



ИКАО

Признание эквивалентности мер безопасности Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута



Опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

OSS - 2026

СОДЕРЖАНИЕ

Справочные документы 02

Приложение 17 "*Авиационная безопасность*" к Конвенции о международной гражданской авиации

Вопросы протокола механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Общие положения 05

Обязательства и ответственность

Конфиденциальность

Процесс первоначального отбора

Процесс признания эквивалентности 07

Принципы

Процесс: верификация эквивалентности

Решение: валидация

Результат: признание эквивалентности

Постоянная проверка

Уведомление об изменениях, оказывающих влияние на процесс признания эквивалентности

Практическая реализация договоренностей о признании эквивалентности 12

Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута

Преимущества и проблемы внедрения контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута

Добавление 15

Типовой меморандум о взаимопонимании (МОВ) о взаимном признании мер авиационной безопасности для договоренностей о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута или других договоренностей между (...) и (...)

СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Инструктивный материал, содержащийся в настоящем документе, призван помочь заинтересованным сторонам в признании эквивалентности мер безопасности между государствами и последующей разработке соответствующих договоренностей, таких как соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута. Данный инструктивный материал приводится также в разделе 11.10 *Руководства ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973, Restricted) (13-е издание, 2022 год).

В целях оказания дополнительной помощи государствам-членам ниже приводятся ссылки на стандарты Приложения 17 *"Авиационная безопасность"* и вопросы протокола (ВП), разработанные для механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ).

Приложение 17 *"Авиационная безопасность"* к Конвенции о международной гражданской авиации (12-е издание, июль 2022 года)

В соответствии с поправкой 18 к Приложению 17 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция)

Стандарты 4.4.3 и 4.5.5 и Рекомендуемая практика 2.4.9

предусматривают безопасную перевозку пассажиров, их ручной клади и багажа, перевозимого в грузовом отсеке, а также заключение соглашений о сотрудничестве. Эти стандарты и рекомендуемая практика приведены справа.

4.4.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает досмотр трансферных пассажиров воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, и их ручной клади до посадки на борт воздушных судов, если оно не ввело процесс признания и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения того, чтобы такие пассажиры и их ручная кладь досматривались на надлежащем уровне в пункте отправления и после этого были защищены от несанкционированного вмешательства от пункта досмотра в аэропорту вылета до борта вылетающего воздушного судна в аэропорту трансфера.

4.5.5 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает досмотр перевозимого в грузовом отсеке трансферного багажа перед его погрузкой на борт воздушного судна, занятого в коммерческих авиаперевозках, если оно не ввело процесс признания и не применяет на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения досмотра такого перевозимого в грузовом отсеке багажа в пункте отправления и после этого его защиту от несанкционированного вмешательства в период между вылетом из аэропорта отправления до вылета из аэропорта трансфера.

2.4.9 Рекомендация. Каждому Договаривающемуся государству следует 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.

ВОПРОСЫ ПРОТОКОЛА (ВП) МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ)

Приведенные ниже ВП УППАБ-МНМ разработаны в целях стандартизации порядка проведения мероприятий по линии УППАБ-МНМ ИКАО и оказания помощи государствам-членам в подготовке к проверкам по линии УППАБ-МНМ и мониторинге их собственных систем контроля за обеспечением авиационной безопасности в части реализации мер безопасности в одном пункте маршрута.

Стандарт 4.4.3

1. Если государство полагается на досмотр, проводимый в любых пунктах отправления в иностранном государстве, ввело ли государство процесс признания и применяет ли на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения того, чтобы такие пассажиры и их ручная кладь досматривались на надлежащем уровне в пункте отправления и после этого были защищены от несанкционированного вмешательства от пункта досмотра в аэропорту вылета до борта вылетающего воздушного судна в аэропорту трансфера?
2. Удостовериться в том, что государство официально признало, что стандарты досмотра пассажиров и ручной клади в аэропорту вылета зарубежного государства с точки зрения результатов обеспечения безопасности по крайней мере являются эквивалентными его собственным мерам безопасности, что устанавливается на основе постоянной проверки/оценки следующего:
 - a) **национальных программ/правил**, программы безопасности аэропортов (ПБА) и других процедур и практики, используемых на уровне аэропорта, обеспечивающих реализацию мер контроля в целях авиационной безопасности в аэропорту вылета зарубежного государства;
 - b) **мер контроля эффективности, реализуемых соответствующим полномочным органом** зарубежного государства в аэропорту вылета, включая масштабы, периодичность и результаты реализации мероприятий по контролю качества;
 - c) **степени угроз и риска в зарубежном государстве** и признания действующих в зарубежном государстве договоренностей с другими государствами, если таковые имеются;
 - d) **оборудования служб безопасности, используемого в аэропорту вылета** в зарубежном государстве, включая процедуры эксплуатации, калибровки, технического обслуживания и проверки характеристик;
 - e) **порядка найма персонала, проведения проверок анкетных данных, подготовки и сертификации сотрудников служб безопасности**, работающих в аэропорту вылета в иностранном государстве.
3. Удостовериться в том, что государство на регулярной основе проводит на местах оценки соответствующих процедур обеспечения безопасности в аэропорту вылета в иностранном государстве в качестве средства регулярной проверки признания договоренности. Определить периодичность выполнения оценок на местах и структуру, ответственную за проведение таких оценок.
4. Удостовериться в том, что охватываемые договоренностью о признании трансферные пассажиры и их ручная кладь защищены от несанкционированного вмешательства с момента покидания прибывшего воздушного судна до посадки на вылетающее воздушное судно в трансферном аэропорту государства.

