



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

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

Пункт 5 повестки дня. Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности

**ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ. КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ
МАРШРУТА**

(Представлено Австралией, Бразилией, Иорданией, Канадой, Кувейтом, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Оманом, Саудовской Аравией, Сингапуром, Тунисом и Международной ассоциацией воздушного транспорта)

АННОТАЦИЯ

Осуществление контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута способствует расширению сотрудничества и совместной деятельности государств благодаря двум Стандартам и одной Рекомендуемой практике Приложения 17 "Безопасность". Дальнейшее осуществление договоренностей в области контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута между одинаково мыслящими государствами, основанное на признании эквивалентности мер в области обеспечения авиационной безопасности (во избежание ненужного дублирования средств контроля за обеспечением авиационной безопасности), принесет бесспорные преимущества в интересах авиационной безопасности, отрасли и пользователей. Поэтому государства следует поощрять признавать системы обеспечения авиационной безопасности других государств (когда они признаются эквивалентными и соответствуют их оценке риска), с тем чтобы повысить общую устойчивость системы обеспечения авиационной безопасности.

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Одной из стратегических задач Группы экспертов ИКАО по авиационной безопасности было осуществлять мониторинг процесса разработки концепции контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута и пропагандировать заключение новых многосторонних договоренностей между государствами по контролю в целях безопасности в одном пункте маршрута во избежание, по мере практической возможности, дублирования мер по обеспечению авиационной безопасности.

1.2 В Приложение 17 входят Стандарты 4.4.3 и 4.5.4, а также рекомендация 2.4.9, позволяющие государствам освобождать от повторной проверки пассажиров, ручную кладь и багаж при наличии процесса признания эквивалентности, обеспечивающего эквивалентность мер обеспечения авиационной безопасности в одном государстве (с точки зрения результатов контроля в целях безопасности) мерам обеспечения авиационной безопасности, предпринимаемым в другом государстве (других государствах).

1.3 Стандарт 4.4.3: Каждое Договаривающееся государство обеспечивает досмотр трансферных пассажиров воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, и их ручной клади до посадки на борт воздушных судов, если оно не ввело процесс признания и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения того, чтобы такие пассажиры и их ручная кладь досматривались на надлежащем уровне в пункте отправления и после этого были защищены от несанкционированного вмешательства от пункта досмотра в аэропорту вылета до борта вылетающего воздушного судна в аэропорту трансфера.

1.4 Стандарт 4.5.4: Каждое Договаривающееся государство обеспечивает досмотр перевозимого в грузовом отсеке трансферного багажа перед его погрузкой на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках, если оно не ввело процесс признания и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения досмотра такого перевозимого в грузовом отсеке багажа в пункте отправления и после этого его защиту от несанкционированного вмешательства в период между вылетом из аэропорта отправления до вылета из аэропорта трансфера.

1.5 Рекомендация 2.4.9: *Каждому Договаривающемуся государству следует рассматривать возможность заключения соглашений о сотрудничестве для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем недопущения излишнего дублирования мер контроля в целях безопасности. Такое соглашение должно основываться на проверке эквивалентности результатов мер безопасности, обеспечиваемых за счет применения эффективных мер контроля в целях безопасности в пункте отправления.*

1.6 Инструктивный материал, касающийся контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, включен в Руководство ИКАО по авиационной безопасности, касающееся защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc 8973 – Restricted), и впоследствии изменен инструктивным материалом ИКАО "Признание эквивалентности мер обеспечения авиационной безопасности. Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута" (июнь 2018 года, Restricted).

2. ПРЕИМУЩЕСТВА И ПРОБЛЕМЫ КОНЦЕПЦИИ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА

2.1 Осуществление контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута в глобальном масштабе проходит sporadически. Такой контроль в целях безопасности может быть комплексным (освобождение трансферных пассажиров и их ручной клади, а также зарегистрированного багажа трансферных пассажиров от повторной проверки) или детализированным (например, освобождение только зарегистрированного багажа трансферных пассажиров от повторной проверки). Договоренности в области контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута могут охватывать все трансферные операции между двумя или более государствами, или их масштаб может быть ограничен выборочными аэропортами и выборочными

маршрутами. Эквивалентность может быть признана только одним государством (одностороннее признание) или на взаимной основе (двустороннее/многостороннее признание).

2.2 Дублирование усилий, ненужное в рамках устоявшихся режимов, может ухудшить ситуацию с обеспечением авиационной безопасности по причине отвлечения ресурсов из сферы эффективного использования, где они наиболее необходимы для повышения эффективности и устойчивости авиационной безопасности.

2.3 Хотя надлежащим полномочным органам авиационной безопасности могут требоваться дополнительные ресурсы для заключения и поддержания договоренностей по контролю в целях безопасности в одном пункте маршрута (включая мониторинг изменений в среде угроз и рисков), отрасль (аэропорты и авиакомпании) получает взаимные преимущества, такие как: более эффективную эксплуатационную деятельность, сокращение времени трансфера для пассажиров, меньшее количество утерянных мест багажа и повышение уровня удовлетворенности пассажиров.

2.4 Осуществление контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута способствует расширению сотрудничества, повышает взаимное понимание и обмен информацией между государствами по важным процедурам в области обеспечения авиационной безопасности, и большему количеству групп одинаково мыслящих государств следует рассмотреть возможность расширения сотрудничества за счет заключения двусторонних и/или многосторонних договоренностей/меморандумов о взаимопонимании в области контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, что заложит фундамент для обеспечения авиационной безопасности в одном пункте маршрута. Государства следует поощрять расширять процесс осуществления договоренностей в области контроля за авиационной безопасностью в одном пункте маршрута на основе соответствующих SARPS и инструктивного материала с тем, чтобы повысить устойчивость обеспечения авиационной безопасности за счет сотрудничества и целесообразного использования ресурсов.

3. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

3.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается:

- a) принять к сведению содержание данного рабочего документа;
- b) призвать государства заключать договоренности о сотрудничестве и внедрять мероприятия по контролю в целях авиационной безопасности в одном пункте маршрута в целях повышения устойчивости системы авиационной безопасности за счет избежания ненужного дублирования средств контроля исходя из своей оценки факторов риска.