



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ И ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 14 повестки дня. **Авиационная безопасность**

Пункт 37 повестки дня. **Программа работы Организации в юридической области**

### ВОПРОСЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

[Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)]

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе изложено мнение авиационной отрасли в отношении чрезвычайно важных дальнейших действий в трех основных областях работы по обеспечению авиационной безопасности: 1) ответственность за обеспечение авиационной безопасности и ее финансирование, 2) обращение с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами и 3) ограничение незаконной продажи и перевозки переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК).

Рекомендуемые Ассамблее действия приведены в пункте 3.1.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Хотя на деятельность авиатранспортной отрасли оказывают влияние многие вопросы, связанные с обеспечением авиационной безопасности, особенно после трагических событий 11 сентября 2001 года ("9/11"), в настоящем документе рассматриваются три из них, а именно:

- a) ответственность за обеспечение авиационной безопасности и ее финансирование;
- b) обращение с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами; и
- c) ограничение незаконной продажи и перевозок ПЗРК.

По мнению ИАТА, три перечисленные выше вопроса заслуживают первоочередного внимания со стороны самых высоких кругов ИКАО, так как они носят многоплановый характер.

<sup>1</sup> Перевод на все языки выполнен в ИАТА.

1.2 ИАТА приветствовала инициативы ИКАО и фактически принимала самое активное участие в их осуществлении, особенно после событий 9/11, включая оперативное отслеживание вносимых поправок в Приложение 17 в целях решения многочисленных вопросов, стоящих перед службами безопасности всего мира. ИКАО играет активную роль в каждой из трех областей обеспечения авиационной безопасности, которые рассматриваются в настоящем документе и в которых достигнут существенный прогресс. Сейчас пришло время закрепить достигнутые результаты и подумать о следующих мерах, которые следует принять в каждой из этих трех областей.

1.3 Отрасль создала со своей стороны в сентябре 2001 года коалицию заинтересованных организаций для координации вклада глобальной авиационной отрасли в работу по созданию эффективной всемирной системы безопасности и по укреплению доверия общественности к гражданской авиации. Партнеры по этой коалиции, называемой Группа действий по глобальному обеспечению авиационной безопасности (ГДГАБ), работают как совместно, так и в индивидуальном порядке над решением целого ряда вопросов, включая также те три, которые рассматриваются в настоящем документе. Позиции, сформулированные в настоящем документе, можно считать единым мнением авиационной отрасли по данным вопросам.

## 2. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ

### **Ответственность за обеспечение авиационной безопасности и ее финансирование**

2.1 ИАТА считает, что за обеспечение авиационной безопасности и финансирование этой работы отвечают непосредственно правительства. Эта ответственность включает обеспечение защиты их граждан в воздухе и на земле. Угрозу безопасности авиакомпаний следует рассматривать как выражение угрозы безопасности государства и по этой причине обеспечение авиационной безопасности и расходы, связанные с этой работой, должны нести государства, покрывая их из своих общих доходов, но не за счет налогов или сборов с пользователей, непосредственно связанных с деятельностью авиации.

2.2 ИАТА считает, что сборы, связанные с обеспечением безопасности, довольно часто взимаются несправедливо, недостаточно прозрачным образом, не обоснованы затратами и могут носить дискриминационный характер в сравнении со сборами на других видах транспорта. Учитывая нестабильное состояние отрасли воздушного транспорта, авиакомпании не могут позволить себе дополнительных расходов на принятие новых мер по обеспечению безопасности, связанных с актами против государств, не зависимо от того, являются ли они реальными или нет.

2.3 В тех случаях, когда расходы, связанные с проведением мер безопасности, тем не менее возмещаются за счет сборов с пользователей, ИАТА предлагает проводить различие между финансированием мер по обеспечению безопасности, непосредственно связанных с деятельностью авиации, и тех мер, которые связаны с обеспечением общей национальной безопасности и сбором разведывательной информации. Расходы, относящиеся к проведению мер безопасности, которые непосредственно не связаны с деятельностью гражданской авиации, не следует возмещать путем сборов с поставщиков и пользователей услуг воздушного транспорта. ИАТА настоятельно предлагает государствам соблюдать положения пункта 29 документа Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Doc 9082/6), касающихся возмещения расходов, связанных с проведением мер безопасности.