ВОПРОСЫ ПРОТОКОЛА (ВП) МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ)

Стандарт 4.5.5

1. Если государство полагается на досмотр, проводимый в любых пунктах отправления в иностранном государстве, ввело ли оно процесс признания и применяет ли на постоянной основе процедуры, при необходимости в сотрудничестве с другим Договаривающимся государством, для обеспечения того, чтобы такой перевозимый в грузовом отсеке багаж досматривался на надлежащем уровне в пункте отправления и после этого был защищен от несанкционированного вмешательства от пункта досмотра в аэропорту вылета до борта вылетающего воздушного судна в аэропорту трансфера?
2. Удостовериться в том, что государство официально признало, что стандарты досмотра пассажиров и ручной клади в аэропорту вылета зарубежного государства с точки зрения результатов обеспечения безопасности по крайней мере являются эквивалентными его собственным мерам безопасности, что устанавливается на основе постоянной проверки/оценки следующего:
 - a) **национальных программ/правил**, программы безопасности аэропортов (ПБА) и других процедур и практики, используемых на уровне аэропорта, обеспечивающих реализацию мер контроля в целях авиационной безопасности в аэропорту вылета зарубежного государства;
 - b) **мер контроля эффективности, реализуемых соответствующим полномочным органом** зарубежного государства в аэропорту вылета, включая масштабы, периодичность и результаты реализации мероприятий по контролю качества;
 - c) **степени угрозы и риска в зарубежном государстве** и признания действующих в зарубежном государстве договоренностей с другими государствами, если таковые имеются;
 - d) **оборудования служб безопасности, используемого в аэропорту вылета** в зарубежном государстве, включая процедуры эксплуатации, калибровки, технического обслуживания и проверки характеристик;
 - e) **порядка найма персонала, проведения проверок анкетных данных, подготовки и сертификации сотрудников служб безопасности**, работающих в аэропорту вылета в зарубежном государстве.
3. Удостовериться в том, что государство на регулярной основе проводит на местах оценки соответствующих процедур обеспечения безопасности в аэропорту вылета в иностранном государстве в качестве средства регулярной проверки признания договоренности. Определить периодичность выполнения оценок на местах и структуру, ответственную за проведение таких оценок.
4. Удостовериться в том, что охватываемые договоренностью о признании трансферные пассажиры и их ручная кладь защищены от несанкционированного вмешательства с момента покидания прибывшего воздушного судна до посадки на вылетающее воздушное судно в трансферном аэропорту государства.



ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

С тем чтобы избежать необязательного дублирования мер обеспечения безопасности и укрепить глобальную устойчивость системы авиационной безопасности государства, там, где они считают это соответствующим их оценке риска, могут рассмотреть возможность признания систем авиационной безопасности других государств, если они определены как эквивалентные их собственным.

В контексте авиационной безопасности признание эквивалентности определяется как признание и формальное одобрение государством того, что меры безопасности, предпринимаемые другим государством, по крайней мере эквивалентны с точки зрения конечного обеспечения безопасности его собственным мерам безопасности. Такое одобрение может относиться к какой-то одной, нескольким или всем мерам безопасности.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Государства несут полную юридическую ответственность за полеты, совершающиеся с их территории, и оценивают, насколько такое предусмотрено в их национальном законодательстве.

Государства рассматривают свои правовые обязательства как в ракурсе международных обязательств, так и с точки зрения национальных законов.

КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ

Любая информация, которой государства делятся и обмениваются в процессе признания и организационных мероприятий, соответствующим образом защищается. Обработка и защита информации осуществляются в соответствии со взаимно оговоренными условиями. Информация не передается какой-либо третьей стороне без специального согласия государства, к которому она имеет отношение.

Государства обеспечивают доступ к информации конфиденциального характера только тем лицам, чьи официальные обязанности предусматривают необходимость такого доступа и тем, кто, если необходимо, получил соответствующие допуски безопасности.

ПРОЦЕСС ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ОТБОРА

Ответственность за определение, верификацию, валидацию и признание эквивалентности мер безопасности должны нести соответствующие государства, которые могут учитывать рекомендации, представленные эксплуатантами аэропортов и воздушных судов, при определении потенциальных кандидатов. Государства могут использовать данные о соответствии требованиям и сопутствующую информацию, такую как результаты своей деятельности по контролю за обеспечением безопасности, проводимой в иностранных аэропортах, с тем чтобы получить более информированную оценку факторов риска при определении кандидатов на заключение потенциальных соглашений о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута.

Когда государства изучают возможность начать процесс признания эквивалентности мер безопасности, их двусторонние отношения с другими государствами будут играть ключевую роль при выборе надлежащего(их) маршрута(ов) и аэропорта(ов). Авиационная отрасль может также играть важную роль при определении потенциальных кандидатов из числа аэропортов и/или государств, которые могут отвечать требованиям к заключению соглашений о признании эквивалентности мер, в силу своего знания оперативных данных и владения информацией, касающейся применения мер безопасности во всем мире.

Многие эксплуатанты аэропортов поддерживают отношения с иностранными аэропортами, в частности с аэропортами аналогичных размеров и бизнес-моделей. Сюда входит сотрудничество по вопросам авиационной безопасности, обмен передовой практикой, организация визитов и оказание содействия. Аналогичным образом, эксплуатанты воздушных судов имеют хорошее понимание системы организации авиационной безопасности в зарубежных аэропортах, в которые они выполняют полёты, и обладают оперативными данными и информацией, которые могут быть важными для государств. Вся эта информация может быть полезна государствам, которые изучают кандидатов на заключение соглашений об организации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута.



Пользуясь своими сетями и инициативами по наращиванию потенциала с другими аэропортами (например, программы повышения уровня безопасности в аэропортах, обычно называемые APEx), эксплуатанты аэропортов могут иметь возможность привлечь профильных экспертов, получивших соответствующую подготовку для оценки мер безопасности, введённых в иностранных аэропортах, и впоследствии обмениваться результатами своей оценки с соответствующими полномочными органами. Эксплуатанты воздушных судов посредством своих сетей узловых и вспомогательных аэропортов могут также предоставлять государствам соответствующую информацию, получаемую в рамках своих программ проведения проверок и оценок зарубежных операций.

Если государства согласятся использовать отраслевую информацию или опыт в подобных целях, следует рассмотреть возможность заключения письменного соглашения или меморандума о взаимопонимании для обеспечения конфиденциальности информации. Как отмечено выше, государства могут использовать информацию и опыт заинтересованных сторон отрасли для принятия своих обоснованных решений относительно потенциальных соглашений по установлению контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, но такая информация и опыт не подменяют ответственность государства за верификацию и валидацию такой информации и ее оперативное внедрение для определения эквивалентности мер безопасности.

ПРОЦЕСС ПРИЗНАНИЯ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ

ПРИНЦИПЫ

Как описано ниже и показано на **рис. 1**, необходимо отличать процесс, ведущий к признанию эквивалентности, от результата этого процесса, т. е. самого признания. Процесс верификации охватывает все участвующие государства, в то время как окончательное решение о признании эквивалентности может быть принято только одним государством (одностороннее признание), либо на взаимной основе (двустороннее/многостороннее признание). Процесс признания эквивалентности осуществляется на уровне государств.



