



АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ИНИЦИАТИВА ПО УКРЕПЛЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И МЕР, ПРИМЕНЯЕМЫХ К ВНУТРЕННИМ ПОЛЕТАМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Белизом от имени государств – членов КОЕСНА²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена совместная инициатива государства Белиз и Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА), целью которой является совместный призыв к государствам-членам укрепить политику, стратегию и меры безопасности, применимые к внутренним коммерческим полетам, с упором на предотвращение актов незаконного вмешательства и смягчение их последствий.

В Центральной Америке, географически небольшом, но значимом регионе, наблюдается устойчивый рост объемов внутренних воздушных перевозок. В этом контексте становится необходимым проведение в срочном и упреждающем порядке пересмотра политики безопасности в аэропортах, обслуживающих внутренние полеты, с тем чтобы обеспечить отсутствие пробелов в нормативно-правовой или эксплуатационной системе, которые могут быть использованы злоумышленниками.

Инцидент, недавно произошедший в регионе, обнаружил уязвимые места, требующие немедленного внимания. Помимо этого прямого результата данного события его следует воспринимать как возможность организовать свою деятельность в соответствии с концептуальным видением, ответственностью и интересами региона. Пришло время усилить превентивный подход, повысить стандарты эксплуатационной деятельности и стимулировать развитие единообразной культуры авиационной безопасности во всей региональной системе аэропортов.

Данная инициатива направлена на содействие коллективному реагированию, подтверждающему ведущую роль и последовательный подход государств к обеспечению авиационной безопасности через конкретные действия, обеспечивающие эффективную и устойчивую защиту внутренних полетов и не оставляющие возможности для импровизации в условиях реальных и потенциальных угроз.

¹ Версия документа на испанском языке предоставлена Белизом

² Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор

Действия: Ассамблее предлагается: а) внедрить на национальном и местном уровне процедуры оценки риска, учитывающие конкретные обстоятельства каждого внутреннего аэродрома, с тем чтобы определить и внедрить надлежащие меры обеспечения авиационной безопасности, противостоящие фактическим угрозам; б) создать рабочие группы с участием компетентных полномочных органов государств в целях проведения оценок риска для авиационной безопасности на различных аэродромах, где производятся внутренние коммерческие полеты; в) укрепить меры авиационной безопасности на аэродромах, где производятся регулярные внутренние полеты и где зачастую досмотр пассажиров и багажа ограничен или отсутствует; г) разработать конкретные меры авиационной безопасности для аэродромов, где производятся только коммерческие внутренние полеты, в тех случаях, когда не применяются те же меры, что и для международных полетов; д) обновить и пересмотреть планы мероприятий на случай непредвиденных ситуаций в области авиационной безопасности, обеспечить активное участие всех сторон, ответственных за реагирование на акты незаконного вмешательства, включая арендаторов, аккредитованных агентов и другие заинтересованные стороны; е) содействовать формированию культуры обеспечения авиационной безопасности посредством постоянной подготовки персонала, проведения учений и практических занятий, с тем чтобы поддерживать участвующие стороны в состоянии бдительности и готовности.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i> , <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 <i>"Авиационная безопасность"</i> Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) Дос 10118 <i>"Глобальный план авиационной безопасности (ГПАБ)"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После недавних событий в государстве Белиз, где произошел инцидент, в соответствии с Приложением 17 ИКАО относящийся к категории актов незаконного вмешательства, стала очевидной уязвимость систем безопасности гражданской авиации в регионе, что указывает на настоятельную необходимость в укреплении наших возможностей предотвращения, обнаружения подобных ситуаций и реагирования на них.

1.2 Безопасность гражданской авиации остается глобальным стратегическим приоритетом, что соответствует принципам, изложенным в Приложении 17 ИКАО, и руководящим указаниям к механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ). В рамках этого механизма регулирования государства несут суверенную ответственность за защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность путем эффективного и устойчивого применения мер безопасности, соответствующих эксплуатационной среде.

1.3 В этом контексте, а также учитывая стабильный рост объема внутренних воздушных перевозок, необходимо укрепить меры авиационной безопасности для всех национальных аэропортов/аэродромов, обслуживающих коммерческие внутренние полеты. Эта необходимость исходит не только из обязательства государств исполнять международные стандарты, но и из этической и практической обязанности обеспечивать защиту пассажиров, экипажей, наземного персонала и аэропортовой инфраструктуры.

1.4 Посредством этой инициативы государства призываются к укреплению систем безопасности своих внутренних аэропортов посредством скоординированной и планомерной деятельности, учитывающей существующие и возникающие риски. Это требует совместных усилий для подтверждения общей приверженности обеспечению эксплуатационной безопасности, предотвращению незаконного вмешательства и сохранению общественного доверия к воздушному транспорту.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В Приложении 17 говорится, что государства обязаны обеспечивать применение мер авиационной безопасности в рамках производства всех полетов, не разделяя их на внутренние и международные, на основе оценки риска, проведенной компетентными полномочными органами каждого государства. Кроме того, в Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) подчеркивается необходимость в надежных, слаженных и устойчивых национальных системах авиационной безопасности, противостоящих угрозам на всех этапах авиационного цикла, включая аэропорты, обслуживающие внутренние полеты.

2.2 Однако во многих государствах меры безопасности, применяемые в аэропортах/на аэродромах, обслуживающих внутренние полеты, на практике не столь строги, как применяемые в аэровокзалах с обслуживанием международных полетов. Учитывая экономические возможности региона, это несоответствие может создать уязвимость в эксплуатационной сфере и способствовать совершению актов незаконного вмешательства с потенциально серьезными последствиями в местном и региональном масштабе.

2.3 Укрепление авиационной безопасности в этих аэропортах, таким образом, является стратегической необходимостью, которая не только обеспечивает исполнение нормативно-правовых положений, но и помогает достигать следующих результатов:

- улучшать защиту пассажиров, экипажей и служащих аэропортов;
- предотвращать использование внутренних полетов в качестве уязвимых звеньев для противозаконной деятельности;
- содействовать укреплению общественного доверия к национальному воздушному транспорту;
- обеспечивать устойчивость системы гражданской авиации к нынешним и возникающим угрозам.

2.4 Данная инициатива направлена на мобилизацию скоординированных действий государств в целях устранения упомянутых пробелов путем укрепления своих национальных программ обеспечения авиационной безопасности и содействия применению стандартизированных мер авиационной безопасности в аэропортах, обслуживающих регулярные внутренние полеты.

3. ВЫВОД

3.1 Укрепление мер авиационной безопасности в национальных аэропортах, обслуживающих регулярные внутренние полеты, является стратегической необходимостью в контексте, существующем в гражданской авиации. Меры безопасности не должны различаться в зависимости от того, является полет внутренним или международным, их применение должно определяться целостным, основанным на оценке риска подходом.

3.2 Успешная реализация этой инициативы зависит от решительной приверженности государств не только выполнению международных обязательств, но и защите жизни людей и критической инфраструктуры и сохранению общественного доверия к воздушному транспорту. Сотрудничество между учреждениями, инвестиции в человеческие и технические возможности, а также непрерывный мониторинг соблюдения требований являются ключевыми факторами создания более безопасной авиации на всех уровнях.

3.3 Поэтому государства призываются к принятию и реализации мер по укреплению внутренней авиационной безопасности как неотъемлемой части их национальных стратегий обеспечения безопасности гражданской авиации.

— КОНЕЦ —