## **Недисциплинированные и нарушающие порядок пассажиры**

2.4 Недисциплинированные и нарушающие порядок пассажиры по-прежнему создают угрозу безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире. Инциденты, связанные с такими пассажирами, продолжают иметь место повсюду в мире и их диапазон варьируется от незначительных (раздраженные пассажиры) до опасно агрессивных, которые угрожают безопасности других лиц, находящихся на территории аэропорта, или, что еще хуже, на борту воздушных судов в полете.

2.5 Одна из основных трудностей реализации эффективной и последовательной стратегии действий в отношении недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров заключается в том, что часто бывает сложно возбуждать судебное дело против лиц, совершивших серьезное правонарушение на борту воздушного судна. Это объясняется большей частью проблемами правовой юрисдикции. В системах права многих государств не предусматривается юрисдикция в отношении правонарушений, совершенных за пределами территории государства. Это означает, что часто невозможно предъявлять обвинение в правонарушении лицу, если правонарушение было совершено им в государстве, которое не является государством прибытия пассажира, и на борту воздушного судна, которое не зарегистрировано в государстве прибытия.

2.6 В целях решения этого вопроса ИКАО создала в 1997 году под руководством Юридического управления исследовательскую группу секретариата по вопросу о недисциплинированных пассажирах. В течение последующих трех лет эта исследовательская группа занималась разработкой типового национального законодательства в отношении правонарушений, совершаемых недисциплинированными пассажирами на борту воздушных судов. В соответствии с резолюцией А33-4, принятой на 33-й сессии Ассамблеи, в июне 2002 года был опубликован циркуляр 288 LE/1 для Договаривающихся государств, озаглавленный "Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров".

2.7 Хотя типовое национальное законодательство уже введено в действие в ряде государств, процесс его внедрения в глобальном масштабе еще далек от завершения. Поэтому, хотя типовое законодательство оказывает определенное влияние, оно все еще не оказало того широкого воздействия, которое могло бы иметь место, если бы значительное число государств включило его в свое национальное законодательство.

2.8 Кроме законодательных действий на уровне государств, ИАТА считает, что исследовательской группе ИКАО необходимо возобновить свою работу и рассмотреть вопрос о том, какие поправки необходимо внести в действующие международные документы (конвенции и протоколы), или, возможно, заняться разработкой полностью новой конвенции или протокола специально по вопросу о недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров. Совершенно очевидно, что все еще существует много «лазеек» в существующих международных документах, в результате чего действующее во многих государствах несовершенное национальное законодательство не позволяет предпринять должных действий против недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров.

## **Переносные зенитные ракетные комплексы (ПЗРК)**

2.9 По мнению ИАТА государства должны нести ответственность за обеспечение защиты воздушных судов гражданской авиации, выполняющих полеты в их воздушном пространстве или через воздушное пространство над их территорией. Это включает защиту от нападений с

использованием ПЗРК на гражданские воздушные суда, выполняющие полеты на уязвимых для этого оружия абсолютных высотах, в частности, на этапах выполнения взлета и посадки в аэропортах данного государства, а также финансирование в полном объеме любых мер противодействия, принимаемых в целях борьбы с этой угрозой.

2.10 Хотя в процессе решения этого вопроса внимание большей частью уделяется техническим мерам противодействия, принимаемым на борту воздушного судна, ИАТА считает, что необходимо продолжить изучение вопроса об осуществимости и эффективности применения таких систем в условиях полетов коммерческой авиации. Имеющаяся информация и данные об этих системах большей частью касаются их использования вооруженными силами. Однако условия полетов военных самолетов иные и во многих случаях на системы оказывается меньшая нагрузка, чем при полетах коммерческой авиации, особенно в том, что касается часов налета в год на типовом воздушном судне.

