

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ПОЛИТИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НЕКОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ**

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Вопросы обеспечения безопасности неконтролируемых зон аэропортов, не только в охраняемых зонах ограниченного доступа, становятся все более высокоприоритетными после нескольких террористических атак. МСА собрало мнение членов своей организации, принимая во внимание практическую реализацию конкретных мер обеспечения безопасности в неконтролируемых зонах и опасения относительно потенциальной ответной реакции на такие события. В частности, демонстрируется увеличение риска представления аэропортами мер, преследующих на первый взгляд добрые намерения, но, в конечном счете, обреченные на провал.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению настоящий доклад о передовом опыте и политике относительно обеспечения безопасности неконтролируемой зоны аэропорта;
- b) обратиться ко всем государствам продолжить работу по обеспечению безопасности с аэропортами с целью четкого определения обязанностей, отчетности и системы измерений;
- c) обратиться к ИКАО с просьбой разработать дополнительный инструктивный материал, который четко определяет задачи и надлежащие меры, относящиеся к безопасности неконтролируемой зоны аэропорта, с учетом освещения указанного инструктивного материала посредством уведомляющих писем государствам и других механизмов;
- d) обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* по всем вопросам, представленным в этом документе;
- e) поручить Совету включить необходимые меры относительно безопасности в неконтролируемых зонах аэропорта при разработке Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), представленного в A39-WP/15.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 "Безопасность" Дос 8973, <i>Руководство по авиационной безопасности</i> A39-WP/16 EX/4 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" A39-WP/15 EX/3 "Разработка Глобального плана обеспечения авиационной безопасности" <i>Глобальное заявление ИКАО о контексте риска</i>

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА. 16-2612

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Террористические атаки в зоне общего доступа аэропорта Брюсселя 22 марта 2016 года и аэропорта имени Ататюрка в Стамбуле 28 июня 2016 года вновь остро акцентировали внимание всех заинтересованных сторон в авиации на вопрос защиты зданий аэропортов. Изменения террористических методов в сторону атак террористов-смертников и присутствие отдельных радикально настроенных лиц по всему миру привело к тому, чтобы рассматривать терминалы аэропортов желанной мишенью для террористических атак. Акцент на неконтролируемых зонах аэропортов в немалой степени является видимым результатом для усиления мер обеспечения авиационной безопасности, по мере перехода пассажиров в охраняемую зону на их пути к воздушному судну.

1.2 Неконтролируемые зоны аэропортов (помещения аэропортов, открытые для доступа широкой общественности) подпадают под действие общих правил безопасности, принятых национальными полномочными органами. Соответственно национальные полномочные органы должны осуществлять анализ и координировать с аэропортами с целью определения необходимых мер для противодействия специфическим сценариям угроз.

1.3 В настоящее время деятельность в отношении авиационной безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов ведется по нескольким направлениям, как на национальном, так и на глобальном уровне:

- a) Совет ИКАО, в целях обеспечения надлежащих действенных мер, согласился с тем, чтобы включить в поправку 15 к Приложению 17 "Безопасность" два стандарта касательно обеспечения безопасности неконтролируемой зоны. Они заменят существующую рекомендуемую практику. МСА высоко оценил основанный на оценке рисков подход этих новых стандартов и признает необходимость решать указанные вопросы в рамках стандартов, изложенных в Приложении 17 "Безопасность".
- b) Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности, представленное в документе A39-WP/16, предлагается дополнить текстом следующего содержания: *"Ассамблея, ... рекомендует государствам-членам в соответствии со своим внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS и возможностям каждого государства способствовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы:*

ж) учитывать риск нападений в неконтролируемых зонах, включая здания аэропортов, путем выработки совместно со всеми заинтересованными сторонами культуры координированного поддержания постоянной бдительности, мер по сдерживанию, предотвращению, реагированию и сохранению устойчивости системы перед лицом возникающих угроз, принимая во внимание необходимость поддержания практического баланса между необходимостью применения эффективных и устойчивых мер по обеспечению авиационной безопасности и упрощению формальностей для пассажиров."

- с) Согласно всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) безопасность в неконтролируемых зонах аэропортов также вошла в состав первостепенных рисков для авиации в ближайшее время.

1.4 Аэропорты соглашаются с тем, что у них есть обязательства обеспечивать интересы своих пассажиров, а также брать на себя ответственность за обеспечение безопасности имущества пассажиров, персонала и клиентов.

1.5 Аэропорты уже применяют передовые методы, принимая во внимание каждую угрозу и используя строгие, всеобъемлющие, многоуровневые, основанные на оценке рисков подходы, которые обеспечивают надежную авиационную безопасность, осуществляя при этом открытые, доступные и выгодные авиаперевозки.

