



FAL/12-WP/106
30/3/04

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

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

**ДОКЛАД КОМИТЕТА 1
ПО ПУНКТУ 2.5 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый доклад по пункту 2.5 повестки дня
представляется для утверждения пленарным заседанием.

Пункт 2 повестки дня. Упрощение формальностей, защита проездных документов и формальности пограничного контроля

Пункт 2.5 повестки дня. Реализация мер в области авиационной безопасности

2.5.1 По данному пункту повестки дня были представлены следующие рабочие документы: WP/43 (Секретариат), WP/36 (Пакистан), WP/79 (Индия), WP/41 (ИАТА), WP/55 (ИФАЛПА) и WP/86 (МСА).

2.5.2 В документе WP/43 Секретариат привел примеры сфер деятельности, в которых могут быть достигнуты усовершенствования в интересах повышения эффективности и упрощения процесса досмотра пассажиров и ручной клади в целях безопасности, а также в интересах ускорения движения пассажиропотока и создания благоприятной обстановки для пассажиров в аэропортах. Они включают в себя надлежащую подготовку персонала, снабжение достаточным оборудованием для обеспечения безопасности, предоставление помещений достаточных размеров, надлежащую организацию очередей, обращение с проблемными пассажирами и введение отдельных коридоров досмотра в целях безопасности для пожилых лиц, инвалидов и пассажиров с детьми.

2.5.3 В ходе обсуждения данного документа некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу содержащегося в п. 3.1 предложения о введении двухуровневого досмотра пассажиров в целях безопасности при применении в аэропортах системы досмотра низкого и высокого уровня. Секретариат отметил, что, поскольку это является частью рекомендации, одобренной Советом, обеспокоенность, выраженная этими делегациями, будет передана на рассмотрение Группы экспертов по авиационной безопасности.

2.5.4 Некоторые делегации считали, что имеется необходимость в проведении проверок аэропортов в сфере упрощения формальностей и что меры упрощения формальностей следует включить в программы проверок ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

2.5.5 Проведя некоторую дискуссию, Специализированное совещание приняло к сведению следующую рекомендацию Совета ИКАО:

Государствам рекомендуется рассмотреть вопрос о принятии соответствующих мер по **уменьшению количества пассажиров, стоящих в очередях в зданиях аэровокзала**, так как они являются вероятной целью для нападения преступников. **Вопрос об использовании биометрических данных** при проведении проверок иммиграционными службами, а также **выборочных проверок и двухуровневых досмотров пассажиров в целях безопасности** следует изучить в плане снижения объема систематически проводимых неэффективных мер контроля пассажиров и одновременного повышения качества и эффективности проведения тщательного досмотра только отдельных пассажиров в целях повышения безопасности.

2.5.6 В документе WP/55 ИФАЛПА рассмотрела предпринятые ИКАО шаги, включая разработку типового законодательства в целях решения проблемы недисциплинированных пассажиров. ИФАЛПА видела необходимость в сочетании юридических и превентивных мер, охватывающих правовые аспекты, аспекты обеспечения авиационной безопасности и аспекты упрощения формальностей, в целях осуществления эффективной и последовательной стратегии по данному вопросу в международном масштабе. В документе предлагалось добавить два новых положения в добавление 9 и принять рекомендацию типа В.

2.5.7 Рекомендации, содержащиеся в этом документе, нашли широкую поддержку. Некоторые делегации подчеркнули важность обучения персонала обращению с пассажирами. Специализированное совещание согласилось с тем, что некоторые аспекты данного вопроса следует включить в планируемое руководство по упрощению формальностей.

