



ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

Каир (Египет), 22 марта – 2 апреля 2004 года

- Пункт 2 повестки дня. Упрощение формальностей, защита проездных документов и формальности пограничного контроля
- Пункт 2.5 повестки дня. Реализация мер в области авиационной безопасности

РЕАЛИЗАЦИЯ МЕР В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Пакистаном)

1. Способы и средства уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете должны быть определены не только для упрощения формальностей в отношении пассажиров, членов экипажей, должностных лиц и посетителей, но и для обеспечения надежного и бесперебойного функционирования авиационной отрасли в нынешней обстановке повышенной опасности. Эти цели могут быть достигнуты путем решения следующих вопросов:

- a) **Указания пассажирам.** На видном месте должны помещаться уведомления и брошюры о процедурах/ограничениях, связанных с обеспечением безопасности, а также регулярно делаться объявления с целью информирования пассажиров.
- b) **Специальное оборудование.** Использование современного оборудования поможет повысить качество мер как обеспечения безопасности, так и упрощения формальностей.
- c) **Индивидуальный и непрерывный пассажиропоток.** Во избежание заторов авиакомпания/эксплуатанты должны принимать эффективные меры к тому, чтобы пассажиры прибывали на пункты проверки в целях безопасности отдельно, а не группами.
- d) **Безопасная перевозка багажа.** Обвязывание/обматывание зарегистрированного багажа должно быть обязательным для всех внутренних/международных авиакомпаний во избежание вскрытия ручного багажа.
- e) **Недостаток площади.** Из-за ограниченного пространства пункты контроля при вылете в часы работы по-прежнему перегружены, что противоречит нормам безопасности. Нехватка площади не позволяет установить достаточное количество оборудования для досмотра. В связи с этим оборудование чрезмерно эксплуатируется, а персонал службы безопасности наскоро осуществляет требуемые проверки. Необходимо строить новые аэропортовые терминалы или расширять существующие.

- f) **Отдельные входы/коридоры.** В неконтролируемой зоне аэропорта следует иметь отдельные входы для пассажиров, членов экипажей, должностных лиц и посетителей. Это уменьшит скопление людей на входах. Аналогичным образом на пунктах проверки в целях безопасности следует иметь отдельные проходы для пассажиров и для служащих/экипажей.
- g) **Конфигурация здания аэровокзала.** Это играет важную роль в организации пассажиропотока и влияет на реализацию мер в области авиационной безопасности. Здания аэровокзалов следует проектировать таким образом, чтобы избежать образования конусообразного пассажиропотока. Для каждого рейса зона регистрации, зал ожидания вылета и трапы для посадки должны располагаться в сквозной конфигурации.
- h) **Поточная регистрация и посадка.** Авиакомпании, как правило, начинают регистрацию пассажиров приблизительно за 2–3 часа до вылета рейса по расписанию, что ведет к скоплению пассажиров в этот ограниченный период времени и, следовательно, влияет на безопасность. Там, где это возможно, следует организовывать поточную регистрацию и посадку, предоставляя пассажирам больше времени для начала регистрации.
- i) **Обращение с недисциплинированными пассажирами.** Общую ответственность за обращение с такими пассажирами несет соответствующая авиакомпания. Однако в случае хулиганского/недисциплинированного поведения пассажиров надлежащая служба безопасности должна оказывать авиакомпании необходимое содействие. Ниже указаны возможные процедуры:
 - 1) авиакомпания незамедлительно извещает о количестве и гражданстве таких пассажиров соответствующие органы безопасности и обращается к ним с письменной просьбой;
 - 2) старший представитель авиакомпании сопровождает сотрудников органов безопасности и оказывает им необходимую помощь/услуги;
 - 3) при задержании и последующем судебном преследовании соответствующая авиакомпания несет ответственность за возбуждение дела в качестве истца/заявителя.