



FAL/12-WP/105
30/03/04

**ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)**

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

**ДОКЛАД
ПО ПУНКТУ 3.2 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый доклад по пункту 3.2 повестки дня
представляется для утверждения пленарным заседанием.

Пункт 3 повестки дня.	Выполнение современных положений по упрощению формальностей и обеспечению безопасности в сфере грузовых авиаперевозок
Пункт 3.2 повестки дня.	Безопасность

3.2.1 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/62, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором предлагается включить в Стандарт 2.38 Приложения 9 положение, позволяющее в отношении транзитных рейсов запрашивать документы в дополнение к информации, требуемой Договаривающимися государствами в соответствии с планом полета. Это предложение основано на принятых законодательных положениях, требующих заблаговременного представления информации о грузах в электронном формате по всем видам транспорта, прибывающего в Соединенные Штаты Америки и убывающего с их территории, в интересах обеспечения национальной безопасности.

3.2.2 Это предложение не получило поддержки, и Специализированное совещание решило оставить Стандарт 2.38 без изменений.

3.2.3 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/8, представленный Секретариатом, в котором содержится обзор концепции оценки риска как инструмента, который должен использоваться государственными полномочными органами при принятии решений о степени досмотра грузоотправлений, и предлагается усовершенствовать эту концепцию в целях улучшения эксплуатационных условий для всех участников международной цепи поставок. В качестве первого шага в рамках реализации долгосрочного проекта по системной интеграции упрощения формальностей в национальные программы организации пограничного контроля в документе предлагается разработка таких новых концепций, как: уполномоченный грузовой авиаперевозчик, уполномоченный авиагрузовой агент, уполномоченный аэропорт, уполномоченная организация по наземной обработке груза; международные стандарты авиационной безопасности, на соответствие которым можно будет "сертифицировать" вышеуказанные организации; однозначная идентификация грузоотправлений, основанная на однозначно пронумерованных авиагрузовых накладных; многостороннее признание таможенными органами коммерческих перевозчиков, отвечающих определенным согласованным стандартам безопасности; и оценка риска на уровне уполномоченного коммерческого перевозчика в качестве альтернативы сквозному досмотру грузоотправлений.

3.2.4 Специализированное совещание в принципе согласилось с предложенными первыми шагами в рамках реализации долгосрочного проекта по системной интеграции упрощения формальностей в национальные программы организации пограничного контроля, отметив при этом, что необходимо разработать многосторонние решения. В этой связи Специализированное совещание просило ИКАО изучить данный вопрос в тесном сотрудничестве с другими соответствующими организациями и представить доклад на следующем Специализированном совещании по упрощению формальностей. Было также отмечено, что, поскольку некоторые из упомянутых вопросов уже рассматриваются Группой экспертов по авиационной безопасности, есть смысл провести совместные совещания групп экспертов по авиационной безопасности и упрощения формальностей для разработки стандартов безопасности. С учетом вышеизложенного Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация В-хх –

Рекомендуется, чтобы:

ИКАО в рамках сотрудничества между группами экспертов по авиационной безопасности и упрощению формальностей и другими соответствующими организациями разработала стандарты безопасности, по которым грузовые авиаперевозчики, агенты, аэропорты и организации по наземному обслуживанию могли бы сертифицироваться в качестве уполномоченных организаций в международной цепи поставок в целях обеспечения наивысшего уровня безопасности при минимальных необоснованных задержках в процессе перемещения грузов через национальные границы.

3.2.5 Секретариат представил документ WP/12, в котором описывается разработка концепции безопасной международной цепи поставок и рассказывается о проблемах ее реализации. В документе WP/12 представлена новая концепция "санкционированной цепи поставок" как один из вариантов решения задачи упрощения и развития мировой торговли при одновременном усилении мер безопасности при перевозке международных грузов.

3.2.6 Специализированное совещание в целом поддержало данную концепцию и рекомендовало внедрить механизмы санкционированной цепи поставок. Участники согласились, что ИКАО следует координировать работу по данному вопросу с другими соответствующими организациями. Было также предложено, чтобы затрагиваемые аспекты безопасности были рассмотрены Группой экспертов по авиационной безопасности. Исходя из вышеизложенного, Специализированное совещание приняло следующие рекомендации:

Рекомендация В/XXX –

ИКАО рекомендуется вести активную работу по поддержке и популяризации внедрения механизмов санкционированной цепи поставок.

Рекомендация В/XXX –

Рекомендуется, чтобы ИКАО, принимая во внимание финансовые последствия для развивающихся государств, рассмотрела и обновила SARPS Приложения 9 с учетом связанных с безопасностью и упрощением формальностей аспектов технических требований, касающихся санкционированной цепи поставок, согласуя их с мерами, принимаемыми в отношении других видов транспорта.

3.2.7 В документе WP/48 Секретариат подробно осветил вопросы безопасности груза, в частности концепцию "зарегистрированного агента", включая определение, вопросы назначения и утверждения, а также обязанности, определяемые соответствующим полномочным органом по безопасности. В документе подчеркивается, что целью установленного ИКАО режима в отношении груза является обеспечение того, чтобы все партии грузов, перевозимые пассажирскими рейсами, подвергались соответствующим мерам контроля в целях безопасности, в частности досмотру с использованием технических средств, перед погрузкой на борт воздушного судна. Однако этот процесс можно ускорить и уменьшить рабочую нагрузку, особенно в тех пунктах, куда поступают большие объемы грузов, если эксплуатант делегирует функцию проверки зарегистрированным агентам.