2.5.8 Проведя некоторую дискуссию, Специализированное совещание согласилось принять следующие рекомендации:

Рекомендация № А/ –

Включить новую Рекомендуемую практику в главу 6 следующего содержания:

6. --- Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует принимать необходимые меры для повышения уровня информированности пассажиров о недопустимости и последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов.*

6. --- Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует требовать, чтобы сотрудники наземных служб в аэропортах, вступающие в контакт с пассажирами, обучались методам определения и прогнозирования недисциплинированного поведения пассажиров и обращения с недовольными или недисциплинированными пассажирами, распознавания потенциально опасной обстановки, разрешения конфликтной ситуации, а также другим соответствующим приемам.*

Рекомендация В/ –

Рекомендуется, чтобы:

Договаривающиеся государства поддерживали политику нетерпимости недисциплинированного поведения пассажиров путем принятия и обеспечения соблюдения соответствующих законодательных актов с учетом типового национального законодательства, разработанного ИКАО.

2.5.9 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/36, в котором Пакистан предложил, чтобы государства в целях уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете одновременно с осуществлением мер по обеспечению авиационной безопасности рассматривали такие вопросы, как инструктирование пассажиров относительно процедур обеспечения безопасности, использование современного оборудования, создание непрерывного пассажиропотока, безопасная перевозка багажа, конфигурация здания аэровокзала и обращение с недисциплинированными пассажирами.

2.5.10 Некоторые государства выразили обеспокоенность в связи с предложением о том, чтобы авиакомпания отвечала за привлечение пассажиров к судебной ответственности. Специализированное совещание поддержало данный документ и согласилось с тем, что его следует направить на рассмотрение Группы экспертов AVSEC и совместного совещания групп экспертов FAL/AVSEC.

2.5.11 В документе WP/79 Индия проанализировала ход внедрения стандартов авиационной безопасности в аэропортах с целью уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете и в интересах повышения безопасности путем упорядочения пассажиропотока.

2.5.12 В ходе обсуждения данного документа была выражена обеспокоенность по поводу некоторых элементов документа, в частности в отношении перевозки опасных грузов и предложения о том, что пассажирам следует разрешать проносить только одно место ручной клади. Специализированное совещание поддержало данный документ и согласилось с тем, что его следует направить на рассмотрение Группы экспертов AVSEC и совместного совещания групп экспертов FAL/AVSEC.

2.5.13 В документе WP/41 ИАТА внесла предложение о том, как государства могут наилучшим образом выполнить рекомендацию ИКАО о 100% досмотре зарегистрированного багажа для оптимизации досмотра пассажиров и их багажа в целях безопасности с учетом ограничений, применяемых к таким операциям. Хотя некоторые делегации были не согласны с определенными элементами данного документа, Специализированное совещание согласилось с тем, что государствам он будет полезен в связи с их системами 100% досмотра зарегистрированного багажа.

2.5.14 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/86, представленный МСА, в котором указывается, что упрощение формальностей и контроль в целях безопасности должны быть взаимодополняющими элементами для обеспечения стабильного движения пассажиропотока через контрольные пункты в аэропортах во избежание риска серьезного нарушения международных воздушных перевозок или невозможности функционирования на уровне, отвечающем потребности в обеспечении рентабельности.

2.5.15 Многие делегации не согласились с мнением МСА о том, что правительствам следует взять на себя бремя дополнительных расходов, связанных с применением новых мер, чтобы не возлагать чрезмерных расходов на отрасль воздушного транспорта. Вместе с тем Специализированное совещание согласилось с тем, что правительства при введении новых мер должны учитывать возлагаемое на отрасль бремя.

2.5.16 Таким образом, Специализированное совещание смогло прийти к соглашению о том, что меры безопасности должны согласовываться на международном уровне и планироваться таким образом, чтобы оказывать минимальное негативное влияние на упрощение формальностей за счет использования соответствующих технологий, направленных на повышение уровня безопасности и упрощение международных поездок для пассажиров.

2.5.17 По пункту 2.5 повестки дня для информации были представлены следующие документы: IP/4, подготовленный Филиппинами, IP/14, подготовленный Индонезией, IP/20, подготовленный Саудовской Аравией, и IP/38, подготовленный Францией.