лиц, а также других факторов и оценок, от которых могут зависеть сроки проведения надзорных мероприятий.

4.3 Надзор включает реализацию и эффективность внутренних мер по контролю качества в аэропортах, у эксплуатантов и других организаций.
4.4 Надзор в каждом отдельном аэропорте осуществляется путем соответствующего обстоятельствам сочетания мер по надзору за соответствием установленным требованиям и обеспечения комплексного наблюдения за реализацией мер авиационной безопасности на местах.
4 5 Управление, определение приоритетов и организация программы контроля качества осуществляются независимо от оперативной реализации мер, принимаемых в рамках национальной программы авиационной безопасности в гражданской авиации.
4.6. Мероприятия по надзору за соответствием установленным требованиями включают проведение аудиторских и инспекционных проверок, а также контрольных проверок.

5. МЕТОДОЛОГИЯ

5.1 Методы и способы осуществления надзорных мероприятий должны соответствовать общепринятым принципам, которые включают постановку задач, планирование, подготовительные мероприятия, работу на местах, классификацию выявленных недостатков и нарушений, подготовку заключения и процесс устранения недостатков.
5.2 Мероприятия по надзору за соответствием установленным требованиям основываются на систематическом сборе информации путем наблюдения, опросов, изучения и проверки документации и проведения проверок.
5.3 Надзорные мероприятия проводятся как с предварительным предупреждением, так и внезапно

6. АУДИТ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

6.1 В ходе аудита авиационной безопасности осуществляется проверка:

(i) все меры и средства авиационной безопасности в аэропорте, или

(j) все меры и средства авиационной безопасности, принятые в том или ином аэропорту, терминале аэропорта, тем или иным эксплуатантом или организацией, или

(k) конкретной части Национальной программы авиационной безопасности в гражданской авиации.

6.2 Методология проведения аудита авиационной безопасности должна учитывать следующие элементы:

(a) извещение о проведении аудита авиационной безопасности и передача анкеты предварительного опроса, если требуется;

(b) подготовительный этап, на котором производится изучение анкет предварительного опроса и другой относящейся к делу документации.

(c) вступительный брифинг с представителями аэропорта / эксплуатанта/ организации до начала осуществления контрольных мероприятий на местах;

(d) мероприятия на местах;

(e) подведение итогов аудита и подготовка заключения;

(f) при выявлении недостатков или нарушений осуществление процедуры по их устранению и осуществление мероприятий по надзору за исполнением указанной процедуры.

6.3 В целях подтверждения того, что меры авиационной безопасности исполняются, проведение аудита авиационной безопасности должны быть основаны на систематическом сборе информации с помощью одного или нескольких из перечисленных ниже способов:

(a) изучение и проверка документации;

(b) наблюдение;

(c) опросы на местах;

(d) проведение контрольных проверок.

6.4 В аэропортах с ежегодным объемом перевозок свыше 10 млн. пассажиров должны проводиться аудиторские проверки авиационной безопасности, охватывающие все стандарты авиационной безопасности не реже одного раза каждые 4 года. Исследование должно включать репрезентативную выборку информации.

7. ИНСПЕКЦИОННЫЕ ПРОВЕРКИ

7.1 В ходе инспекционной проверки в обязательном порядке осуществляется проверка, по крайней мере, одной прямо связанной с авиационной безопасностью меры, предусмотренной в Приложении I к настоящему Постановлению, и соответствующего акта о введении в действие, надзор за которыми осуществляется как единое надзорное мероприятие или в течение разумного срока, который, как правило, не превышает трех месяцев. Исследование должно включать репрезентативную выборку информации..

7.2 Сочетание прямо связанных мер авиационной безопасности представляет собой сочетание двух или более требований, предусмотренных в Приложении I к настоящему Постановлению и соответствующих актов о введении их в действие, которые настолько тесно взаимосвязаны друг с другом, что дать надлежащую оценку успешности решения задачи не возможно, если не рассматривать их вместе. К таким сочетаниям мер относятся перечисленные в Приложении I к настоящему Постановлению.

7.3 Инспекционные проверки проводятся внезапно. В случаях когда компетентный государственный орган считает это нецелесообразным, может направляться предварительное уведомление о проведении инспекционной проверки. Методология проведения инспекционных проверок должна учитывать следующие элементы:

(a) этап подготовки;

(b) мероприятия на местах;

(c) инструктаж, в зависимости от частоты и результатов надзорных мероприятий;

(d) заключение по итогам / документальное оформление;

(e) процесс устранения недостатков или нарушений и надзор за реализацией соответствующих мероприятий.

7.4 Чтобы подтвердить эффективность мер авиационной безопасности, проведение инспекционной проверки должно быть основано на систематическом сборе информации с помощью одного или нескольких из перечисленных ниже способов:

(a) изучение документов;

(b) наблюдение;

(c) опросы на местах;

(d) контрольные проверки.

