



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. **Авиационная безопасность. Политика**

### СОГЛАСОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОСМОТРА ЖИДКОСТЕЙ, АЭРОЗОЛЕЙ И ГЕЛЕЙ

(Представлено Нигерией)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе содержится предложение о согласовании основных принципов досмотра жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), а также подчеркивается необходимость обмена информацией о технологиях досмотра, используемых в отношении ЖАГ.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению настоящий рабочий документ;
- b) настоятельно призвать Совет разработать инструктивный материал о передовой практике и основанном на оценке риска подходе к досмотру ЖАГ для оказания помощи в единообразном внедрении в целях выработки согласованного подхода к снятию ограничений на перевозку ЖАГ;
- c) рекомендовать государствам-членам обмениваться информацией относительно оценки совместимости эффективных средств досмотра ЖАГ, включая используемые технологии.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С ИКАО "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	AVSECP/27-WP/33 "Жидкости, аэрозоли и гели" AVSECP/27, Доклад в желтой обложке

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в сотрудничестве с государствами-членами и отраслью продолжает наращивать свои усилия по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации во всех регионах мира. Частично эта деятельность предусматривает разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов, предназначенных для внедрения и использования государствами-членами и отраслью.

1.2 Эта ведущая роль ИКАО позволяет государствам-членам и отрасли принимать эффективные меры по понижению степени постоянно возрастающей угрозы безопасности, которая требует принятия упреждающих мер всеми заинтересованными сторонами. Эти упреждающие, а иногда ответные меры, требуют использования новых технологий и изменения процедур обеспечения безопасности в аэропортах.

1.3 ИКАО и государства-члены осознают, что обеспечение безопасности гражданской авиации во всем мире является высокоприоритетной задачей, однако деятельность в этой области не должна оказывать слишком большого отрицательного влияния на удобства для пассажиров и присутствие воздушному транспорту преимущества по сравнению с другими конкурирующими видами транспорта.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В августе 2006 года имел место инцидент с пассажиром, который попытался уничтожить воздушное судно, пунктом назначения которого были Соединенные Штаты Америки, с использованием жидкого взрывчатого вещества, пронесенного на борт воздушного судна в ручной клади. Этот инцидент привел к введению ограничений на перевозку жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ).

2.2 Однако история использования жидких взрывчатых веществ уходит корнями к январю 1987 года, когда в аэропорту Франкфурта были конфискованы бутылки с метилнитратом после разрушения воздушного судна авиакомпании "Кореан Эрлайнз", выполнявшего рейс 858, с использованием PLX (жидкое взрывчатое вещество пикатинни), и использования Рамхи Юсефом небольшого заряда жидкого взрывчатого вещества на воздушном судне авиакомпании "Филиппин Эрлайнз", выполнявшего рейс 434, в декабре 1994 года.

2.3 Имеется подтвержденная информация о том, что террористы успешно используют широко распространенные банки или бутылки с обычным содержимым, включая бутилированные напитки, продукты личной гигиены и другие аналогичные предметы, для проноса жидких взрывчатых веществ на борт коммерческих воздушных судов. Как представляется, на данный момент у авиационного сообщества отсутствуют эффективные, неразрушающие и унифицированные технологии для эффективного определения наличия в содержимом бутылок или банок, проносимых пассажирами ежедневно в их ручной клади, жидких веществ, представляющих угрозу для безопасности полетов и безопасности воздушных судов.

### 3. ВЛИЯНИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПРОВОЗ ЖАГ

3.1 В настоящее время многие государства не разрешают перевозить в каком-либо виде жидкости, аэрозоли и гели независимо от их количества (даже менее 100 мл) в ручной клади, поскольку у них отсутствует необходимое оборудование для определения того, являются ли ЖАГ безопасными. Процесс соблюдения этих ограничений оказывает существенное влияние на операции, выполняемые в аэропортах, удобство пассажиров и розничную торговлю в аэропортах.

3.2 Номенклатура некоторых ЖАГ, проносимых пассажирами в ручной клади, зависит от их потенциальных пунктов назначения, транзитных аэропортов и наличия магазинов беспошлинной торговли. Некоторые из этих предметов иногда носят религиозный или духовный характер и не представляют какой-либо угрозы. Обычно разрешение на перевозку этих предметов получить несложно, если в аэропортах имеется унифицированное досмотровое оборудование, обеспечивающее гарантии их безопасной перевозки на борту воздушного судна в ручной клади пассажиров.

3.3 Использование досмотрового оборудования для проведения досмотра ЖАГ в аэропортах будет способствовать упрощению и значительному увеличению неавиационных доходов в большинстве аэропортов, особенно в результате приобретения пассажирами в последнюю минуту духов, кремов, мазей в магазинах беспошлинной торговли до посадки на борт воздушного судна.

### 4. ВЫВОД

4.1 Одной из проблем, обусловленных угрозами для авиационной безопасности, является использование контейнеров или бутылок, содержащих широко распространенные товары, для упаковки взрывчатых веществ, которые могут быть пронесены на борт воздушного судна при наличии тайного сговора с инсайдером в целях совершения акта диверсии. Для упрощения обнаружения необходимо дополнительно изучить проблемы, обусловленные использованием этих бутылок для сокрытия взрывчатых или легковоспламеняющихся жидкостей.

4.2 Таким образом, вопрос о несогласованности методов досмотра жидкостей, аэрозолей и гелей, является одной из областей, требующих рассмотрения ИКАО в целях единообразного внедрения.

4.3 Не вызывает сомнений тот факт, что различные изготовители в различных государствах разрабатывают досмотровое оборудование для обнаружения ЖАГ, однако сравнительная оценка эффективности этого оборудования не проводится, а в случае ее проведения – обмен информацией не осуществляется.

4.4 Внедрение нового досмотрового оборудования или технологий в целях обнаружения ЖАГ в аэропортах, должно эффективно интегрироваться с существующими процедурами обеспечения безопасности и другими технологиями, предназначенными для выявления различных типов угроз безопасности воздушных судов.

4.5 Политика в области досмотра ЖАГ должна подкрепляться единообразным внедрением популяризируемой ИКАО концепции обеспечения безопасности в одном пункте.