Рис. 1. Процесс признания эквивалентности

ПРОЦЕСС: ВЕРИФИКАЦИЯ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ

Процесс верификации имеет целью подтвердить, что меры безопасности в государстве по крайней мере эквивалентны, с точки зрения конечного обеспечения безопасности, мерам, предпринимаемым другим государством. На **рис. 2** показано, какой может быть реализация договоренности о признании эквивалентности между государством X (или аэропортом A) и государством Y (или аэропортом B).



Рис. 2. Реализация договоренностей о признании эквивалентности

Примечание. Если не указано другое, все ссылки на государство X (или аэропорт A), государство Y (или аэропорт B) и государство Z (или аэропорт C) основываются на названиях, приведенных на рис. 2. Названия, использованные на рисунке, а также цветовые обозначения последовательно воспроизводятся на рис. 2, 3 и 4. Ссылки на государство W (или аэропорт D) основываются на рис. 4.

Сотрудничество между всеми государствами, вовлеченными в процесс, имеет ключевое значение, даже если конечной целью является одностороннее признание государством Y мер безопасности государства X без встречного признания с другой стороны. Такое сотрудничество оформляется официально, например, через обмен письмами между государством X и государством Y.

Процесс верификации предполагает, что вовлеченные в него государства следуют, как минимум, Стандартам Приложения 17.

Процесс оформляется документально и включает в себя обзор соответствующей документации, а также оценку на месте государством Y применимых процедур по обеспечению безопасности, осуществляемых государством X.

Обзор должен включать оценку государством Y имеющих отношение к делу элементов в документах, предоставленных государством X, таких как:



- a) отчет о проверке УППАБ ИКАО;
- b) национальная программа безопасности гражданской авиации (НПБГА), национальная программа контроля качества (НПКК), ПБА и другие относящиеся к делу программы эксплуатантов по обеспечению безопасности (например, программы безопасности эксплуатанта воздушных судов или AOSP);
- c) характер и степень надзора, осуществляемого соответствующим полномочным органом;
- d) обмен информацией о существующих угрозах и факторах риска;
- e) обмен информацией о договоренностях по признанию, достигнутых с другими государствами;
- f) правила, практика и процедуры, применяемые для реализации всех мер по обеспечению авиационной безопасности;
- g) оборудование для обеспечения безопасности, развернутое в аэропортах, порядок эксплуатации оборудования для обеспечения безопасности и процедуры калибровки и обслуживания такого оборудования, где такое применимо;
- h) отбор персонала для службы безопасности, проверка анкетных данных, подготовка и процедуры сертификации;
- i) меры по мониторингу эффективности деятельности в определенном аэропорту;
- j) инструменты, меры и процедуры обеспечения безопасности;
- k) информация о мерах обеспечения безопасности, собранная в ходе национальных мероприятий по контролю качества (т. е. проверок, наблюдения, инспекций и испытаний), если таковая имеется. Собранная информация должна включать

В случае, если у государства X имеются договоренности о признании с другими государствами, государство Y принимает такие договоренности во внимание при принятии решения о признании эквивалентности системы безопасности государства X. Это может быть сделано путем изучения процессов верификации, реализованных государством X.

Точно также, государство Z и любые другие государства, принимающие воздушные суда из государства Y, должны быть уведомлены о существовании таких договоренностей у государства Y, а также о всех значимых изменениях, внесенных в такие договоренности.

В дополнение к обзору документации процесс верификации должен также включать оценку системы безопасности на местах. В ходе оценки на местах изучаются все имеющие важное значение факторы эксплуатационной деятельности аэропорта и воздушного перевозчика.

Как обзор документации, так и оценка на местах могут фокусироваться на конкретных областях, в которых государство Y стремится добиться признания эквивалентности. Например, государство Y может желать ограничить сферу признания конкретными аэропортами или отдельными элементами системы безопасности в государстве X, такими как досмотр зарегистрированного багажа.



РЕШЕНИЕ: ВАЛИДАЦИЯ

Основываясь на данных процесса верификации, государство Y принимает официальное решение, могут ли меры безопасности в государстве X обеспечить конечную безопасность, эквивалентную той, что обеспечивает его собственная система безопасности. Государство Y принимает решение утвердить или не утверждать эквивалентность мер безопасности и документально оформить такое решение.

РЕЗУЛЬТАТ: ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ

Решение о признании эквивалентности может быть многосторонним, двусторонним или односторонним (см. рис. 3):

- а) *Многостороннее признание эквивалентности.* Более двух государств могут заключить соглашение о признании эквивалентности на многосторонней основе, где признание эквивалентности мер безопасности будет общим для всех государств. Официальное оформление такой договоренности, будь то в виде меморандума о взаимопонимании (МОВ), обмена соответствующими письмами или соглашения о признании, должно предусматривать все требования и обязанности, относящиеся к реализации соглашения о признании. В качестве альтернативы государства могут рассмотреть вариант заключения многостороннего соглашения с использованием соглашений о воздушных сообщениях в качестве основы.
- б) *Двустороннее признание* (государство X признает меры государства Y, а государство Y признает меры государства X). Два государства могут принять решение вступить в соглашение о признании эквивалентности на двусторонней основе, где обе стороны признают эквивалентность мер безопасности друг друга. Такая договоренность может быть оформлена в виде меморандума о взаимопонимании (МОВ), обмена соответствующими письмами или соглашения о признании и должна предусматривать все требования и обязанности, относящиеся к реализации

соглашения о признании. В качестве альтернативы государства могут рассмотреть вариант заключения двустороннего соглашения с использованием соглашений о воздушных сообщениях в качестве основы.

- с) *Одностороннее признание эквивалентности* (например, государство Y признает меры безопасности государства X, однако государство X не признает эквивалентность мер безопасности государства Y). Когда местные условия эксплуатации или национальные правовые ограничения не способствуют выполнению официальной договоренности, одно из государств может заключить с другим государством соглашение о признании эквивалентности на односторонней основе (государство Y в одностороннем порядке признает эквивалентность мер безопасности государства X, которое, в свою очередь, не обязано отвечать аналогичным признанием). Несмотря на то, что по условиям официального одностороннего соглашения государство X не обязано признавать эквивалентность мер авиационной безопасности в государстве Y, обоим государствам в нем должны быть четко определены и указаны обязанности и договоренности по надзору, а также должны иметься положения об обмене информацией.



