



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

Пункт 4 повестки дня. Развитие взаимодействия с другими областями деятельности

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЛЕЖАЩЕГО ЦЕЛОСТНОГО РАССМОТРЕНИЯ ЭЛЕМЕНТОВ АВИАЦИОННОГО СЕКТОРА, СВЯЗАННЫХ С АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ, УПРОЩЕНИЕм ФОРМАЛЬНОСТЕЙ И БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе основное внимание уделяется необходимости обеспечения синергии между сегментами авиационной безопасности, упрощения формальностей и безопасности полетов, а также сотрудничеством с другими заинтересованными сторонами, действующими в области авиационной безопасности и борьбы с терроризмом с целью достижения скоординированного и целостного подхода к решению вопросов обеспечения авиационной безопасности.

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Многие сферы деятельности оказывают существенное воздействие на глобальную авиационную безопасность, включая безопасность аэронавигации, упрощение формальностей и борьбу с терроризмом. Во всех элементах авиационного сектора следует стремиться к скоординированному и целостному подходу для обеспечения обмена знаниями, более эффективных усилий и улучшения деятельности в сфере авиационной безопасности.

2. НЕОБХОДИМОСТЬ ВО ВЗАИМОДОПОЛНЯЮЩИХ ПОДХОДАХ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Обеспечение авиационной безопасности направлено на защиту гражданской авиации от преднамеренных и совершаемых по очень многим мотивам злоумышленных действий, таких как терроризм, преступная деятельность, негативная политическая деятельность или психологические нарушения у отдельных лиц.

2.2 Обеспечение безопасности полетов направлено на снижение риска, связанного с эксплуатацией воздушных судов, до приемлемого уровня и контролирование этого риска. Это предполагает предотвращение происшествий и инцидентов и защиту от них, вне зависимости от того, какой они носят характер – технический, экологический или метеорологический, или же являются результатом случайного системного отказа, в том числе по причине человеческих ошибок.

2.3 Хотя сохранение жизни и имущества людей в равной степени является задачей как концепции авиационной безопасности, так и концепции безопасности полетов, каждая из этих концепций имеет свою собственную отдельную логику в отношении причин и решений. Тем не менее, их реализация имеет схожие элементы, а иногда совпадает. Поэтому авиационную безопасность и безопасность полетов следует рассматривать в совокупности и в координации в целях достижения наибольшей эффективности, поскольку одна мера, принятая в одной области, может повлиять на другую.

2.4 Ситуации, в которых авиационная безопасность и безопасность полетов влияют друг на друга, возникали в прошлом – например, в связи с мерами по предотвращению проникновения посторонних лиц в кабину летного экипажа. Подобные ситуации продолжают возникать, например в тех случаях, когда запрет на пронос определенных предметов в пассажирский салон воздушного судна мог бы помешать реализации требований, касающихся опасных грузов. Такие случаи, конечно же, могут возникать и в будущем, когда будут реализовываться новые меры или разрабатываться новые виды транспорта, такие как дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС).

2.5 ИКАО стремится содействовать сотрудничеству между органами авиационной безопасности и безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить взаимодополняющие подходы, которые могут получить дальнейшее развитие на уровне государств при разработке или внедрении соответствующих мер.

3. ПОЛОЖЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ, СВЯЗАННЫЕ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1 В то время как Приложение 17 *Безопасность* содержит Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) по предотвращению актов незаконного вмешательства и борьбе с ними, в Приложении 9 *Упрощение формальностей* изложены SARPS, четко направленные на упрощение формальностей в неконтролируемой зоне, которые связаны с проверками экипажа воздушного судна, пассажиров, багажа, груза и почты в соответствии с требованиями таможенных, иммиграционных, здравоохранительных и сельскохозяйственных полномочных органов.

3.2 Ряд этих формальностей взаимосвязан с процессами в области обеспечения авиационной безопасности. В целях содействия лучшему пониманию этих норм положения Приложения 9, касающиеся обеспечения авиационной безопасности, привязаны к Приложению 17.

3.3 Основные взаимосвязанные формальности связаны с пограничным контролем. Учитывая, что преступники и террористы для перемещения через границы используют все виды транспорта, в том числе коммерческую авиацию, задачи служб пограничного контроля и авиационной безопасности должны дополнять друг друга, с тем чтобы препятствовать террористам и прочим преступникам в реализации их планов или уклонении от судебного преследования.

3.4 Было доказано, что использование системы предварительной информации о пассажирах (данные API) и информации из записи регистрации пассажира (данных PNR) приносит пользу при идентификации посредством оценки рисков как известных преступников, так и потенциальных нарушителей. Однако на сегодняшний день, использование этих наборов данных в целях обеспечения авиационной безопасности носит ограниченный характер. Необходимо дальнейшее рассмотрение вопроса о том, каким образом можно более эффективно использовать информацию о пассажирах в целях предоставления сведений, содействия и поддержки при выполнении задач обеспечения авиационной безопасности, а также о том, какую роль в этом могла бы играть ИКАО (см. приоритетное действие 3.7 в "Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности").

3.5 Коммерческая авиация может использоваться не только в целях транспортировки, но и для осуществления преступных действий. Весьма вероятно, что некоторые из этих действий могут быть связаны с террористической деятельностью, поскольку известно, что преступная деятельность используется в целях финансирования террористической деятельности. Более того, выявление определенной преступной деятельности, такой как торговля людьми или перевозка запрещенных грузов, может привести к обнаружению недостатков в системе авиационной безопасности. Важно поддерживать осведомленность о связях между преступной и террористической деятельностью и обеспечивать тесное сотрудничество всех соответствующих государственных полномочных органов в решении этого вопроса.

