



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 БЕЗ СОЗДАНИЯ ЗАТОРОВ

(Представлено Индией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе анализируется вопрос о соблюдении норм авиационной безопасности в аэропортах в целях уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете и в интересах повышения безопасности путем упорядочения пассажирских потоков.

Действия Специализированного совещания указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Хотя обеспечение безопасности гражданской авиации является первоочередной задачей, немаловажное значение имеет также сохранение эффективности авиатранспортной системы и осуществление грамотного управления в целях предотвращения заторов, путаницы и беспорядка в аэропортовых терминалах. Для достижения желаемого конечного результата необходимо следить за применяемыми практикой и процедурами обеспечения осуществления политики в соответствии с установленными стандартами.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Необходимо определить, сформулировать и применять во всех международных и внутренних аэропортах процедуры и меры в отношении досмотра, включая минимальные требования к проведению обыска. Во избежание задержек и создания неудобств для пассажиров важно, чтобы пассажиры знали, какие товары и опасные предметы запрещены к проносу в аэропорт, а также на борт воздушного судна. Государствам с помощью средств массовой информации следует проводить широкую рекламную работу с целью информирования пассажиров о юридических последствиях проноса опасных предметов в аэропорт, а также на борт воздушного судна.

2.2 Иногда пассажиры имеют при себе более одного места ручной клади, что вызывает задержки при досмотре на пункте контроля в целях безопасности. Кроме того, размеры ручной клади не стандартизированы. Если размеры ручной клади станут стандартными и на борт можно будет проносить только одно место, время, необходимое сотрудникам службы безопасности для досмотра ручной клади, сократится. Такая мера уменьшит очереди.

2.3 Необходимо иметь программу информирования пассажиров о правилах безопасности. Соответствующие полномочные органы должны вывешивать объявления, напоминающие пассажирам о том, что они не должны проносить огнестрельное оружие и опасные предметы.

2.4 Одним из наиболее опасных и страшных видов новых угроз гражданской авиации, которые должны быть незамедлительно рассмотрены в связи с потенциальной возможностью парализации воздушных перевозок, является нападение самоубийц на пунктах проверки в целях безопасности в результате приведения в действие взрывного устройства под влиянием рентгеновского просвечивания ручной клади или при вскрытии такой клади, вызывающем детонацию.

2.5 Неэффективные проверки в целях безопасности негативно сказываются на выдерживании расписания полетов воздушных судов, что в свою очередь также ведет к скоплению людей в пунктах контроля. Ясно, что процесс, связанный с обеспечением безопасности, не может быть сокращен, однако могут быть приняты меры для улучшения системы путем использования хорошо подготовленного персонала службы безопасности и технических средств. Цель состоит в создании спокойной обстановки и объективном и профессиональном выполнении процедур обеспечения безопасности. В Индии мы разработали "бесконтактную" и дружелюбную по отношению к пассажирам систему обеспечения безопасности в аэропортах.

2.6 С недисциплинированными пассажирами следует разбираться отдельно и вдали от основной очереди на пункте проверки в целях безопасности, поскольку недисциплинированный пассажир может вызвать гнев или раздражение среди других пассажиров. При быстром изолировании такого пассажира остальные пассажиры будут видеть, что все сотрудники службы безопасности вновь находятся на своих местах для проведения досмотра.

2.7 Меры безопасности должны быть стабильными и дополнять грамотные процедуры упрощения формальностей с целью ускорения оформления пассажиров. Усовершенствованные системы пограничного контроля, использующие современные технологии использования машиносчитываемых проездных документов (МСПД) и биометрической идентификации для подтверждения личности, должны вводиться всеми государствами в своих аэропортах. Биометрическая идентификация может сыграть важную роль в ускорении процесса досмотра пассажиров. Поэтому такая система должна быть изучена рабочей группой отдельно и ее следует внедрять в аэропортах после стандартизации процедур.

3. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

3.1 Специализированному совещанию ИКАО предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

- а) провести подробное исследование вопроса об адекватности существующих конвенций по авиационной безопасности и, при необходимости,

предложить поправки к конвенциям для устранения вышеупомянутых недостатков в системах безопасности;

- b) систему биометрической идентификации пассажиров следует вводить и применять;
- c) государствам следует принимать административные директивы о том, что пассажирам строго запрещается проносить опасные товары и запрещенные к перевозке предметы в зоны ограниченного доступа аэропорта или на борт воздушного судна, скрытые в багаже или грузе;
- d) государствам следует рассмотреть вопрос о роли технологии, в том числе биометрической, в устранении новых видов угроз гражданской авиации;
- e) необходимо разработать долгосрочные решения, направленные на обеспечение досмотра пассажиров и установление принадлежности зарегистрированного багажа путем эффективного применения новых технологий и процедур, не препятствующих пассажиропотокам;
- f) пассажирам следует разрешать проносить только одно место ручной клади, и это правило должно строго соблюдаться эксплуатантами авиакомпаний.

– КОНЕЦ –