Рисунок 3 иллюстрирует многостороннее и двустороннее признание эквивалентности. О любых договоренностях по признанию эквивалентности должно быть сообщено государствам, которых они затрагивают, и заинтересованным сторонам авиационной отрасли. Образец официального соглашения о признании эквивалентности мер авиационной безопасности представлен в добавлении.

Рис. 3. Многостороннее и двустороннее признание эквивалентности мер безопасности

ПОСТОЯННАЯ ПРОВЕРКА

После заключения соглашения о признании государству Y необходимо периодически проводить оценку на месте применимых и предпринятых государством X процедур безопасности для целей продления действия соглашения. Частота, с которой должны проводиться оценки на месте, прописывается в соглашении в зависимости от надежности программы государства X по надзору за безопасностью.

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ, ВЛИЯЮЩИХ НА ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ

Любое относящееся к делу изменение, которое может отразиться на действительности соглашения о признании эквивалентности, как можно быстрее обсуждается государствами; например, изменения в условиях эксплуатации или в среде угроз и риска.

Для упрощения и упорядочения изменений в условиях эксплуатации следует выработать механизмы обмена информацией между соответствующими полномочными органами, аэропортами и авиакомпаниями.

Информация о любом ожидаемом значимом изменении в программах обеспечения безопасности, правилах, процедурах или национальном законодательстве, вне зависимости от того, служат ли причиной его появления изменения в среде угроз или соображения местного характера, как можно скорее передается соответствующим государствам.

Если в ходе деятельности по надзору, осуществляемой государством X, наблюдается недостаточное соответствие требованиям, отрицательно сказывающееся на состоянии безопасности, либо имеются обоснованные сомнения в обеспечении указанного соответствия государством X, такая информация как можно скорее передается государству Y.

На основании полученной информации государства вновь оценивают, насколько еще действительно признание эквивалентности. Государство Y оставляет за собой право приостановить или прекратить действие соглашения о признании эквивалентности, если обстоятельства указывают государству Y, что соответствующие меры безопасности, применяемые государством X (либо аэропортом A) более не обеспечивают эквивалентный уровень безопасности.

Если государства заключили друг с другом соглашение о признании эквивалентности, будь то на многосторонней, двусторонней или односторонней основе, все участвующие государства информируются о любом новом или уже существующем соглашении о признании эквивалентности. Точно так же государства оставляют за собой право приостанавливать или прекращать действие их договоренностей, если у них появляется уверенность в том, что новое соглашение о признании эквивалентности, заключенное государством, с которым у них имеется аналогичное соглашение, может повредить или повредит существующим договоренностям.

ПРАКТИЧЕСКАЯ РЕАЛИЗАЦИЯ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ О ПРИЗНАНИИ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ

Взаимное признание мер безопасности, предпринимаемых государствами, может иметь различные прикладные воплощения, самым широко известным из которых является контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута, при котором транзитные пассажиры, их ручная кладь и/или зарегистрированный багаж освобождаются от досмотра в аэропорту пересадки (аэропорт В), если они проходили досмотр на эквивалентном уровне в аэропорту вылета (аэропорт А). Эксплуатанты воздушных судов и аэропорты, основываясь на их собственной оценке риска, могут принять решение не предоставлять освобождения от прохождения процедур обеспечения безопасности на основании таких договоренностей.

КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА

Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута позволяет транзитным пассажирам и их ручной кладью и/или зарегистрированному багажу не подвергаться досмотру, если они уже должным образом прошли досмотр в аэропорту вылета.

Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута может быть всеобъемлющим (когда от повторного досмотра освобождаются и пассажиры, и их ручная кладь, и зарегистрированный багаж) либо частичным (например, освобождающим от досмотра только зарегистрированный багаж). Соглашение о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута может распространяться на все транзитные операции между государствами или ограничиваться конкретным аэропортом или терминалом, определенным числом аэропортов или всеми аэропортами государства.

ПРЕИМУЩЕСТВА И ПРОБЛЕМЫ ВНЕДРЕНИЯ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА

Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута может быть приемлемым не для всех государств и не для всех аэропортов в государстве. Для оценки возможности внедрения контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута рекомендуется для каждого аэропорта и с участием всех заинтересованных сторон провести анализ риска, стоимости и преимуществ.

ПРЕИМУЩЕСТВА

могут включать в себя:

- повышение уровня сотрудничества между государствами;
- повышение устойчивости авиационной безопасности, что может сделать возможным перенаправление ресурсов;
- упрощение процесса транзита для пассажиров с уменьшением времени на стыковки, меньшим количеством опозданий на стыковочные рейсы и сокращением количества не прибывшего багажа ("досылаемого багажа") в конечном пункте прибытия;
- эксплуатационные выгоды и повышение эффективности деятельности аэропортов и авиакомпаний, включая сокращение задержек рейсов;
- повышение уровня удовлетворенности пассажиров ввиду предоставления им более комфортного опыта путешествий.

ПРОБЛЕМЫ,

которые следует принимать во внимание государству Y:

- необходимость модификации аэропортовой инфраструктуры для обеспечения защиты пассажиров в транзитной зоне от несанкционированного вмешательства или необходимость обработки отдельного потока зарегистрированного багажа;
- необходимость увеличения ресурсов, потребных соответствующему полномочному органу для внедрения и обеспечения выполнения договоренностей, включая необходимость проведения оценки на местах;
- необходимость мониторинга изменений в глобальной среде угроз и риска и готовность предпринять соответствующие действия в ответ на такие изменения, например, восстановление на постоянной или временной основе досмотра транзитного потока;
- необходимость выявления любых проблем с ответственностью, которые могут помешать заключению соглашения.

КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА И ВОПРОСЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Договоренности о контроле в одном пункте маршрута затрагивают вопросы, относящиеся к инфраструктуре и соответствующей необходимости защиты транзитных пассажиров и их ручной клади от несанкционированного вмешательства. Основным исходным условием контроля в одном пункте маршрута является требование, чтобы пассажиры и их личные вещи, подпадающие под действие такой договоренности, не смешивались с пассажирами, еще не прошедшими эквивалентного досмотра.

Государствам также необходимо учитывать влияние контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута на деятельность таможи и других пограничных ведомств.

