



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения

ЗАЩИТА ОХРАНЯЕМЫХ ЗОН ОГРАНИЧЕННОГО ДОСТУПА

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный документ представляет различные меры безопасности, реализуемые Индией для защиты и обеспечения целостности охраняемых зон ограниченного доступа (SRA) аэропортов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В "Авиационная безопасность"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовых последствий не предусмотрено
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 "Авиационная безопасность" Закон о Токийской конвенции от 1975 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии со Стандартом 4.2.2 Приложения 17 каждое Договаривающееся государство обеспечивает создание в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, охраняемых зон ограниченного доступа, определяемых государством на основе оценки угрозы безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами. Согласно этим требованиям Индия создала SRA в своих аэропортах. Были определены задачи в области авиационной безопасности гражданской авиации, которые вошли в программу безопасности аэропорта (ПБА), разработанную для каждого аэропорта в соответствии с национальной программой безопасности гражданской авиации (НПБГА)

1.2 Доступ в SRA регулируется различными правилами. Для обеспечения безопасности гражданской авиации только уполномоченным лицам разрешен доступ в контролируемую зону/SRA. Такие зоны обычно включают, помимо прочего, всю часть пассажирской зоны вылета между пунктами досмотра и воздушным судном, перрон, зоны сортировки багажа, грузовые склады, зоны сортировки почты, службу бортипитания в контролируемой зоне и помещение для уборки воздушных судов.

1.3 Ниже перечислены национальные законы, регулирующие реализацию и внедрение НПБГА и других аналогичных программ:

- a) Закон о Токийской конвенции от 1975 года;
- b) Закон о воздушных судах от 1934 года;
- c) Авиационные правила от 1937 года;
- d) Правила авиационной безопасности от 2011 года;
- e) Закон о предотвращении угонов воздушных судов от 1982 года и поправка к нему от 1994 года;
- f) Закон о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации от 1982 года и поправка к нему от 1994 года;
- g) Авиационные правила перевозки опасных грузов от 2003 года;
- h) Уголовный кодекс Индии;
- i) Закон о доказательствах от 1872 года;
- j) Закон об оружии от 1925 года;
- k) Закон об органе управления аэропортами Индии от 1994 года;
- l) другие второстепенные нормативные акты, относящиеся к преступлениям против гражданской авиации и смежным вопросам;
- m) Правила авиационной безопасности от 2011 года;

- p) уведомления, приказы по авиационной безопасности, циркуляры и директивы компетентных органов, изданные в соответствии с законодательством, регулирующим выполнение ГПБГА.

2. НАДЛЕЖАЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН

2.1 Комиссар по безопасности гражданской авиации (COSCA) в соответствии с положениями раздела 5 А Закона о воздушных судах облечен полномочиями реализовывать требования авиационной безопасности и назначен надлежащим полномочным органом. Он отвечает за регулирование всех вопросов, связанных с безопасностью гражданской авиации, в соответствии с ГПБГА и всеми другими нормативными актами действующего законодательства как на территории Индии, так и по отношению к индийским авиаперевозчикам, действующим за ее пределами. Для целенаправленного обеспечения авиационной безопасности в 1987 году была создана специализированная организация под руководством COSCA – Управление безопасности гражданской авиации.

3. ВЫПОЛНЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЦЕЛОСТНОСТИ SRA

3.1 Доступ в SRA, определенную согласно ГПБГА и ПБА, разрешен только для а) заслуживающих доверия пассажиров, обладающих имеющими законную силу личными и проездными документами, и принятых к перевозке авиаперевозчиком; или б) сотрудников, выполняющих в аэропорту свои должностные обязанности и имеющих действующий пропуск для прохода на территорию аэродрома (AEP).

3.2 Все сотрудники, включая членов экипажей, а также имеющиеся при них вещи подлежат досмотру прежде, чем будут допущены в SRA. Процедура досмотра должна подтвердить отсутствие у них запрещенных к проносу предметов, а методика досмотра аналогична той, что применяется для досмотра пассажиров и ручной клади.

3.3 Для обеспечения должного контроля на всех пунктах доступа в контролируемую зону/SRA, они укомплектованы сертифицированными специалистами по досмотру, которые осуществляют проверку людей и транспортных средств на контрольно-пропускных пунктах, а также личных вещей, следующих через грузовые склады, включая грузовой терминал.

3.4 Компетентными органами обращается особое внимание на то, чтобы сотрудники, которым разрешается несопровождаемый доступ в SRA, были подвергнуты тщательной предварительной проверке анкетных данных. Никто не может получить пропуск для прохода на территорию аэродрома (AEP) без предварительной проверки анкетных данных и не пройдя подготовки в области авиационной безопасности, утвержденной компетентным органом.

3.5 Все транспортные средства, находящиеся в них люди и перевозимые ими грузы, направляющиеся в контролируемую зону/SRA, допускаются туда только после проверки службой авиационной безопасности, задачей которой является предотвратить провоз неразрешенного огнестрельного оружия, взрывчатых веществ, взрывных устройств, опасных грузов или любых других подозрительных предметов.

3.6 Пропуск для прохода на территорию аэродрома должен находиться у сотрудника на видном месте выше пояса в течение всего рабочего времени и предъявляться по первому требованию официального лица, уполномоченного компетентным органом.

3.7 При въезде на территорию или выезде с территории контролируемой зоны/SRA делаются и сохраняются в базе данных фотографии водителей и регистрационных номеров транспортных средств.

3.8 Для выявления любых преступлений на территории контролируемой зоны/SRA в дополнение к наблюдению в ручном режиме применяется наблюдение при помощи замкнутой телевизионной системы (CCTV).

3.9 Для выявления признаков подготовки к осуществлению актов незаконного вмешательства практикуется выборочный досмотр лиц, покидающих территорию SRA. Пассажиры и багаж подвергаются выборочному досмотру на входе в здание терминала.

3.10 Для обеспечения неприкосновенности досмотренного груза по примеру накопителей для пассажиров организованы стерильные грузовые накопители, входы и выходы из которых охраняются вооруженной охраной. Проводится стопроцентный досмотр всего груза, курьерской доставки, экспресс-доставки и почты.

3.11 Для предотвращения проникновения на территорию контролируемой зоны служит кирпичное ограждение высотой 2,44 метра, защищенное по верху колючей проволокой или заграждением типа "концертина". Некоторые крупнейшие аэропорты оснащены периферийной системой защитной сигнализации (PIDS), интегрированной с системой CCTV.

3.12 В стратегических точках по периметру расставлены наблюдательные вышки, оборудованные средствами связи.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Индия соблюдает описанные выше меры безопасности уже долгое время, благодаря чему создана благоприятная среда для деятельности как национальных, так и международных авиаперевозчиков, отличающаяся отсутствием авиационных инцидентов.

4.2 38-й Ассамблее ИКАО предлагается принять к сведению информацию, содержащуюся в данном документе.