7.5 В аэропортах с ежегодным объемом перевозок свыше 2 млн. пассажиров должны проводиться аудиторские проверки авиационной безопасности, инспекционные проверки сочетаний прямо связанных мер авиационной безопасности, предусмотренных в разделах с 1 по 6 Приложения I к настоящему Постановлению должны проводиться не реже одного раза в год, за исключением случаев, когда в данном аэропорту проводится в этот период проводится аудиторская проверка. Сроки инспекционной проверки всего комплекса маар авиационной безопасности, предусмотренных в разделах с 7 по 12 Приложения I определяются соответствующим органом государственной власти на основе оценки уровня риска.

7.6 В тех государствах-членах ЕС, где отсутствуют аэропорты с ежегодным объемом перевозок свыше 2 млн. пассажиров, требования статьи 7.5 должны

применяться к аэропорту на их территории с наибольшим объемом ежегодных перевозок.

8. КОНТРОЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ

8.1 Контрольные проверки проводятся с целью проверить эффективность реализации, по меньшей мере, следующих мер авиационной безопасности:

(a) контроль доступа в зоны с особым режимом авиационной безопасности;

(b) досмотр пассажиров и ручной клади;

(c) досмотр персонала и переносимых предметов / вещей;

(d) защита зарегистрированного багажа;

(e) досмотр грузов и почты;

(f) защита грузов и почты.

8.2 Необходимо разработать протокол проведения контрольной проверки, включая методику ее проведения, в котором учитываются требования законодательного регулирования, техники безопасности и эксплуатационные требования. Методика должна содержать следующие элементы:

(a) подготовительный этап;

(b) мероприятия на местах;

(c) инструктаж, в зависимости от частоты и результатов надзорных мероприятий;

(d) заключение по итогам / документальное оформление;.

(e) процесс устранения недостатков или нарушений и надзор за реализацией соответствующих мероприятий.

9. ОБСЛЕДОВАНИЯ

9.1 Обследования проводятся, когда соответствующий государственный орган приходит к выводу о необходимости произвести новую оценку работы предприятий с целью выявления слабых мест и определения мер по их устранению. При выявлении слабых мест соответствующий государственный орган устанавливает требования о принятии необходимых контрмер соразмерно уровню опасности

10. ОТЧЕТНОСТЬ

10.1 О проведенных надзорных мероприятиях за соответствием установленным требованиям составляется отчетность или оформляется документация по установленной стандартной форме, которая позволяет осуществлять непрерывный анализ тенденций.

10.2 Следующие элементы должны быть отражены:

i) вид деятельности;

ii) поднадзорные аэропорт, эксплуатант или другая организация;

iii) дата и время проведения мероприятия;

iv) имена проверяющих, проводящих мероприятие;

v) объем мероприятий;

vi) выводы со ссылкой на соответствующие положения Национальной программы авиационной безопасности в гражданской авиации;

vii) классификация соответствия;

viii) рекомендации в отношении мер по устранению недостатков, если таковые требуются;

ix) сроки устранения недостатков, если требуется.

10.3 При выявлении недостатков или нарушений соответствующий государственный орган сообщает свое заключение поднадзорным аэропортам, эксплуатантам или другим организациям.

11. ОБЩАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ СООТВЕТСТВИЯ

11.1 Надзорные мероприятия по контролю соответствия установленным требованиям осуществляются с целью оценки состояния дел по реализации национальной программы авиационной безопасности в гражданской авиации с использованием согласованной системы классификации соответствия, предусмотренной в Приложении II.

12. УСТРАНЕНИЕ НЕДОСТАТКОВ

12.1 Выявленные недостатки и нарушения должны быть устранены незамедлительно. Если выявленные недостатки или нарушения не могут быть устранены незамедлительно, должны быть приняты «компенсирующие» меры.

12.2 Компетентный государственный орган устанавливает для аэропортов, эксплуатантов и других организаций, подлежащих надзорной деятельности по контролю соответствия установленным требованиям, требование о представлении на согласование план мероприятий по устранению указанных в заключениях недостатков или нарушений с указанием сроков их реализации, а также подтверждающих документов о завершении процесса устранения недостатков или нарушений .

13. ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОВЕРКЕ РЕАЛИЗАЦИИ МЕР ПО УСТРАНЕНИЮ НЕДОСТАТКОВ И НАРУШЕНИЙ

13.1 После получения подтверждения от поднадзорного аэропорта, эксплуатанта или другой организации о завершении мероприятий по устранению недостатков или нарушений соответствующий компетентный государственный орган производит проверку реализации мер по устранению недостатков или нарушений.

13.2 При осуществлении последующих мероприятий применяются наиболее целесообразные способы надзора.