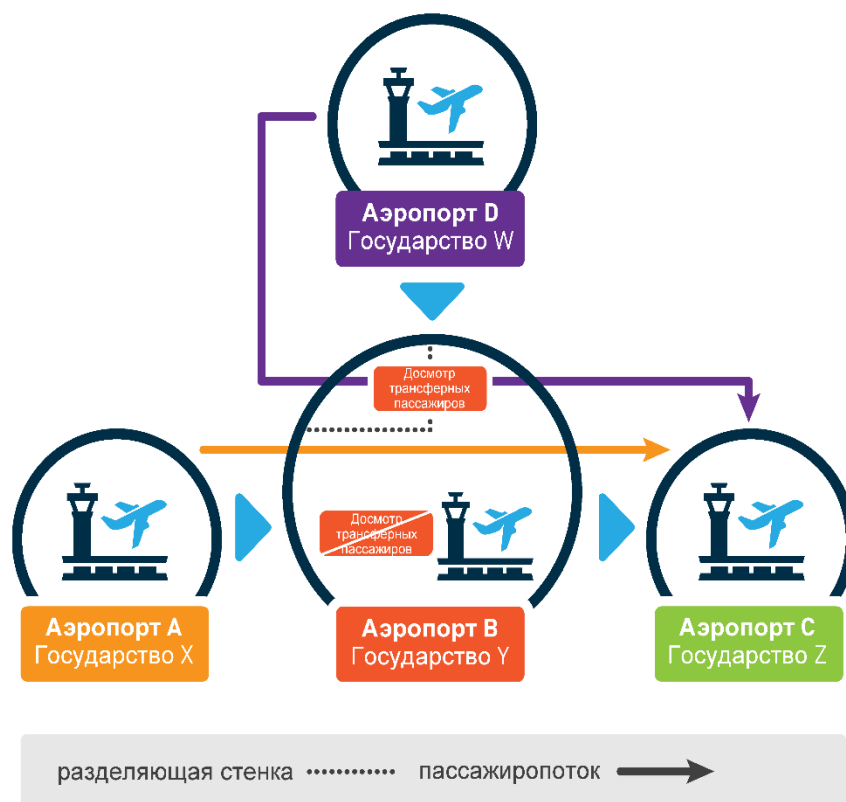


Рис. 4. Разделение пассажиров в рамках контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута

В аэропортах трансфера, где действуют соглашения о контроле в целях безопасности в одной точке маршрута, транзитные пассажиры, не подпадающие под действие такого соглашения, проходят досмотр, прежде чем им будет разрешено присоединиться к пассажирам, на которых распространяется действие этого соглашения. Пассажиры, прибывающие из аэропорта А, отделяются от пассажиров, прибывающих из аэропорта D, пока те не пройдут досмотр. Такой сценарий показан на рис. 4, где государства X и Y имеют соглашение о контроле в одном пункте маршрута между аэропортами А и В, но не имеют такого соглашения с государством W и аэропортом D. Пассажиры, прибывающие из аэропорта D, не должны находиться вместе с транзитными пассажирами, прибывшими из аэропорта А, до тех пор, пока не пройдут досмотр в аэропорту В. Для разделения пассажиров используются физические либо, в качестве альтернативы, процедурные барьеры. В случае процедурного разделения зона прибытия должна быть тщательно досмотрена, прежде чем пассажирам, подпадающим под действие соглашения о контроле в одном пункте маршрута, будет разрешено пребывание в этой зоне.

Для реагирования на любые изменения в среде угроз и риска или на любые другие значимые изменения, влияющие на действительность соглашения о контроле в одном пункте маршрута, должны быть приняты планы действий в чрезвычайных обстоятельствах. В государстве Y (либо в аэропорту В) должны в любое время быть наготове механизмы возобновления досмотра всех пассажиров, ручной клади и/или зарегистрированного багажа, прибывающих из государства X (или аэропорта А).

Соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута должны также учитывать другие соглашения о контроле в одном пункте маршрута, например, транзитные пассажиры, их ручная кладь и/или зарегистрированный багаж, прибывающие в аэропорт В из аэропорта А, могли уже проследовать транзитом через аэропорт А из целого ряда других аэропортов. В ходе процессов валидации и постоянной верификации государство аэропорта А должно быть в состоянии продемонстрировать, что к таким пассажирам, их ручной клади и/или зарегистрированному багажу были применены эффективные меры безопасности либо в аэропорту А, либо в аэропорту, из которого они прибыли в аэропорт А.

ДОБАВЛЕНИЕ

ТИПОВОЙ МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ (МОВ) О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ МЕР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ О КОНТРОЛЕ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА ИЛИ ДРУГИХ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ МЕЖДУ (...) И (...)

Примечание. Используемые в настоящем типовом МОВ формулировки предназначены исключительно для примера. Конечные формулировки могут отличаться в зависимости от нужд государств, принятых в них требований и правил. Во всех случаях перед разработкой и подписанием таких меморандумов следует проконсультироваться с полномочными правовыми органами государства для определения, будет ли соглашение, в которое вступает государство, юридически обязывающим или это будут договоренности, не предполагающие юридической обязательности.

ПРЕАМБУЛА

[Перечислить стороны/участников данного соглашения, включая соответствующие полномочные органы и/или аэропорты, на которые распространяется его действие.]

Принимая во внимание важность положений Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации и, в особенности, для Стандартов *[перечислить соответствующие положения]*, а также положений *[перечислить другие соответствующие положения]*;

Подтверждая обоюдные обязательства сторон/участников настоящего соглашения по защите безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

[перечислить другие соответствующие обязательства]

Стороны/участники согласились о следующем: установить взаимно приемлемые стандарты мер и процедур по обеспечению безопасности, на основании чего *[названия государств]* могут в *[указать соответствующий аэропорт]* освободить от дальнейшего досмотра транзитных пассажиров, ручную кладь и зарегистрированный багаж *[и грузы, при необходимости]*, которые прибыли из *[названия государств и/или аэропортов]* и следуют в *[названия государств и/или аэропортов]*, а также обратные рейсы по тому же маршруту.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

[В этом разделе необходимо указать термины, употребляемые в настоящем МОВ, а также в добавлениях к нему, образующих неотъемлемую часть настоящего МОВ.]

СФЕРА ОХВАТА

[В этом разделе следует установить параметры договоренностей, например, пассажиры, ручная кладь, и/или зарегистрированный багаж, а также выбранные аэропорты и маршруты, список которых образует неотъемлемую часть настоящего документа.]