3.2.8 Специализированное совещание приняло к сведению схожесть концепции "зарегистрированного агента" с концепцией "уполномоченного участника внешней торговли" для целей таможенного контроля и рекомендовало учитывать обе концепции при разработке или изменении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9.

3.2.9 В документе WP/37, представленном Пакистаном, указывается на необходимость проверять и досматривать каждый пакет/предмет, содержащий скоропортящийся и сухой груз, перед опечатыванием для погрузки на воздушные суда. Документ рассказывает о том, что для этой цели вводятся различные меры, включая досмотр груза или его выдерживание в "карантине" в течение периода от 24 до 48 ч, и предлагает меры безопасности для обеспечения безопасного движения груза и дальнейшего упорядочения процесса.

3.2.10 Специализированное совещание решило, что данный рабочий документ посвящен вопросам безопасности и поэтому должен рассматриваться Группой экспертов по авиационной безопасности. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что необходимость введения новых технических средств обеспечения авиационной безопасности может повлечь за собой чрезмерные финансовые последствия для развивающихся государств. В этой связи были упомянуты существующие программы оказания помощи государствам.

3.2.11 Специализированное совещание рассмотрело представленный Королевством Саудовская Аравия документ WP/52, в котором подчеркиваются возможные преимущества и выгоды в результате принятия концепции "зарегистрированного агентства". Этот документ настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам ИКАО придавать большое значение и уделять достаточное внимание вопросам обеспечения безопасности авиационного груза и ввести концепцию "зарегистрированного агента".

3.2.12 Специализированное совещание согласилось с тем, что данный рабочий документ дополняет документы WP/8 и 48, представленные Секретариатом, и рекомендовало создать исследовательскую группу для изучения недостатков концепции "зарегистрированного агента" на предмет определения возможных корректирующих мер, а также определения путей согласования концепций "зарегистрированного агента" и "уполномоченного участника внешней торговли".

3.2.13 В документе WP/28 ЕКГА представила предложения относительно управления риском как инструмента упрощения торговли при трансграничном перемещении груза. В условиях ужесточения требований к безопасности управление риском играет важную роль в сферах безопасности и упрощения формальностей и может рассматриваться как эффективное средство осуществления современных и действенных методов контроля пограничными ведомствами. В документе подчеркивается необходимость включения в Приложение 9 ссылки на вопросы безопасности для достижения надлежащей сбалансированности при внедрении методов управления риском в сферах безопасности и упрощения формальностей.

3.2.14 Специализированное совещание согласилось с предложением, выдвинутым ЕКГА, и рекомендовало принять надлежащие меры для конкретного увязывания аспектов управления риском в Приложении 9 не только с вопросами упрощения формальностей, но и с принимаемыми в последнее время мерами по обеспечению безопасности при трансграничном перемещении груза, привлекая к сотрудничеству соответствующие органы ИКАО, занимающиеся вопросами безопасности, с целью создания по мере возможности синергической связи. Специализированное совещание рекомендовало изучить возможность разработки инструктивного материала по управлению риском для Руководства по упрощению

формальностей, учитывая при этом, что включаемая в него конкретная информация может быть использована теми, кто пытается обойти систему.

3.2.15 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/30, представленный ТИАКА, в котором рассматривается вклад авиагрузовых перевозок в развитие, указываются действующие требования по обеспечению безопасности, которые могут уменьшить эффективность этого вклада, и предлагаются меры институционального и стратегического характера по совершенствованию системы упрощения формальностей. В документе предлагается, чтобы ИКАО играла ведущую роль в создании современного режима обеспечения безопасности при перевозке авиагруза, который учитывал бы экономические последствия для развивающихся государств при решении проблем, связанных с современными угрозами гражданской авиации.

3.2.16 Специализированное совещание в принципе одобрило использование концепции управления риском применительно к авиагрузу, изложенную в указанном рабочем документе, и решило, что ИКАО следует провести работу по созданию современного режима обеспечения безопасности авиагруза в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности. Специализированное совещание по упрощению формальностей будет внимательно следить за работой в этой области.

3.2.17 В документе WP/34 ИАТА подчеркнула, что безопасное и эффективное движение авиагруза играет критическую роль в надлежащем функционировании современной экономики и что для ускорения движения авиагруза необходимо, чтобы меры обеспечения безопасности и система безопасности в цепи поставок были согласованы на глобальном уровне. В документе затрагиваются различные моменты, которые, по мнению ИАТА, необходимо учитывать при разработке и внедрении мер по обеспечению безопасности авиагруза и инициатив в области безопасности цепи поставок.

3.2.18 Специализированное совещание рассмотрело концепции, предложенные ИАТА, и согласилось, что их следует учитывать в работе по международному согласованию программ обеспечения безопасности авиагруза и мер безопасности в цепи поставок. В связи со стандартным протоколом проверки партий груза, особенно в части досмотра вручную, был затронут вопрос об ответственности и обязательствах правительств в отношении проверок или досмотра партий груза. Было отмечено, что реализация упомянутых концепций не должна иметь чрезмерных последствий для небольших промежуточных грузоотправителей, особенно в развивающихся странах.

3.2.19 Специализированное совещание приняло к сведению представленные Соединенными Штатами Америки информационные документы IP/22 и 33, в которых рассказывается о введении обновленных положений по упрощению формальностей и безопасности авиагруза и о новых требованиях в Соединенных Штатах Америки к предварительному представлению информации о грузе в электронном формате, а также информационный документ IP/26, представленный Индией и посвященный принимаемым мерам безопасности при очистке авиагруза, и документ IP/37, подготовленный МФТ по вопросу о глобальном подходе к системе предварительной информации о грузе (ACI).