



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

Пункт 2 повестки дня. Усиление безопасности авиагруза

#### ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАГРУЗОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(Представлено Российской Федерацией)

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе приводится описание системы обеспечения безопасности авиационных грузов, перевозимых на внутренних и международных авиалиниях Российской Федерации, и перспективы ее совершенствования.

Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается предпринять действия, предложенные в п. 4.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 29 октября 2010 года на основе разведывательной информации, при досмотре грузовых отправок в ноттингемском аэропорту Восточный Мидланс, Соединенное Королевство, и аэропорту Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, были обнаружены самодельные взрывные устройства, спрятанные в чернильных картриджах внутри компьютерных лазерных принтеров. Конструкция этих устройств крайне затрудняла обнаружение взрывных устройств обычными методами досмотра грузов.

#### 2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАГРУЗОВ

2.1 В связи с упомянутыми событиями Российская Федерация поддерживает идею мирового авиационного сообщества о комплексном подходе к решению общей задачи повышения уровня авиационной безопасности при перевозке авиагрузов, введения принципа “груза высокой степени риска” и обязательного досмотра всех категорий грузов, особенно грузов от неизвестных грузоотправителей на основе оценки риска безопасности и использования различных дополнительных методов досмотра для специальных категорий грузов, которые могут представлять собой повышенную опасность для гражданской авиации.

2.2 В соответствии с Воздушным кодексом (федеральный закон) в Российской Федерации предусмотрен обязательный 100% предполетный досмотр авиационных грузовых отправок, что позволяет обеспечить максимально высокий уровень авиационной безопасности при перевозке грузов.

2.3 В ходе проведения досмотра применяются технические и специальные средства контроля груза: стационарное рентгеновское оборудование, стационарные установки обнаружения взрывчатых веществ, детекторы паров взрывчатых веществ, и другие технические и специальные средства, а также используются специально обученные служебные собаки.

2.4 Кроме того, до погрузки на борт воздушного судна груз выдерживается в безопасных условиях в течение срока не менее двух часов сверх расчетного времени полета этого воздушного судна до пункта назначения.

2.5 В программах авиационной безопасности аэропортов обязательным разделом предусматривается обеспечение безопасности авиагрузов. Данные программы предоставляются аэропортом авиаперевозчику при заключении договора о наземном обслуживании авиакомпании в аэропорту. Администрацией аэропорта применительно к условиям аэропорта разрабатывается соответствующая технология по производству предполетного досмотра грузов, почты и бортовых запасов.

2.6 Систему зарегистрированных агентов и применение методов оценки риска авиационной безопасности при перевозке грузов можно считать лишь дополнительными мерами безопасности, которые не должны исключать проведение 100% досмотра грузовых отправок.

2.7 В целях осуществления оперативного контроля авиагрузов со стороны государственных органов и служб авиационной безопасности внедряются программные продукты и информационные системы, которые обеспечивают эти органы и службы предварительной информацией до прибытия воздушного судна с грузом на борту в соответствующий аэропорт и позволяют принять предварительное решение по привлечению необходимых ресурсов, выбору методов и средств для выполнения полного комплекса мероприятий для обеспечения авиационной безопасности и осуществления оперативного пограничного, таможенного и других видов контроля.

2.8 В Российской Федерации разрабатывается система автоматизированного дистанционного контроля и надзора в области обеспечения безопасности авиагрузов, в том числе опасных грузов, с использованием передовых спутниковых навигационных технологий. Внедрение такой системы приведет к усилению безопасности авиагрузов, повышению эффективности надзорных функций, снижению ущерба транспортной инфраструктуре и повышению экологической безопасности и безопасности населения.

2.9 Российскими специалистами также ведется работа по внедрению стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых авиационных перевозок (EF), который позволит обеспечить снижение расходов и времени цикла обслуживания грузовых авиаперевозок, отслеживать перевозку грузов в режиме реального времени с учетом концепции обеспечения контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута и интегрироваться в мировую систему авиационных грузоперевозок.

### **3. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАГРУЗОВ**

3.1 В целях повышения безопасности авиагрузов необходимо сотрудничество государств на всех уровнях, включая правительственный уровень и международные форумы по авиационной безопасности. Российская Федерация готова к такому сотрудничеству с экспертами из других государств и приветствует обмен опытом и соответствующей информацией.

3.2 При рассмотрении проблемы безопасности авиагрузов необходимо использовать подход, основанный на определении риска для гражданской авиации, то есть выделение авиагруза “высокой степени риска” и применение к нему дополнительных мер безопасности.

3.3 Как известно, грузом высокой степени риска может быть груз, полученный от неизвестного или незарегистрированного отправителя, имеющий подозрительные аномалии в характере партии, или в отношении которого получены угрозы или разведывательная информация об угрозах.

3.4 В отношении всех партий груза следует разработать и ввести дополнительные меры безопасности, обеспечивающие защиту авиагруза на протяжении всей цепочки его поставки, включая прием авиагруза только от известных и зарегистрированных грузоотправителей.

3.5 Российская Федерация поддерживает предложение о внесении изменений в Приложение 17 путем включения в него очередной поправки, касающейся усиленных и гармонизированных мер обеспечения безопасности авиагрузов.

#### 4. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается сделать следующий вывод: "Безопасность авиагрузов является одним из ключевых условий обеспечения безопасности воздушных перевозок и нормального функционирования всей системы международного воздушного транспорта".

4.2 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается рекомендовать:

- a) согласиться с тем, что авиагруз высокой степени риска требует применения к нему надлежащих мер безопасности;
- b) поддержать инициативу Российской Федерации по разработке системы автоматизированного дистанционного надзора за обеспечением безопасности авиагрузов;
- c) призвать государства обеспечивать защиту авиагруза посредством применения системы безопасной цепи поставок, в которой прием авиагруза осуществляется только от известных и зарегистрированных грузоотправителей или, в противном случае, подвергается надлежащему контролю, включая досмотр;
- d) согласиться с внесением изменений в Приложение 17 “Безопасность”, касающихся усиленных и гармонизированных мер безопасности авиагрузов;
- e) поощрять международное сотрудничество в области безопасности авиагрузов, включая деятельность по внедрению стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок (EF), с учетом дальнейшего использования при внедрении концепции обеспечения контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута.