



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ОДНОСТОРОННЕЕ ВНЕДРЕНИЕ ПАНАМОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА. ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

(Представлено Панамой и поддержано 15 государствами – членами
ЛАКГА²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе описывается опыт Панамы и проблемы, с которыми она столкнулась, при внедрении в одностороннем порядке программы по признанию эквивалентности мер авиационной безопасности - контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) – с рядом государств региона. По мнению Панамы, инструктивные указания и помощь ИКАО имеют важное значение для обеспечения того, чтобы внедрение было согласованным и единообразным, гарантирующим уровни обеспечения безопасности, которые способствовали бы осуществлению этих договоренностей в интересах пассажиров. Важно также признать усилия Панамы по устранению недостатков, выявленных в рамках программы МНМ-УППАБ. В настоящее время при существующих технологиях и темпах роста авиации все более насущной становится необходимость реализации инновационных мер по обеспечению устойчивости и безопасности авиационной системы.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) пропагандировать преимущества для государств от внедрения на региональном уровне системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута и оказывать поддержку государствам в ее региональном внедрении в целях повышения устойчивости мер авиационной безопасности, упрощения формальностей и улучшения обслуживания пассажиров на основе сотрудничества и надлежащего использования ресурсов;
- b) поручить ИКАО разработать дополнительные инструктивные материалы и оказать дополнительную техническую помощь для внедрения процессов признания эквивалентности и механизмов контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута с тем, чтобы обеспечить согласованность и минимальные уровни соблюдения требований для повышения устойчивости мер авиационной безопасности, упрощения формальностей и улучшения качества обслуживания пассажиров на основе сотрудничества и надлежащего использования ресурсов;
- c) поддерживать усилия по согласованию процессов, способствующих единообразному осуществлению на региональном уровне мер безопасности, содействуя тем самым упрощению формальностей на воздушном транспорте.

¹ Тексты на английском и испанском языках представлены Панамой.

² Аргентина, Белиз, Боливия, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор, Ямайка.

<i>Стратегические цели</i>	Этот рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет является безопасным и надежным"</i> и <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Потенциальная экономия для авиакомпаний, аэропортов и пассажиров благодаря более короткому времени стыковки и упрощению авиаперевозок.
<i>Справочный материал</i>	- Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации - Рекомендации второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности - Директивы десятого совещания Региональной группы NAM/CAR и SAM ИКАО/ЛАКГА по авиационной безопасности и упрощению формальностей - Доклад Семнадцатого совещания полномочных органов гражданской авиации государств Южноамериканского региона (RAAC/17). - Doc 8973 "Руководство по авиационной безопасности", 13-е издание, 2022 г. - "Декларация о повышении связности воздушных сообщений посредством развития и повышения устойчивости воздушного транспорта в Панамериканском регионе, представляющая перспективы на 2020–2035 годы", сентябрь 2018 года - Рекомендация A22-10 XXII сессии Ассамблеи ЛАКГА

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Приложение 17 "Авиационная безопасность" к Конвенции о международной гражданской авиации устанавливает требование о том, чтобы все пассажиры, совершающие пересадку в рамках коммерческих авиаперевозок, их ручная кладь и багаж, перевозимый в грузовом отсеке, проходили досмотр до посадки на борт (или погрузки на борт перевозимого в грузовом отсеке багажа) воздушных судов, если только государство не установило процесс проверки и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения того, чтобы такие пассажиры, их ручная кладь и багаж, перевозимый в грузовом отсеке, досматривались на надлежащем уровне в пункте отправления и после этого были защищены от несанкционированного вмешательства (или принимались к перевозке, если речь идет о перевозимом в грузовом отсеке багаже) от пункта досмотра в аэропорту вылета до борта вылетающего воздушного судна в аэропорту трансфера. (Стандарты 4.4.3 и 4.5.5).

1.2 В Приложении 17 государствам также рекомендуется рассматривать возможность заключения соглашений о сотрудничестве для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем недопущения излишнего дублирования мер контроля в целях безопасности. Такое соглашение должно основываться на проверке эквивалентности результатов мер безопасности, обеспечиваемых за счет применения эффективных мер контроля в целях безопасности в пункте отправления (рекомендация 2.4.9).

1.3 Преимущества признания эквивалентности мер безопасности – контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, или OSS, широко признаются отраслью. Отмена контроля в пункте трансфера может позволить более эффективно выделять ограниченные ресурсы в области обеспечения безопасности в зоны повышенного риска, улучшить обмен информацией между государствами, повысить операционную эффективность в аэропортах, сократить минимальное время стыковки для авиакомпаний и повысить удовлетворенность пассажиров за счет более

комфортного процесса трансфера, что будет способствовать устойчивости и конкурентоспособности воздушного транспорта.

1.4 Признавая эти преимущества и стремясь содействовать их осуществлению, ИКАО на протяжении многих лет пропагандировала OSS. Например, вторая Конференция высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2), состоявшаяся в ноябре 2018 года, завершилась рекомендацией для государств *"заключать соглашения о сотрудничестве и применении системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости системы авиационной безопасности, избегая ненужного дублирования мер контроля в области безопасности..."*³

2. АНАЛИЗ

2.1 Благодаря своему привилегированному географическому положению Панама служит международному сообществу, соединяя пункты назначения, которые в противном случае было бы весьма сложно или невыгодно достичь. Тысячи пассажиров в регионе, примерно 70 % из более чем 19 миллионов пассажиров (к 2024 году), пользуются воздушным сообщением, предлагаемым Панамой через международный аэропорт Токумен, один из основных авиационных узлов в регионе.

2.2 Согласно исследованию, проведенному Oxford Economics для ИАТА⁴, вклад авиации Панамы в ВВП составляет 8,2 %, в результате чего в стране с населением 4 миллиона человек создается прямо и косвенно в смежных видах деятельности, таких как туризм и пр., 194 000 рабочих мест (почти 5 %).

2.3 В настоящее время Панама в одностороннем порядке внедряет процедуру признания эквивалентности мер безопасности. То есть, Панама в одностороннем порядке признает процессы, осуществляемые другими государствами, и, исходя из этой договоренности, внедряет систему "контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута", освобождающую пассажиров из признанного пункта отправления от вторичной проверки в международном аэропорту Токумен.

2.4 Недавно в рамках обзора процесса внедрения программы была высказана обеспокоенность по поводу модели, принятой в Панаме, поскольку была выявлена необходимость добиться того, чтобы предпринятые усилия не носили одноразовый характер, а, напротив, могли быть устойчивыми в течение долгого времени с целью обеспечить надлежащий досмотр пассажиров и их ручной клади в пункте отправления, а затем обеспечить защиту от несанкционированного вмешательства в поддержку программы Панамы.

2.5 В качестве стратегии, направленной на решение выявленных проблем, был осуществлен ряд мероприятий, позволивших программе получить существенный импульс. При содействии Южноамериканского регионального бюро ИКАО и других специалистов был проведен обзор процессов и их осуществления.

2.6 Среди мероприятий по реструктуризации можно выделить следующие:

- а) расширены составы группы для улучшения критического анализа оценок и укрепления процесса проверки;
- б) отдел OSS переведен из Управления авиационной безопасности в новое подразделение, непосредственно прикрепленное к Главному управлению;

³<https://www.icao.int/Meetings/HLCAS2/Pages/Report.aspx>

⁴<https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/value-of-air-transport-country-reports/>

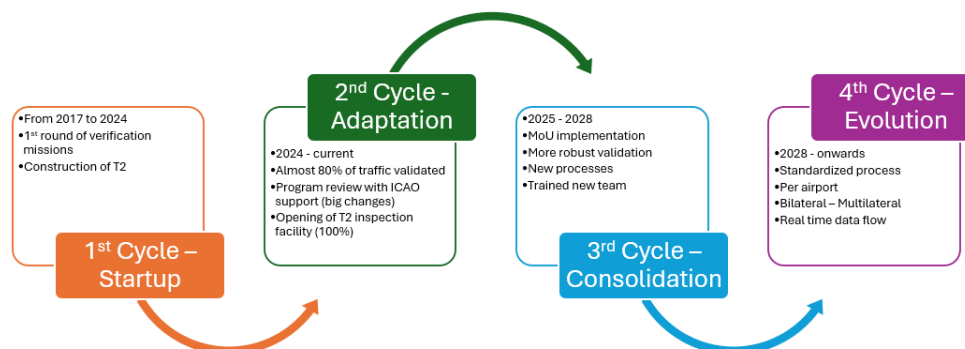
- c) совместно с эксплуатантом аэропорта "Токумен" был проведен 100%-ый досмотр пассажиров, багажа и ручной клади из непризнанных пунктов отправления;
- d) улучшена координация с эксплуатантом аэропорта Токумен в целях расширения возможностей проверок в целях безопасности и использования резервных структур;
- e) в Панаме был скоординирован курс для национальных инспекторов ИКАО по AVSEC;
- f) обновлены руководства, процедуры и контрольные перечни в целях приведения их в соответствие с документацией ИКАО и повышения уровня их детализации;
- g) нанят международный специалист по авиационной безопасности для оказания поддержки группе ВГА в надлежащем выполнении процессов, в совершенствовании и поддержке процесса анализа приоритетов;

2.7 Кроме того, Панама подготовила типовой меморандум о взаимопонимании (МОВ) на основе меморандума, содержащегося в добавлении 28 документа Дос 8973, но скорректированного с учетом одностороннего признания. В качестве одной из мер, предлагаемых в настоящем рабочем документе, Панама просит государства, которые она посетила, рассмотреть вопрос о подписании предлагаемого меморандума о взаимопонимании в соответствии с рекомендацией 2.4.9 AN17 в целях укрепления и совершенствования процесса признания эквивалентности за счет большей ясности и транспарентности мер, которые должны быть приняты сторонами.

2.8 Панама также рассматривает предложение Бразилии⁵ (WP17), представленное на недавнем совещании AVSECP/35 ИКАО, относительно единообразного контрольного перечня, основанного на вопросах протокола УППАБ. Это значительно облегчило бы осуществление процессов на региональном уровне, обеспечив согласование и укрепление системы. Она также рассматривает другие рекомендации, такие, как рекомендация, представленная на недавнем совещании AVSEC/FAL/RG/12 (WP05), в отношении документа о постоянном уведомлении.

2.9 Ожидается, что в ходе следующего цикла (цикл 3) программа достигнет такого уровня консолидации, который позволит усовершенствовать процессы.

Program Cycles



⁵Рабочий документ 17 тридцать пятого совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/35), представленный Бразилией.

Циклы программы

Цикл 1 - старт	Цикл 2 - Адаптация	Цикл 3 - Консолидация	Цикл 4 - Эволюция
С 2017 по 2024 годы	С 2024 г. по настоящее время	2025-2028 гг.	После 2028 г.
Первый этап миссий по проверке	Признаны почти 80% пунктов отправления	Реализация МОВ	Стандартизированный процесс
Строительство T2	Пересмотр программы при поддержке ИКАО (большие изменения)	Более строгие проверки	По аэропортам
	Открытие инспекционной станции T2 (100%)	Новые процессы	Двусторонний – многосторонний подход
		Подготовка новых групп	Поток данных в режиме реального времени

2.10 На недавнем совещании региональной группы AVSEC/FAL/RG/13 Панама представила этот рабочий документ, заручившись поддержкой ряда государств, присутствовавших на совещании. Подробный отчет об обсуждениях содержится в докладе о работе совещания.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Исходя из опыта Панама по реализации этой концепции, можно сделать вывод о том, что важно привлекать не только специалистов ИКАО, но и специалистов государств-членов для определения на согласованной основе механизмов, позволяющих получать выгоду от этих внедрений при приемлемых затратах.

3.2 Хотя в государствах существуют различные процессы обеспечения безопасности, основанные на их различных реалиях и уровнях угроз/риска, важно, чтобы при осуществлении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута учитывались эти различия и предлагались инновационные меры по их сокращению. В рамках следующего цикла программы проводится работа по применению уроков, извлеченных из первого цикла.

3.3 Несмотря на трудности, связанные с внедрением этой концепции, ее преимущества неоспоримы, и ее результаты свидетельствуют о ее выгодах, включая сокращение времени стыковки между рейсами и преимущества для аэропортов и авиакомпаний с точки зрения эксплуатации и эффективности, в том числе снижение затрат на процессы досмотра и улучшение транспортного сообщения в регионе.

3.4 В условиях все более широкого внедрения процессов, основанных на учете факторов риска, новых технологий прогнозирования и более широкого использования данных и средств связи сотрудничество между странами имеет важное значение для укрепления этих процессов в интересах пассажиров.