



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS)

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

**Пункт 6 повестки дня. Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности – эквивалентность**

#### АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

(Представлено Европейским Союзом и его государствами-членами<sup>1</sup> и другими государствами – членами<sup>2</sup> Европейской конференции гражданской авиации)

#### АННОТАЦИЯ

В данном рабочем документе по авиационной безопасности рассматриваются актуальные вопросы, относящиеся к пункту 6 повестки дня: обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности – эквивалентность. Данный пункт повестки дня рассматривался на последнем совещании Группы экспертов по авиационной безопасности в марте 2012 года, когда были подготовлены рекомендации по будущей работе.

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности представлены в п. 2.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Понятие устойчивости мер авиационной безопасности может иметь различные значения. Европа понимает устойчивые меры авиационной безопасности как эффективные, основанные на учете риска, экономичные, не создающие неудобств для пассажиров и не дублирующие меры контроля в целях безопасности.

##### *Упрощение формальностей и расходы*

1.2 Необходимо, с одной стороны, обеспечивать применение мер безопасности для устранения выявленных угроз и, с другой стороны, выполнять важные задачи по упрощению формальностей при производстве полетов, обслуживании пассажиров и ведении торговой деятельности. Обеспечение безопасности должно быть направлено не на увеличение количества средств контроля и связанных с этим расходов, а на создание устойчивой системы с точки зрения

<sup>1</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

<sup>2</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия, Швейцария и Черногория.

затрат, эффективности и приемлемости для пассажиров и эксплуатантов воздушного транспорта, и эти факторы должны находиться в центре внимания при разработке процедур обеспечения безопасности.

1.3 Более того, следует отметить, что в большинстве случаев нападения и планы террористов в последнее десятилетие были нацелены на преодоление мер безопасности, применяемых в пунктах проверки пассажиров. Меры безопасности, вводимые для устранения таких угроз, иногда затрудняют процесс упрощения формальностей при перевозке пассажиров и, как следствие, увеличивают сроки пассажирских авиаперевозок. В целях обеспечения устойчивого развития в этом направлении такие негативные последствия необходимо устранять путем переосмысления процесса обеспечения безопасности пассажиров, достигая при этом целей в сфере безопасности и создавая ощущение комфорта поездки.

#### *Обеспечение безопасности в одном пункте маршрута*

1.4 Другим фактором обеспечения устойчивости мер авиационной безопасности является применение мер безопасности в трансферных пунктах при наличии информации об эффективном обеспечении безопасности в пункте вылета. При таком сценарии следует совершенствовать концепцию "обеспечения безопасности в одном пункте маршрута", в рамках которой государства – члены ИКАО могут в силу признания взаимной эквивалентности мер обеспечения безопасности разрешить пересадку прилетающих пассажиров, трансфер багажа и груза на стыковочные рейсы без повторного применения мер безопасности, аналогичных мерам в пункте начала перевозки. Заключение подобных договоренностей "об обеспечении контроля в целях безопасности в отдельном пункте маршрута" является вопросом, подлежащим двустороннему обсуждению государствами – членами ИКАО.

1.5 В настоящее время Приложение 17 открыто позволяет заключать такие договоренности в отношении лишь некоторых мер обеспечения безопасности. В этих случаях такие договоренности должны поддерживаться соответствующим государством-членом путем введения процесса подтверждения и постоянных процедур по согласованию с другим государством для того, чтобы меры безопасности, применяемые в пункте начала перевозки, сопровождалась последующими мерами защиты от незаконного вмешательства до момента вылета воздушного судна из трансферного пункта. В формулировке данного принципа должно указываться на то, что он потенциально применим ко всем мерам безопасности, касающимся дальнейшей перевозки пассажиров, багажа, груза и почты.

#### *Взаимное признание*

1.6 Дополнительным средством достижения устойчивости мер является распространение принципа взаимного признания государствами эквивалентных мер обеспечения безопасности при надлежащем соблюдении принципа ответственности принимающего государства, предусмотренного Чикагской конвенцией. В этом отношении требование какого-либо государства о введении другим государством дополнительных мер обеспечения безопасности может быть урегулировано в рамках совместной работы по согласованию международных требований в условиях глобальных угроз. Такой подход следует отразить в Приложении 17 "Безопасность" к Чикагской конвенции.

1.7 Более того, без ущерба для права государств предпринимать необходимые, по его мнению, меры в ситуациях, представляющих собой прямую угрозу гражданской авиации, существует необходимость в скоординированных мерах в ответ на инциденты, связанные с авиационной безопасностью, или конкретные угрозы. Это означает необходимость учитывать

меры по обеспечению авиационной безопасности, введенные любым конкретным государством, которые могут приносить аналогичный результат с точки зрения обеспечения безопасности и, таким образом, признаваться другими государствами и действовать в рамках ИКАО по укреплению Международных стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на устранение уязвимых мест в системе обеспечения авиационной безопасности в мировом масштабе. Оба таких подхода применяются для того, чтобы государства воздерживались от односторонних инициатив, которые таким образом становятся избыточными, а также от выдвижения дублирующих или противоречивых требований к обеспечению авиационной безопасности.

## 2. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

### 2.1 Конференции предлагается:

- a) способствовать разработке систем обеспечения авиационной безопасности, улучшающих условия перевозки пассажиров, содействующих дальнейшему упрощению формальностей при производстве полетов и повышению экономической эффективности;
- b) рекомендовать разработать дополнительные положения для Приложения 17 "Безопасность" к Чикагской конвенции, касающиеся взаимного признания режимов обеспечения авиационной безопасности государств – членов ИКАО, тем самым способствуя реализации принципа "обеспечения безопасности в одном пункте маршрута";
- c) признать принцип ответственности принимающего государства за обеспечение авиационной безопасности и с этой целью проводить совместную работу в рамках ИКАО по устранению угроз международной гражданской авиации путем разработки Стандартов и Рекомендуемой практики.