14. ПОДГОТОВКА ПРОВЕРЯЮЩИХ (АУДИТОРОВ)

14.1 Каждое государство-член ЕС обязано принять меры, чтобы в прямом распоряжении компетентного государственного органа или под его надзором имелось достаточное количество проверяющих (аудиторов) для осуществления всех мероприятий по контролю соответствия.

15. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕРЯЮЩИМ (АУДИТОРАМ)

15.1 Каждое государство-член ЕС обязано принять меры, чтобы проверяющие (аудиторы), на которых возлагаются обязанности по исполнению функций по поручению соответствующего компетентного государственного органа:

(a) не имели каких-либо контрактных или коммерческих обязательств перед аэропортом, эксплуатантом или другой организацией, в которых проводятся надзорные мероприятия; и

(b) имели надлежащую профессиональную подготовку, которая включает достаточные теоретические знания и практический опыт работы в соответствующей области деятельности. Проверяющие (аудиторы) подлежат

сертификации или аналогичному утверждению компетентным государственным органом.

15.2 Проверяющие (аудиторы) должны иметь следующие профессиональные навыки:

(a) знание подлежащих применению в данное время мер авиационной безопасности, а также порядка их применения в подлежащей надзору области деятельности, в том числе:

— знание принципов авиационной безопасности;

— знание задач надзорных органов;

— знание человеческих факторов, влияющих на исполнение работы человеком.

(b) рабочие навыки технологий и приемов, применяемых в области авиационной безопасности;

(c) знание принципов, процедур и способов осуществления мониторинга соответствия установленным требованиям;

(d) практическое знание подлежащих проверке видов деятельности;

(e) знание обязанностей и полномочий проверяющего (аудитора).

15.3 Проверяющие (аудиторы) регулярно проходят переподготовку в такие сроки, чтобы обеспечить сохранение уровня подготовки и приобретение новых знаний и навыков с учетом развития ситуации в области авиационной безопасности на местах.

16. ПОЛНОМОЧИЯ ПРОВЕРЯЮЩИХ (АУДИТОРОВ)

16.1 Осуществляющим надзорные мероприятия проверяющим (аудиторам) представляются достаточные полномочия и права на получение информации, необходимой для исполнения возложенных на них обязанностей.

16.2 Проверяющие (аудиторы) должны иметь при себе удостоверение личности, уполномочивающие их на осуществление надзорных мероприятий по контролю соответствия от имени компетентного государственного органа и дающих им право доступа на все подлежащие проверке производственные участки.

16.3 Проверяющим (аудиторам) предоставляется право:

(a) получать незамедлительный доступ на все подлежащие проверке производственные участки, включая воздушные суда, здания и сооружения с целью осуществления надзорных функций, и

(b) требовать точного исполнения или повторного исполнения мер авиационной безопасности.

16.4 В силу предоставленных проверяющим (аудиторам) полномочий соответствующий компетентный государственный орган обязан принять меры, согласно положениям статьи 2.3, в следующих случаях:

(a) преднамеренное создание препятствий или помех работе проверяющего (аудитора);

(b) невозможность или отказ представить информацию, затребованную проверяющим (аудитором);

(c) представление проверяющему (аудитору) недостоверной или вводящей в заблуждение информации с намерением ввести в заблуждение; и

(d) попытка выдать себя за проверяющего (аудитора) с намерением ввести в заблуждение.

17. ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ

17.1 Государства-члены ЕС информируют Комиссию о передовом опыте в отношении программ контроля качества, методики проведения аудиторских и других проверок и работы проверяющих (аудиторов). Комиссия обеспечивает доведение этой информации до всех других государств-членов ЕС.

18. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТНОСТИ В КОМИССИЮ

18.1 Государства-члены ЕС один раз в год представляют в Комиссию отчетность о мерах, принятых по исполнению возложенных на них обязанностей по настоящему

Постановлению, а также о состоянии дел в области авиационной безопасности в аэропортах, расположенных на их территориях. Отчетность представляется за период с 01 января по 31 декабря ежегодно. Отчетность представляется не позднее чем через три месяца по истечении соответствующего отчетного периода.

18.2 Содержание отчета должно соответствовать положениям Приложения III с использованием шаблона, представленного Комиссией .

18.3 Комиссия доводит до государств-членов ЕС основные выводы, сделанные на основании анализа поступившей от них отчетности.

Appendix I

Элементы для включения в сочетания прямо связанных друг с другом мер авиационной безопасности:

Сочетания прямо связанных друг с другом мер авиационной безопасности, о которых идет речь в статье 7.1 Приложения II должны включать следующие элементы по Приложению I к настоящему Постановлению и в соответствующих положениях акта о введении в действие:

По пункту 1 — Авиационная безопасность в аэропорте:

i) пункт 1.1; или
ii) пункт 1.2 (исключая положения в отношении идентификационных карточек и пропусков на автотранспорт); или
iii) пункт 1.2 (положения, относящиеся к идентификационным карточкам), или
iv) пункт 1.2 (положения, относящиеся к пропускам на автотранспорт), или
v) пункт 1.3 и соответствующие элементы пункта 1.2; или
vi) пункт 1.4; или
vii) пункт 1.5.