Пример:

{

В данном МОВ устанавливаются сроки и условия, которые далее более подробно изложены в описании стандартной эксплуатационной процедуры, содержащемся в дополнении к настоящему МОВ, согласно которому стороны/участники взаимно признают и подтверждают меры безопасности, предпринимаемые друг другом в отношении пассажиров, ручной клади и зарегистрированного багажа *[и грузов, при необходимости]*.

Взаимное признание и подтверждение сторонами/участниками мер безопасности в *[названия государств и/или аэропортов]* может вести к реализации договоренностей о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута ("OSS") в отношении следующих транзитом пассажиров, ручной клади и зарегистрированного багажа *[и грузов, при необходимости]* в *[названия государств и аэропортов]*.

Все пассажиры, ручная кладь и/или зарегистрированный багаж *[и грузы, при необходимости]* на маршрутах, на которые распространяется действие настоящих договоренностей, должны в полном объеме проходить досмотр и другие процедуры по обеспечению безопасности в *[названия государств и аэропортов]*.

}

СОГЛАШЕНИЕ О КОНТРОЛЕ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА

[В этом разделе следует описать соглашение о OSS и вытекающие из него эксплуатационные последствия для сторон/участников.]

Пример:

{

[Наименования соответствующих полномочных органов, в чьем ведении находится соглашение о OSS] могут, на условиях постоянного контроля, освобождать от дальнейшего досмотра в *[названия государств и аэропортов]* транзитных пассажиров, ручную кладь и/или зарегистрированный багаж *[а также грузы, при необходимости]*, перевозимых между *[названия государств и аэропортов]* через *[названия государств и аэропортов]* или следующих обратным(и) рейсом(рейсами) по тому же (тем же) маршруту (маршрутам).

Практика осуществления досмотра на маршрутах, на которые распространяется действие настоящего МОВ, может быть восстановлена в *[названия государств и аэропортов]* в следующих случаях:

-
- а) произошел акт незаконного вмешательства, оказавший влияние на упомянутые в соглашении маршруты или рейсы;
 - б) транзитные пассажиры, ручная кладь и/или зарегистрированный багаж [*а также грузы, при необходимости*] не были в полном объеме досмотрены в аэропорту вылета; или
 - с) получена информация о конкретной угрозе в отношении маршрутов или рейсов, упомянутых в соглашении.

При восстановлении режима досмотра [*названия соответствующих полномочных органов, в чьем ведении находится соглашение о OSS*] должны как можно скорее уведомить об этом другие стороны/участников в письменном виде.

}

КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ И НЕРАЗГЛАШЕНИЕ

[В этом разделе речь должна идти о конфиденциальности и защите документов, информации и других данных, полученных, предоставленных друг другу или переданных государствами, включая отчеты об оценке на местах. В нем должны также содержаться положения, предусматривающие уведомление соответствующих государств и заинтересованных сторон отрасли о заключении данного соглашения и о процессе верификации, который был реализован для достижения признания.]

Пример:

{

Стороны/участники должны соблюдать конфиденциальность всех документов, информации и других данных, полученных или переданных другой стороной/участником в рамках настоящего МОВ и добавлений к нему, несмотря на прекращение или приостановление действия настоящего МОВ.

Стороны/участники должны подписать соглашение о неразглашении по форме, прилагаемой к настоящему МОВ (см. дополнение), для обмена конфиденциальной информацией в рамках настоящего МОВ и добавлений к нему.

Стороны/участники должны обеспечить, чтобы их сотрудники, служащие и/или агенты были таким же образом связаны обязательствами в отношении конфиденциальности информации, предусмотренными в настоящем МОВ и добавлениях к нему, и соблюдали их требования.

}

ОСНОВА ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

Общие положения

[В этом разделе следует сформулировать правовые полномочия государств по вступлению в настоящее соглашение, включая их обязательства по обеспечению авиационной безопасности, установленным Международной организацией гражданской авиации, соответствующими Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в частности, Приложением 17, и другими применимыми к ним правовыми инструментами.]

Пример:

{

В соответствии с имеющимися у них в рамках международного права правами и обязательствами стороны/участники подтверждают свои взаимные обязательства обеспечивать защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Стороны/участники подтверждают, что будут действовать в соответствии с положениями по обеспечению авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации и соответствующими Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в частности, Приложением 17, в той мере, в какой такие положения применимы к сторонам/участникам.

Стороны/участники будут требовать, чтобы [названия государств, эксплуатантов воздушных судов и/или аэропортов] действовали в соответствии с такими положениями об обеспечении авиационной безопасности. Соответственно, каждая сторона/участник будет обязана по запросу информировать другие стороны/участников о любых отличиях в их правилах и практике, а также в стандартах авиационной безопасности, которые могут отразиться на деятельности операторов воздушных перевозок других сторон/участников.

}

ПРОЦЕССЫ ВЕРИФИКАЦИИ И ВАЛИДАЦИИ

[В этом разделе следует указать изученные документы и информацию, переданную друг другу в рамках процесса верификации и валидации, и подтвердить, что вовлеченные в процесс государства и аэропорты подтвердили действенность процедур, применяемых друг другом, на основании оценок на местах, проведенных в отношении используемых мер безопасности.]

Пример:

{

Стороны/участники подтверждают, что они обменялись сведениями о всех правилах и прописанных процедурах для обеспечения взаимного понимания применяемых мер безопасности, в частности досмотра пассажиров, ручной клади и/или зарегистрированного багажа. Это включает, в частности, предоставление следующей информации:

-
- a) законодательство, правила, практика и процедуры, которыми руководствуются сотрудники аэропорта при применении соответствующих средств обеспечения безопасности;
 - b) соответствующее досмотровое оборудование, используемое в [названия государств и/или аэропортов], оперативное применение досмотрового оборудования и процедуры калибровки и обслуживания оборудования, где такое применимо;
 - c) набор персонала для службы безопасности, проверка биографических данных, подготовка и процедуры сертификации;
 - d) соответствующие меры по мониторингу эффективности и качества, применяемые в [названия государств и/или аэропортов];
 - e) инструменты, меры и процедуры, используемые для обеспечения безопасности пассажиров, ручной клади и/или зарегистрированного багажа после прохождения ими досмотра в [названия государств и/или аэропортов];
 - f) инструменты, меры и процедуры, используемые для обеспечения безопасности пассажиров, ручной клади и/или зарегистрированного багажа при трансфере в [названия государств и/или аэропортов];
 - g) выявленные примеры серьезного несоответствия (включая планы корректирующих действий, разработанные для исправления таких установленных случаев несоответствия) за последние два года в областях, которые национальными или международными проверяющими органами той или иной стороны/участника были определены как представляющие опасность для безопасности пассажиров, ручной клади и/или зарегистрированного багажа в [названия государств и/или аэропортов];
 - h) соответствующие договоренности по организации надзора со стороны соответствующего полномочного органа каждой из сторон/участников;
 - i) соответствующая информация о любом соглашении о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута либо договоренностях о взаимном признании, заключенных между какой-либо из сторон/участником и третьим государством.

