

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ПРОЦЕДУРЫ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ
В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА**(Представлено Бразилией, Колумбией, Панамой, Парагваем, Чили
и Эквадором)**КРАТКАЯ СПРАВКА**

На 5-м совещании региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG/5) и семинаре по стратегическому плану региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА (AVSEC/FAL/RG), прошедших в июле 2015 года, было предложено разработать процедуры по внедрению системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) для всего региона NAM/CAR/SAM, и с этой целью была создана рабочая группа, в состав которой входит Бразилия, Тринидад и Тобаго, а также Панама в качестве государства-координатора.

На 6-м совещании региональной группы NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG/6), прошедшем 8–10 июня 2016 года в региональном бюро ИКАО в Мехико (NACC), был представлен рабочий документ о процедурах внедрения системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута.

Действия: Ассамблее предлагается:

- оказать поддержку реализации процедур внедрения системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) во всем регионе NAM/CAR/SAM;
- рекомендовать государствам-членам внедрить систему контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута как эффективное средство повышения качества коммерческих воздушных сообщений.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Совещания региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG/5 и 6) Семинар по стратегическому плану региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG) NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА

¹ Текст на испанском языке представлен Панамой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Время и другие ресурсы являются важнейшими компонентами развития международной деятельности в области коммерческих воздушных сообщений. Для системы коммерческих воздушных сообщений в целом будет полезно внедрение системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), поскольку это приведет к повышению качества обслуживания, сведению к минимуму периодов ожидания, адаптации инфраструктуры и одновременному регулированию вопросов обеспечения авиационной безопасности.

1.2 На шестом совещании региональной группы NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG/6), прошедшем 8–10 июня 2016 года, рабочая группа, в состав которой входит Бразилия, Тринидад и Тобаго, а также Панама в качестве государства-координатора, представила рабочий документ о разработке процедур по внедрению системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) во всем регионе NAM/CAR/SAM.

1.3 В этой связи предпринимаются шаги по созданию системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, охватывающей все страны данного региона, и для достижения этой цели проводятся соответствующие мероприятия.

1.4 Поскольку внедрение системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута требует эквивалентных уровней авиационной безопасности, это предложение также предполагает, что его внедрение приведет к совершенствованию системы обеспечения авиационной безопасности в регионе.

2. АНАЛИЗ

2.1 Настоящий рабочий документ подготовлен на основе инструктивного материала, содержащегося в документе *"Признание эквивалентности мер безопасности"*, опубликованного в августе 2015 года с санкции Генерального секретаря и предназначенного для ограниченного распространения.

2.2 В целях обеспечения устойчивости системы авиационной безопасности коммерческих воздушных сообщений и выполнения общей задачи внедрения государствами в регионе системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута упомянутый документ ИКАО, будучи востребованным инструктивным материалом, был направлен в несколько стран региона с просьбой по возможности представить по нему свои комментарии и предложения.

2.3 Эти комментарии, предложения и дополнения, полученные от нескольких государств региона, были добавлены к рекомендациям, содержащимся в документе с инструктивным материалом ИКАО.

2.4 На основе рекомендаций, содержащихся в документе с инструктивным материалом ИКАО, а также дополнений, представленных государствами региона и должным образом проанализированных, были подготовлены документы, касающиеся как элементов, так и данных, которые необходимо собрать в рамках процесса верификации на местах (в целях признания эквивалентности, полной либо частичной) и которые должны быть включены в обе модели типового соглашения (одностороннего и двустороннего) о признании эквивалентности.

2.5 В отношении документов по сбору информации для процесса верификации на местах в целях признания эквивалентности было подготовлено семь анкет, совмещающих следующие элементы и данные:

- документация,
- пункт досмотра в целях безопасности,
- контроль доступа,
- контролируемая зона (периметр/перрон),
- здание аэровокзала/залы вылета,
- пункт досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке,
- общие рекомендации.

2.6 Типовые соглашения о признании эквивалентности, как односторонние, так и двусторонние, будут включать в себя:

- преамбулу,
- цели,
- определения,
- сферу действия,
- конфиденциальность и неразглашение,
- основы признания мер обеспечения безопасности,
- процессы валидации,
- постоянный пересмотр,
- консультации,
- приостановку и прекращение действия соглашения,
- поправки,
- вступление в силу.

2.7 В целях улучшения понимания и содействия реализации типового соглашения было принято решение о включении следующих добавлений: перечень аэропортов (включающего все аэропорты, признаваемые сторонами соглашения, в дополнение к некоторым рейсам, в случае необходимости); договор о неразглашении содержания типового соглашения; перечень мер авиационной безопасности (сводная информация о мерах авиационной безопасности, применяемых сторонами соглашения).

2.8 Эти типовые документы будут способствовать внедрению в регионе системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута более целенаправленным образом, с упором на стандарты мер обеспечения авиационной безопасности, предназначенные для целей эквивалентности; они будут способствовать работе механизмов, созданных в целях обеспечения непрерывности действия соглашений, например, посредством обмена докладами о результатах мониторинга между государствами.

2.9 Исходя из результатов, полученных на основе информации, собранной в ходе выездной валидации, а также основных обязательств, содержащихся в типовом соглашении, рекомендуется сделать шаги к созданию системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, должным образом принимая во внимание следующее:

- а) учет в соглашении о системе контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута трудностей, связанных с инфраструктурой и последующей защитой транзитных пассажиров и их ручной клади от несанкционированного вмешательства;

- b) транзитные пассажиры, на которых не распространяются условия соглашения, досматриваются перед тем, как присоединиться к пассажирам, на которых распространяются условия соглашения (OSS);
- c) пассажиры воздушных судов, следующих из мест, не охваченных условиями соглашений о системе контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, отделяются от пассажиров, прибывающих из мест, охваченных условиями таких соглашений до того, как они будут досмотрены. Такие пассажиры, на которых не распространяются условия соглашений о системе контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, будут досматриваться до того, как им будет разрешен вход в зону сбора пассажиров, на которых распространяются условия соглашений;
- d) проделанная группой NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА работа, которая может стать позитивным вкладом в признание эквивалентности, включает "процедуры досмотра пассажиров и их ручной клади и перечень запрещенных предметов", что обеспечивает критерии стандартизации досмотра, в том числе перечень запрещенных предметов, в целях упрощения формальностей при посадке пассажиров на борт в данном регионе путем определения существующих различий между государствами и утверждения критериев досмотра, основанных на уровне риска;
- e) официальное учреждение группы для проведения непрерывной оценки факторов риска, связанного с системой авиационной безопасности в аэропортах, являющихся членами или частью системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута; такая оценка была бы основана, по меньшей мере, на новых существующих угрозах местного, регионального или международного масштаба, которые могут оказать существенное воздействие на деятельность гражданской авиации.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению предложенные в Латинской Америке шаги к внедрению в странах этого региона системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута и поддерживать этот проект при любой возможности;
- b) поручить ИКАО оказать поддержку проекту по внедрению системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута в регионе NAM/CAR/SAM посредством предоставления технической помощи, обмена информацией, подготовки персонала и координации между государствами;
- c) поручить ИКАО оценить возможность внедрения или поддержки аналогичных проектов в других регионах мира, где еще не внедрена система контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, а также оценить пути и средства объединения таких региональных проектов с тем, чтобы позволить в большей степени стандартизировать систему контроля в целях безопасности и, таким образом, способствовать ее внедрению во всем мире.