4. УВЕЛИЧЕНИЕ СИНЕРГИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА БЛАГОДАРЯ МЕЖДУНАРОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

4.1 В рамках Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций и соответствующих резолюций Совета Безопасности по борьбе с терроризмом Секретариат ИКАО продолжает взаимодействовать с учреждениями Организации Объединенных Наций в целях дальнейшего укрепления и активизации сотрудничества и обмена информацией в отношении пограничного контроля, авиационной безопасности и борьбы с терроризмом. ИКАО также предоставляет поддержку в реализации Глобального договора ООН о координации контртеррористической деятельности, участвуя в различных рабочих группах Целевой группы по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ). В рамках этого сотрудничества участники проводят совместные мероприятия, используя экспертные знания, оптимизируя ресурсы, избегая дублирования усилий и добиваясь максимальных результатов для государств-членов.

4.2 Наряду с ИКАО в деятельности по обеспечению авиационной безопасности участвуют многие глобальные организации. Всемирная таможенная организация (ВТамО) и Всемирный почтовый союз (ВПС) – две таких организации, подписавшие соглашения с ИКАО (заключенные в 2011 и 2015 годах соответственно) и включившие меры авиационной безопасности в свои правила и руководящие принципы. На постоянной основе прилагаются усилия по расширению сотрудничества и координации разработки мер авиационной безопасности, включая предоставление предварительной информации об авиагрузе, представляемой до его погрузки на борт воздушного судна (PLACI), а также упомянутых выше данных API и PNR.

4.3 В том же направлении действуют отраслевые ассоциации, в том числе Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет аэропортов (МСА) и Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА). По-прежнему очень ценно участие отраслевых и прочих международных организаций в деятельности Группы

экспертов по авиационной безопасности и ее рабочих групп, так как благодаря этому участию лица, ответственные за разработку политики в области авиационной безопасности, получают практическую информацию.

4.4 Семь региональных бюро ИКАО поддерживают тесный контакт с государствами в их соответствующих регионах. ИКАО использует результаты проверок и информацию, полученную от региональных бюро, в целях определения потребностей в подготовке кадров и прочей целевой поддержке, содействуя эффективной глобальной реализации SARPS Приложения 17.

4.5 Дальнейшая поддержка этой деятельности осуществляется в рамках "Глобального плана обеспечения авиационной безопасности" (ГПАБ) и региональных конференций по авиационной безопасности, проведенных в 2017 и 2018 годах в целях согласования соответствующих национальных и региональных программ с ГПАБ.

4.6 В то же время на региональном и государственном уровне предпринимаются сходные усилия, включающие совместную работу региональных организаций и/или отдельных государств, направленную на повышение уровня авиационной безопасности в глобальном масштабе. Эти усилия могут осуществляться путем финансирования конкретных проектов, обмена опытом и передовой практикой или заключения двусторонних или многосторонних соглашений.

5. ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

5.1 В 2016 году Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в своей резолюции 2309 призвал к более тесному сотрудничеству в целях обеспечения безопасности глобального авиационного обслуживания и предотвращения террористических нападений.

5.2 В соответствии с этой резолюцией ИКАО продолжает следить за тем, чтобы ее меры обеспечения авиационной безопасности постоянно пересматривались и адаптировались в зависимости от непрерывно изменяющейся глобальной картины угроз. ИКАО в рамках своего мандата также активизировала усилия по обеспечению соблюдения международных стандартов авиационной безопасности посредством эффективной реализации на местах и оказанию государствам-членам соответствующей помощи.

5.3 ИКАО продолжит принимать участие в международных и национальных инициативах в поддержку контртеррористической деятельности ООН. В мае 2018 года было подписано соглашение между ИКАО и Исполнительным директором Контртеррористического комитета ООН (ИДКТОК ООН), что способствовало активизации сотрудничества и обмену информацией между этими организациями в области пограничного контроля, авиационной безопасности и борьбы с терроризмом.

6. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

6.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается:

- a) признать усилия ИКАО, направленные на содействие горизонтальной координации по вопросам, касающимся как авиационной безопасности, так и

безопасности полетов, и призвать государства предпринять аналогичные усилия;

- b) призвать к дальнейшему рассмотрению вопроса о том, каким образом государства, имеющие соответствующую возможность, могут более эффективно использовать информацию о пассажирах в целях предоставления сведений, оказания содействия и поддержки при выполнении задач обеспечения авиационной безопасности;
- c) просить государства продолжать изучать вопрос о том, каким образом борьба с преступной деятельностью в сфере авиации может привести к выявлению уязвимых мест авиационной безопасности; и каким образом такая информация, когда это практически осуществимо, может быть предоставлена соответствующим учреждениям и юрисдикциям внутри государства, а также другим государствам;
- d) принять к сведению роль и важность партнерских отношений и региональных инициатив в области авиационной безопасности и призвать ИКАО и государства к продолжению таких партнерских отношений;
- e) признать растущее участие ИКАО в национальных и международных инициативах по поддержке контртеррористической деятельности ООН, когда это практически целесообразно.

— КОНЕЦ —