Стороны/участники подтверждают, что они обменялись информацией о соответствующих средствах контроля качества, предусмотренных национальными программами контроля качества и/или эквивалентными действующими документами, если таковые имеются. Это может, в частности, включать в себя:

- a) количество наблюдений, инспекций и испытаний, служащих основой контроля качества;
- b) организации, задействованные в проведении таких наблюдений, инспекций и испытаний;
- c) подробное изложение того, как проводятся такие наблюдения, инспекции и испытания.

Стороны/участники подтверждают, что они обменялись информацией о ситуациях в области угроз и риска друг у друга, включая любые выявленные угрозы в отношении [перечислить государства, аэропорты и/или маршруты/рейсы].

Стороны/участники подтверждают, что они верифицировали применяемые друг другом процедуры на основе оценки на местах и/или компьютерной валидации мер и способов обеспечения безопасности,

применяемых по отношению к пассажирам, ручной клади и/или зарегистрированному багажу [*а также грузам, при необходимости*].

Информация о методике и результатах любых оценок на местах или компьютерной валидации мер и способов обеспечения безопасности другой стороны/участника должны передаваться оценивающей стороной/участником стороне/участнику, чьи меры по обеспечению безопасности оцениваются. Такая информация не должна передаваться никаким третьим лицам без специального согласия вовлеченных в процесс сторон/участников.

Перечень применяемых мер и способов обеспечения безопасности, составленный на основе упомянутого в данном разделе обмена информацией, может быть размещен в дополнении к настоящему МОВ.

}

ПОСТОЯННЫЙ КОНТРОЛЬ

[В этом разделе должны быть описаны механизмы, при помощи которых государства уведомляют друг друга, другие государства, которых может это коснуться, и заинтересованные стороны отрасли относительно значимых изменений, оказывающих влияние на реализацию признания эквивалентности. Сюда должны быть также включены положения о проводимых через регулярные промежутки времени оценках на местах и о частоте их проведения.]

Пример:

{

С началом действия настоящего МОВ стороны/участники должны:

- a) уведомлять друг друга о всех значимых изменениях в программах, правилах и прописанных процедурах, имеющих отношение к реализации настоящего МОВ;
- b) уведомлять друг друга со взаимно согласованной регулярностью о всех значимых изменениях в мерах по контролю качества, упомянутых в настоящем МОВ;
- c) упрощать по взаимной договоренности верификацию применяемых друг другом процедур, основываясь на оценках на местах и/или компьютерной валидации способов обеспечения безопасности по отношению к пассажирам, ручной клади и/или зарегистрированному багажу [*а также грузам, при необходимости*];
- d) с пониманием относиться к запросам любой из сторон/участников об участии ее наблюдателей в инспекциях системы безопасности, проводимых другими сторонами/участниками;
- e) получать письменное согласие друг друга, прежде чем разрешать [*эксплуатантам воздушных судов*] открытие новых рейсов в дополнение к тем, на которые распространяется действие настоящего МОВ;
- f) незамедлительно уведомлять друг друга о появлении любой значимой информации (особенно имеющей отношение к способам обеспечения безопасности) и угроз, которые могут иметь отношение к маршрутам, входящим в сферу действия настоящего МОВ;

- g) уведомлять друг друга о любых новых договоренностях с другими государствами, таких как OSS или договоренности о взаимном признании, либо об изменениях в существующих договоренностях или соглашениях, которые могут иметь отношение к маршрутам, входящим в сферу действия настоящего МОВ;
- h) незамедлительно уведомлять друг друга о всех выявленных значимых несоответствиях требованиям, инцидентах или факторах, которые могут оказать негативное влияние на меры безопасности, применяемые по отношению к зарегистрированному багажу [а также грузам, при необходимости], перевозимому по маршрутам, на которые распространяется действие настоящего МОВ.

}

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ ИНЦИДЕНТАХ И ИХ РАССЛЕДОВАНИЕ

[В этом разделе следует разместить информацию о правах государств по проведению расследований, когда такое необходимо.]

Пример:

{

В случае, когда имеет место акт незаконного вмешательства или серьезное упущение в способах обеспечения безопасности, имеющие отношение к маршрутам, на которые распространяется действие настоящего МОВ, [перечислить соответствующие полномочные органы], относящиеся к государству регистрации рейсов, о которых идет речь, должны инициировать проведение расследования. Другие стороны/участники могут также быть включены в процесс расследования в целях его упрощения.

Ничто в настоящем параграфе не запрещает стороне/участнику, не являющимся инициатором вышеупомянутого расследования, начать проведение собственного расследования.

По завершении расследования все стороны/участники должны быть ознакомлены с его результатами. Если необходимо, каждая из сторон/участников должна предпринять соответствующие корректирующие действия или действия по исправлению причин такого акта незаконного вмешательства или упущения в обеспечении безопасности, согласующиеся с применимыми международными правовыми обязательствами. Каждая из сторон/участников также обязана проинформировать другие стороны/участников о результатах таких действий по исправлению ситуации.

}

КОНСУЛЬТАЦИИ

[В этом разделе содержатся положения о проведении государствами взаимных консультаций в случае возникновения разногласий в рамках настоящих договоренностей либо при необходимости внесения в них изменений.]

Пример:

{

Любые споры или разногласия, возникающие в результате толкования, реализации или применения положений настоящего МОВ, могут быть решены в духе взаимопонимания путем проведения консультаций между сторонами/участниками. Такие консультации могут быть начаты в течение взаимно оговоренного срока с момента получения запроса на проведение консультаций.

Невозможность достичь удовлетворительной договоренности в течение взаимно оговоренного срока с момента начала консультаций дает основание участнику, по чьей просьбе состоялись такие консультации, принять меры к сохранению, отзыву, приостановлению действия или применению соответствующих условий к выдаче разрешений на определенном(ых) маршруте(ах).