2.11 ИАТА сама по себе полностью поддерживает прилагаемые в настоящее время усилия такими международными организациями, как ИКАО и Европейский союз, а также отдельными государствами, например, Соединенными Штатами Америки, в целях всестороннего изучения возможности использования таких систем в условиях полетов коммерческой авиации.

2.12 Кроме того, ИАТА также считает, что следует уделять больше внимания так называемым тактическим мерам противодействия (принимаемым на земле и при выборе профиля полетов) в качестве практически осуществимых альтернатив бортовым системам в целях борьбы с угрозой, создаваемой не только ПЗРК, но и другими видами наземного оружия, такими как реактивные гранаты (РГ), угроза применения которых не учитывалась при установке бортовых систем. Мы принимаем активное участие в работе Группы экспертов AVSEC ИКАО по решению этого вопроса.

2.13 Однако ИАТА считает, что наиболее эффективная мера противодействия этой угрозе заключается в том, чтобы в первую очередь предотвратить использование этих систем или добиваться того, чтобы они не представляли собой угрозы.

2.14 Работа по устранению или по меньшей мере сведению к минимуму угрозы для гражданской авиации, создаваемой использованием ПЗРК, должна начаться с налаживания более эффективного обмена разведывательной информацией между государствами. Существует насущная необходимость в разработке более эффективных и жестких глобальных рамок, ограничивающих несанкционированный доступ к такому оружию групп людей и лиц, и в ограничении незаконной продажи таких систем и их перевозки через международные границы.

### 3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 ИАТА предлагает Ассамблее рассмотреть приводимые ниже действия в качестве следующих ключевых шагов, направленных на решение вопросов, поднятых в настоящем документе:

- a) предложить государствам пересмотреть существующие механизмы финансирования работы по обеспечению авиационной безопасности в рамках своей юрисдикции. Ответственность за проведение работы по обеспечению авиационной безопасности и ее финансирование следует считать функцией государства. Механизм финансирования должен быть такой же, как и в случае других аспектов обеспечения национальной

- безопасности, и он не должен носить дискриминационного характера в сравнении с другими видами транспорта. Определение сборов за обеспечение авиационной безопасности должно проводиться в соответствии с положениями пункта 29 документа Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Doc. 9082/6);
- b) предложить государствам ввести в действие координируемое в международном масштабе законодательство, предусматривающее арест и порядок привлечения к судебной ответственности недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, как это указывается в документе ИКАО «Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров». Ассамблее также предлагается дать указание о том, чтобы исследовательская группа секретариата ИКАО по вопросу о недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров возобновила свою работу и рассмотрела поправки, которые необходимо внести в действующие международные документы (конвенции и протоколы), или, возможно, изучила вопрос о разработке новой конвенции или протокола, конкретно относящихся к проблеме недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров;
- c) дать указание ИКАО провести дополнительное изучение вопроса о том, как содействовать разработке в глобальном масштабе мер противодействия использованию ПЗРК, и с этой целью:
1. организовать с другими международными организациями или с их помощью совместную работу, направленную на улучшение функционирования существующего механизма обмена разведывательной информацией между государствами, а также на разработку более эффективных глобальных рамок (возможно, в виде поправки к существующей конвенции или протоколу или в виде разработки нового международного документа) для ограничения доступа к ПЗРК, незаконной торговли ими и перевозки их через международные границы;
  2. продолжить с помощью группы экспертов AVSEC и других соответствующих групп работу в целях оказания содействия глобальным усилиям по разработке эффективных тактических мер противодействия (принимаемых на земле и путем выбора профиля полетов) в целях борьбы с угрозой, которую создают не только ПЗРК, но также и другие наземные системы оружия, такие как РГ;
  3. организовать работу таким образом, чтобы обеспечивать гармонизацию любых усилий, предпринимаемых различными государствами в целях разработки технических мер противодействия, применяемых на борту воздушных судов, особенно в том, что касается критериев сертификации и других технических вопросов. В тех случаях, когда государства приходят к заключению о необходимости внедрения таких систем, то их решение должно быть основано на результатах всесторонней оценки эффективности и возможности технической реализации этих систем, а также на том понимании, что любые расходы, как прямые, так и косвенные, должно будет нести государство.