1.6 Администрация аэропортов и местные правоохранительные органы несут совместную ответственность за обеспечение безопасности в зоне общего пользования аэропорта в соответствии с местной оценкой угрозы, при этом определение и согласование подотчетности и ответственности имеет очень важное значение для обеспечения хорошо отлаженной системы взаимодействия.

2. ОПАСЕНИЯ АЭРОПОРТА

2.1 Однако на нормативном уровне и в некоторых государствах обязанности за обеспечение безопасности могут быть не определены и отличаться. В этой связи одна из степеней уязвимости будет связана с отсутствием согласованной ответственности.

2.2 Существует риск при внедрении стандартов касательно обеспечения безопасности неконтролируемой зоны аэропорта, при котором некоторые государства могут внедрять нецелесообразные меры, такие, как досмотр с помощью технических средств на входе в здание аэровокзала. Это может создать новый риск простого перемещения уязвимых мест, создавая при этом существенное неудобство для пассажиров. Многие государства согласны.

2.3 Кроме того, существует риск, что такие стандарты могут быть истолкованы слишком широко, способствуя тем самым включать в "неконтролируемую зону аэропорта" участки, не имеющие массового скопления людей, такие, как отели и парковки автотранспорта, принадлежащие аэропорту. Мы считаем, что такие подходы могут способствовать рассредоточению ресурсов службы безопасности и отвлекать от наиболее опасных по степени уязвимости зон.

3. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ И МЕРЫ

3.1 МСА и аэропорты-члены организации определили несколько основных видов деятельности, имеющих по нашему мнению критически важное значение для обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне аэропорта:

- а) Обеспечение наличия механизма обмена информации об угрозах между местными правоохранительными органами, разведывательными службами и персоналом аэропорта, имеющим допуск к секретной информации. Это должно включать соответствующие механизмы для регулярного обновления информации и экстренной связи, а также механизм обеспечения санкционированного доступа соответствующих сотрудников аэропорта к закрытой информации;

- b) Установление действенного процесса сотрудничества между аэропортами и государственными органами и достижения соглашения по вопросу определения термина "Неконтролируемая зона аэропорта", которая может включать зоны массового скопления людей внутри или рядом с терминалом и в зонах, где наблюдается постоянное сосредоточение людей. Четкое определение термина имеет важное значение для установления объема и содержания мероприятий, а также обеспечения направленности мер в зоны повышенного риска, а не на все имущество в собственности аэропорта;
- c) Координация совместного процесса между аэропортами, государственными органами и местными полномочными органами по проведению по мере необходимости оценки уязвимости аэропорта для определения необходимых корректирующих мер по обеспечению безопасности;
- d) Внедрение подхода, основанного на оценке рисков – аэропортам следует обсуждать наиболее соответствующие для их текущей ситуации меры и совместно с местными полномочными органами идентифицировать по отдельности их достоинства и недостатки;
- e) Согласование (между аэропортами, государственными органами и местными полномочными органами) применения ряда легко приспособляемых мер для усиления безопасности, как того требует степень угрозы, включая использование эффективных мер привлечения внимания для сдерживания, таких как оборудование и команда кинологов для обнаружения взрывчатых веществ, патрулирование сотрудниками правоохранительных органов и выявление поведенческих особенностей;
- f) Согласование четко определенных критериев снижения мер безопасности в тех случаях, когда степень угрозы это позволяет;
- g) Определить способы снижения очередей и многолюдных мест, а также недопущение узких мест и скопления людей в процессе обслуживания пассажиров;
- h) Обеспечение надежной культуры безопасности, проявление бдительности и наблюдательности, своевременное сообщение о подозрительном поведении всех сотрудников аэропорта вне зависимости, состоят ли они на службе у Государства, аэропорта или субподрядчиков.

4. **ВЫВОД**

4.1 Несомненно, неконтролируемые зоны аэропортов, как открытое пространство общего пользования, являются излюбленной целью террористических атак, поскольку в нем собираются разнородные люди различного национального происхождения, также существует возможность нарушения эксплуатационной деятельности аэропорта и значительных финансовых последствий.

4.2 МСА поддерживает решения, принятые ИКАО в этом отношении, и предлагаемую политику в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*.

4.3 Вместе с тем, мы видим острую потребность в следующем:

- a) ясность и четкость в распределении ролей и зоны ответственности, их объёма и содержания между государством и аэропортами;
- b) надлежащий обмен информацией между разведывательными службами и операторами аэропортов;
- c) предоставление государством достаточных ресурсов для обеспечения видимого и эффективного патрулирования неконтролируемых зон аэропорта;
- d) ясность позиции в донесении ее до государств, что обеспечение безопасности неконтролируемой зоны – это не дополнительный досмотр с помощью технических средств.

4.4 В этой связи, мы будем просить включить дополнительные пункты в *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*, привести в соответствие представленный Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и разработать четкий подробный Инструктивный материал по этим вопросам.

— КОНЕЦ —