}

ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ И ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Временное приостановление в одностороннем порядке

[В этом разделе речь идет о праве каждого из государств временно приостановить действие договоренностей, полностью или частично, ввиду, например, обоснованных сомнений в соответствии действий другой стороны/участника требованиям или эффективности его действий, по соображениям национальной безопасности, национальных интересов, поддержания общественного порядка или охраны общественного здоровья либо по причине неудачного исхода консультаций.]

Пример:

{

Любая сторона/участник может в одностороннем порядке временно приостановить действие настоящего МОВ, полностью или частично, по таким причинам, как соображения национальной безопасности, национальных интересов, необходимость обеспечения общественного порядка или охраны общественного здоровья. Прежде чем приостановить действие настоящего МОВ, такая сторона/участник должна уведомить другие стороны/участников в письменном виде о приостановлении его действия, если только срочность ситуации не помешает выдаче такого уведомления.

Указанная сторона/участник, прежде чем приостановить действие МОВ в одностороннем порядке, должна провести консультации с другими сторонами/участниками если только срочность ситуации не помешает организации таких консультаций.

Сторона/участник, приостанавливающий действие МОВ в одностороннем порядке, может отменить такое приостановление в течение разумного периода времени после того, как перестанет действовать причина приостановления. Указанная сторона/участник может в письменном виде уведомить остальные стороны/участников о прекращении приостановления действия настоящего МОВ.

Находясь под действием чрезвычайных обстоятельств или в целях предупреждения действий, противоречащих положениям настоящего МОВ, участник, считающий, что другая сторона отклонилась от следования положениям настоящего раздела, может в любое время предпринять промежуточные действия.

В случае, если такие действия будут предприняты, участники приложат все усилия для незамедлительного уведомления других участников.

}

Прекращение действия в одностороннем порядке

[В данном разделе следует описать порядок прекращения действия настоящих договоренностей одним из государств и сроки вступления такого прекращения в силу.]

Пример:

{

Любая сторона/участник может в любое время прекратить действие настоящего МОВ, уведомив об этом другие стороны/участников в письменном виде. Действие настоящего МОВ прекращается во взаимно оговоренный срок после даты получения такого уведомления другими сторонами/участниками, если только такое уведомление не будет отозвано с общего согласия всех сторон/участников до истечения указанного срока.

В случае чрезвычайной ситуации или в целях предупреждения действий, противоречащих положениям настоящего МОВ, участник, считающий, что другая сторона отступает от положений настоящего раздела, может прекратить действие настоящих договоренностей в любое время. Если такие действия будут предприняты, участники приложат все усилия для незамедлительного уведомления других участников настоящих договоренностей.

}

ПОПРАВКИ

[В данном разделе описывается порядок, согласно которому государства могут в письменном виде запросить внесение любых поправок к любой части имеющихся договоренностей, которые должны получить письменное одобрение всех государств, участвующих в таких договоренностях.]

Пример:

{

Настоящий МОВ и добавления к нему могут быть дополнены в письменном виде в любое время с письменного согласия всех сторон/участников, при этом любые такие поправки становятся неотъемлемой частью настоящего МОВ и добавлений к нему. Указанные поправки вступают в силу с даты, определенной в письменном виде сторонами/участниками.

}

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

[В данном разделе следует определить координационные центры в каждом государстве для обмена соответствующей информацией.]

ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ

[В этом разделе следует указать дату вступления в силу настоящих договоренностей.]

ПОДПИСИ

[Данный раздел содержит подписи официальных представителей участвующих государств, уполномоченных заключать договоренности о признании эквивалентности.]

ДОПОЛНЕНИЯ К ТИПОВОМУ МЕМОРАНДУМУ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ (МОВ)

ДОПОЛНЕНИЕ А. ПЕРЕЧЕНЬ АЭРОПОРТОВ, ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И/ИЛИ МАРШРУТОВ

(включает все аэропорты и/или эксплуатантов воздушных судов, признанных сторонами/участниками, а также отдельные маршруты, если такое применимо)

ДОПОЛНЕНИЕ В. СОГЛАШЕНИЕ О НЕРАЗГЛАШЕНИИ

Стороны/участники не должны раскрывать, распространять или другим образом делать доступной любую документацию, ее содержание или любые соответствующие данные, полученные в результате обмена информацией между собой, каким-либо третьим лицам или организациям без предварительного получения письменного согласия сторон/участников и/или использовать такую документацию, ее содержание и любые соответствующие данные для любых целей, выходящих за рамки настоящего МОВ, кроме случаев, когда такое может требоваться по закону. В случае если такое раскрытие или использование требуется по закону, сторона/участник, получившие информацию, должны уведомить в письменном виде сторону/участника, предоставивших документ, информацию или данные.

В случае нарушения конфиденциальности любого такого документа, информации или других данных, в целом или частично, сотрудниками, служащими и/или агентами одной из сторон/участников, такие сторона/участник должны предпринять соответствующие действия против сотрудников, служащих и/или агентов, ответственных за данное нарушение, в соответствии с законодательством государства.

ДОПОЛНЕНИЕ С. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

(суммарный перечень мер безопасности, применяемых сторонами/участниками)

- обеспечение безопасности аэропорта
- требования к планированию аэропортов
- неконтролируемая зона, контролируемая зона, охраняемые зоны ограниченного доступа и особо важные участки охраняемых зон ограниченного доступа
- зоны аэропортов с особым режимом безопасности
- контроль и управление доступом
- досмотр лиц, не относящихся к пассажирам, и переносимых ими вещей
- досмотр транспортных средств
- наблюдение, патрулирование и другие способы физического обеспечения безопасности
- обеспечение безопасности воздушного судна
- пассажиры и ручная кладь
- досмотр пассажиров и ручной клади
- защита пассажиров и ручной клади
- пассажиры, потенциально способные на нарушение порядка
- зарегистрированный багаж
- досмотр зарегистрированного багажа
- защита зарегистрированного багажа
- установление принадлежности багажа
- грузы и почта
- средства обеспечения безопасности грузов и почты
- защита грузов и почты
- почта и имущество эксплуатанта воздушных судов
- бортприпасы
- аэропортовые припасы
- меры обеспечения безопасности в полете
- набор и подготовка сотрудников
- оборудование обеспечения безопасности
- рейсы для высокопоставленных лиц (VVIP)

— КОНЕЦ —