По пункту 2 — Ограниченные зоны аэропорта:

весь пункт полностью

По пункту 3 — Авиационная безопасность воздушного судна:

i) пункт 3.1; или
ii) пункт 3.2.

По пункту 4 — Пассажиры и ручная кладь:

i) пункт 4.1 и соответствующие элементы пункта 12; или
ii) пункт 4.2; или
iii) пункт 4.3.

По пункту 5 — Зарегистрированный багаж:

i) пункт 5.1 и соответствующие элементы пункта 12; или
ii) пункт 5.2; или
iii) пункт 5.3.

По пункту 6 — Грузы и почта:

(i) все положения, относящиеся к досмотру и средствам авиационной безопасности, применяемых аккредитованными агентами, с учетом исключений, предусмотренных в пунктах с (iii) по (v) ниже; или

(ii) все положения относящиеся к мерам авиационной безопасности, применяемых известными грузоотправителями; или

(iii) все положения, относящиеся к аккредитованным грузоотправителям; или

(iv) все положения, относящиеся к перевозкам грузов и почты; или

(v) все положения, относящиеся к защите грузов и почты в аэропортах.

По пункту 7 — Почта авиаперевозчика и материалы авиаперевозчика:

весь пункт

По пункту 8 — Бортприпасы:

весь пункт

По пункту 9 — Поставщики аэропорта:

весь пункт

По пункту 10 — Меры авиационной безопасности на борту воздушного судна:

весь пункт

По пункту 11 — Найм и подготовка персонала:

(i) все положения, относящиеся к найму персонала аэропортом, авиаперевозчиком или другой организаций; или

(ii) все положения, относящиеся к подготовке персонала аэропортом, авиаперевозчиком или другой организацией.

_____

Приложение II

Согласованная система классификации соответствия

При оценке реализации национальной программы авиационной безопасности в гражданской авиации применяется следующая классификация видов соответствия.

	Аудит авиационной безопасности	**Инспекционная проверка**	**Контрольная проверка**
Полное соответствие	✓	✓	✓
Соответствует, но желательно улучшение	✓	✓	✓
Не соответствует	✓	✓	✓
Не соответствует с серьезными недостатками	✓	✓	✓
Не применимо	✓	✓	
Не подтверждено	✓	✓	✓

Приложение III
СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДСТАВЛЯЕМОГО В КОМИССИЮ ОТЧЕТА

1. Организационная структура, ответственность и ресурсы

(a) Структура, ответственные должностные лица и ресурсы организации по контролю качества, включая планируемые изменения на перспективу (см. пункт 3.2(a)).

(b) Количество проверяющих по состоянию на дату отчета и планируемое на перспективу (см. пункт 14).

(c) Курс подготовки, оконченный проверяющими (см. пункт 15.2).

2. Оперативные надзорные мероприятия

Все осуществленные надзорные мероприятия с указанием:

(a) вида (аудит авиационной безопасности, первичная инспекционная проверка, мероприятия по итогам проверок, контрольные проверки, другие мероприятия);

(b) перечень прошедших проверки аэропортов, эксплуатантов и других организаций;

(c) объем проверок;

(d) сроки проведения, и

(e) общее количество человек-дней, затраченных на проверки с выездом на место.

3. Мероприятия по устранению выявленных недостатков и нарушений

(a) Состояние дел в области реализации мероприятий по устранению недостатков и нарушений.

(b) Основные мероприятия, предпринятые или планируемые (например, создание новых должностей, приобретение оборудования, строительство) и достигнутые результаты в деле устранения недостатков.

(c) Примененные меры принудительного характера (см. пункт 3.2(f)).

4. Данные общего характера и тенденции

(a) Общий объем пассажирских и грузовых перевозок за отчетный год по данной стране, а также количество выполненных рейсов.

(b) Перечень аэропортов с разбивкой по категориям.

(c) Количество авиаперевозчиков, совершающих полеты с территории данной страны с разбивкой по категориям (национальные перевозчики, перевозчики стран ЕС, третьи стран).

(d) Количество аккредитованных агентов.

(e) Количество предприятий, оказывающих услуги в области снабжения бортпитанием и бортприпасами.

(f) Количество предприятий, оказывающих услуги в области уборки воздушных судов.

(g) Примерное количество других предприятий, несущих ответственность за авиационную безопасность (известные грузоотправители, предприятия наземного обслуживания).

5. Состояние дел в области авиационной безопасности в аэропортах

Общая характеристика состояния дел в области авиационной безопасности в данном государстве-члене ЕС.»