



## **ВТОРАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS/2)**

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

Пункт 4 повестки дня. Улучшение сотрудничества с другими секторами

### **КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К УГРОЗАМ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАНИЦ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ**

(Представлено Международным советом аэропортов и Международной ассоциацией воздушного транспорта)

#### **АННОТАЦИЯ**

Злоумышленники используют аэропорты как площадку для проведения незаконных операций – от контрабанды и мошенничества до террористических актов. В аэропортах работает ряд ведомств, деятельность которых направлена на предотвращение, обнаружение или недопущение подобных операций. Инициативы, внедряемые одним ведомством, могут быть полезны другим ведомствам, но их деятельность редко бывает скоординированной. Проведение дублирующих друг друга процедур приводит к неэффективному использованию ресурсов аэропортов, правительственных фондов и времени пассажиров. В данном документе предлагается схема межведомственного сотрудничества, которая поможет предотвратить ряд угроз безопасности, возникающих в аэропортах, и добиться более эффективного использования ресурсов.

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности указаны в п. 5.

#### **1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Аэропорты являются отправной точкой важных путешествий, местом встречи для членов семей и друзей. К сожалению, злоумышленники часто используют аэропорты как площадку для противоправных действий – разного рода преступлений, незаконного ввоза и вывоза товаров, террористических актов.

1.2 Последние события доказали высокую вероятность дублирования мероприятий, проводимых службами национальной, пограничной и авиационной безопасности. Резолюция Совета Безопасности ООН 2178 (2014) также признает, что инициативы по пограничному

<sup>1</sup> Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА и ИАТА.

контролю, например сбор данных API и PNR, могут помочь в борьбе с терроризмом, поскольку позволяют отслеживать перемещения иностранных наемников.

1.3 Кроме того, отрасль воздушных перевозок вовлекается в борьбу с незаконной торговлей людьми и ресурсами дикой природы, так как ее сотрудники играют важную роль в выявлении подозрительных действий и сообщении о них.

1.4 Такое развитие событий свидетельствует об успехах на пути к устранению барьеров между службами авиационной безопасности (положения Приложения 17) и пограничными службами (часть положений Приложения 9 ИКАО), а ведь межведомственный обмен данными может стать важным преимуществом в борьбе с целым рядом угроз. Результаты некоторых исследований говорят о возможной взаимосвязи между организованной преступностью и терроризмом, при этом области сотрудничества и принципы взаимодействия ведомств, задачей которых является борьба с этими явлениями, до сих пор четко не определены. Это создает трудности и приводит к дублированию процедур на уровне правительственных ведомств и аэропортов.

## **2. ДУБЛИРУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ПРИВОДЯТ К ПЕРЕГРУЗКЕ РЕСУРСОВ И ИНФРАСТРУКТУРЫ**

2.1 В аэропортах работают разные ведомства с разными полномочиями: правоохранительные органы, таможня, иммиграционная служба, медицинская и карантинная службы, а также служба авиационной безопасности. Для удовлетворения различных потребностей этих служб часто приходится дублировать действия, ресурсы и оборудование. Например, рентгеновское оборудование может использоваться одновременно в разных зонах аэропорта – зонах прибытия, отправления и транзитных перевозок – с целью выявления предметов, представляющих интерес для соответствующих служб безопасности. Специалисты по анализу поведения могут работать в разных точках аэропорта и отслеживать разные типы поведения.

2.2 Такое дублирование создает проблемы для властей (налогоплательщики оплачивают затраты на содержание персонала и оборудования), аэропортов (требуется дополнительное пространство для размещения различных служб), авиакомпаний и пассажиров (требуется дополнительное время для проведения процедур на границе). Как правило, это финансовое бремя ложится на все заинтересованные стороны. За последние годы эти проблемы усугубились в связи с увеличением объема воздушных перевозок.

2.3 Когда скоординированные совместные действия отсутствуют, определенные ситуации могут приводить к перегрузке той или иной службы. Так, пунктам контрольного досмотра может быть поручено выявлять объекты, которые не относятся к их объему работ, например выявлять случаи перевозки наркотиков или попытки незаконной торговли ресурсами дикой природы. Это может повлиять на способность операторов пункта досмотра сконцентрироваться на выявлении самодельных взрывных устройств (СВУ) и предметов, запрещенных к вывозу с целью обеспечения авиационной безопасности.

## **3. НЕКОТОРЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПОМОГАЮТ УСТРАНЯТЬ КАК УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАНИЦ, ТАК И УГРОЗЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

3.1 АСИ и ИАТА предлагают государствам внедрить схемы более активного сотрудничества между службами авиационной безопасности и пограничными службами. В этих схемах будет учитываться тот факт, что некоторые мероприятия помогают устранять и угрозы безопасности границ, и угрозы авиационной безопасности. К таким мероприятиям относятся:

- **Обмен данными и информацией об угрозах:** этот комплекс мер безопасности поможет выявлять круг лиц, представляющих интерес для служб безопасности. ИКАО и государства – члены ИКАО должны внедрить новый Стандарт 3.1.4 (Поправка 16) для Приложения 17 и продолжать прилагать усилия для организации обмена данными между ведомствами и отраслями о лицах, представляющих интерес для служб безопасности, а также внедрять новые методы работы.
- **Анализ и контроль поведения:** аэропорты-члены АСІ сообщают о первых успехах после внедрения программ анализа поведения. Однако в большинстве случаев речь идет о такой преступной деятельности, как мошенничество, кражи, контрабанда или отмывание денежных средств. Анализ подозрительного поведения не должен ограничиваться выявлением случаев, представляющих угрозу для авиационной безопасности (которые описаны в Приложении 17, "Рекомендуемая практика", п. 4.1.3). Систему можно усилить за счет сотрудничества между ведомствами и заинтересованными сторонами, которые занимаются внедрением таких программ. Пограничные службы, службы авиационной безопасности и правоохранительные органы/полиция должны совместно использовать программы анализа поведения.
- **Повышение информированности и культуры безопасности:** внедрение культуры безопасности в аэропортах является мощным инструментом, который способствует выявлению подозрительных действий. Мероприятия по внедрению культуры безопасности включают проведение обучения и кампаний, направленных на то, чтобы сотрудники, пассажиры и посетители аэропортов сообщали об известных им фактах незаконных действий. Поскольку одни и те же признаки могут указывать на разные виды незаконных действий, мероприятия по внедрению культуры безопасности должны проводиться пограничными службами, службами авиационной безопасности и правоохранительными органами/полицией совместно.
- **Контрольный досмотр и обмен изображениями:** появление технологий удаленной или централизованной обработки изображений и мультиплексирования рентгеновских изображений открывает возможности для обмена рентгеновскими изображениями с другими заинтересованными сторонами, например с органами пограничного контроля или транзитными аэропортами. Такой обмен изображениями позволит операторам пунктов досмотра сконцентрироваться на основной задаче (выявление СВУ и прочих запрещенных предметов), в то время как другие уполномоченные службы будут заниматься выявлением других угроз, например попыток незаконной торговли ресурсами дикой природы или перевозки наркотиков. Для обсуждения этих инновационных идей АСІ проведет совещание в рамках встречи с представителями отрасли на симпозиуме ИКАО по авиационной безопасности.
- **Данные о лицах и грузах:** в Приложении 9 ИКАО уже описаны две рекомендуемые практики, которые предполагают создание единого окна<sup>2</sup> для упрощения процедуры ввода данных о грузах и пассажирах (API и PNR) через один центральный пункт и последующую передачу этих данных всем заинтересованным службам – как правило, таможене и иммиграционной службе. Сотрудничество и обмен данными с другими правительственными ведомствами, включая службы авиационной безопасности, позволят проводить досмотр пассажиров и грузов на основе оценки рисков. Кроме того, внедрение интерактивных систем API позволит принять все надлежащие меры перед отправлением рейса.

---

<sup>2</sup> Приложение 9, редакция 15, РП 4.17.1 (единое окно для данных о грузах) и РП 9.1 (единое окно для данных о пассажирах).

#### **4. ПАРТНЕРСКИЙ ПОДХОД К ВНЕДРЕНИЮ МЕЖВЕДОМСТВЕННЫХ ИНИЦИАТИВ В АЭРОПОРТАХ**

4.1 Стандарт 8.19, изложенный в Приложении 9 ИКАО, требует от государств учреждения Комитета по упрощению формальностей в сфере национального воздушного транспорта и Комитета по упрощению формальностей в работе аэропортов с целью координирования действий по снятию ограничений в вопросах сотрудничества между департаментами, ведомствами и прочими организациями на государственном уровне, а также между операторами и диспетчерами аэропортов. Такие координирующие комитеты полезны, но на практике они собираются редко и представляют собой лишь платформу для обмена информацией.

4.2 АСИ и ИАТА предлагают государствам наладить сотрудничество между правительственными ведомствами, аэропортами и отраслями, чтобы согласовать взаимовыгодные инициативы и обеспечить их совместное внедрение. Схема такого сотрудничества предполагает обсуждение вопросов финансирования совместных инициатив. Цель таких инициатив – повысить уровень национальной безопасности и при этом добиться более эффективного использования пространства аэропортов, а также правительственных ресурсов и времени пассажиров.

4.3 Среди улучшений, которые могут помочь отрасли управлять растущим пассажиропотоком, можно назвать, например, создание интегрированного пункта службы безопасности и иммиграционного контроля в зоне отправления. Подобная взаимная организация этих двух служб позволит уполномоченным органам проводить мероприятия по обеспечению безопасности на основе оценки рисков для проверки и идентификации личности вылетающих пассажиров, а также эффективно использовать те участки аэропорта, где существуют проблемы с инфраструктурой.

4.4 Наряду с сотрудничеством на уровне правительственных ведомств ИКАО рассмотрит также возможность объединения усилий по обеспечению безопасности границ и авиационной безопасности. При этом возможен перенос мероприятий по обеспечению безопасности границ из Приложения 9 в Приложение 17 с целью обеспечить работу со всем спектром угроз, которые встречаются в аэропортах, на комплексной основе.

4.5 Совместная рабочая группа ИКАО по авиационной безопасности и безопасности границ продолжит изучение этих идей. В эту рабочую группу войдут эксперты из группы по упрощению формальностей и группы по авиационной безопасности.

#### **5. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ**

5.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается:

- a) призвать государства к организации межведомственного сотрудничества, чтобы направить совместные усилия на предотвращение как угроз безопасности границ, так и угроз авиационной безопасности, которые встречаются в аэропортах и на борту воздушных судов;
- b) попросить ИКАО внести предложения относительно объединения усилий по обеспечению безопасности границ и авиационной безопасности.