



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

РЕАЛИЗАЦИЯ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Австралией, Объединенными Арабскими Эмиратами и
Соединенным Королевством)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Меры по реализации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, выполняемые в соответствии с требованиями Приложения 17 SARPS, повышают уровень сотрудничества и взаимодействия между государствами. Договоренности о реализации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута между государствами, имеющими схожие точки зрения, влекут за собой определенные преимущества: например, более эффективную эксплуатацию, сокращение времени на трансфер пассажиров и повышение степени удовлетворенности пассажиров.

Тем не менее реализация контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута до сих пор применяется в мире sporadически. Необходимо продолжать политику поощрения государств к заключению соглашений о сотрудничестве и реализации мер по контролю в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем исключения необязательного дублирования мер по обеспечению безопасности в тех случаях, когда уже предпринятые меры безопасности считаются эквивалентными и когда это отвечает положениям инструктивных материалов, содержащихся в *Руководстве по обеспечению авиационной безопасности* (Дос 8973) с принятыми к нему добавлениями.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) предложить государствам продолжить политику следования принципам международного сотрудничества, изложенным в соглашениях об оказании услуг воздушного транспорта, и реализации мер по контролю в целях безопасности;

б) поддержать необходимость заключения государствами соглашений о сотрудничестве, таких как двусторонние и многосторонние соглашения, и реализации договоренностей о контроле в целях безопасности в одной точке маршрута в соответствии с конкретными нормативными положениями Приложения 17 и *Руководства по обеспечению авиационной безопасности* (Дос 8973) ИКАО для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем исключения необязательного дублирования мер по обеспечению безопасности там, где такое соответствует их оценке риска.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Авиационная безопасность и упрощение формальностей</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочные материалы</i>	<i>Отчет Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (Дос 10123)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе Второй конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2), проводившейся 29-30 ноября 2018 года, обсуждались вопросы, связанные с договоренностями по контролю в целях безопасности в одной точке маршрута. Участники HLCAS/2 пришли к выводу о том, что наличие договоренностей по контролю в целях безопасности в одной точке маршрута между государствами, имеющими схожие точки зрения, может предоставить определенные преимущества: например, более эффективную эксплуатацию, сокращение времени на трансфер для пассажиров и повышение степени удовлетворенности пассажиров. Участники конференции призвали государства к заключению соглашений о сотрудничестве и к реализации мер по контролю в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем исключения необязательного дублирования мер по обеспечению безопасности в тех случаях, когда это отвечает положениям инструктивных материалов, содержащихся в *Руководстве по обеспечению авиационной безопасности (Дос 8973)* с принятыми к нему добавлениями.

1.2 Одной из стратегических целей Группы экспертов по авиационной безопасности ИКАО был мониторинг развития концепции контроля в целях безопасности в одной точке маршрута и продвижение заключения новых многосторонних договоренностей о контроле в целях безопасности в одной точке маршрута между государствами для того, чтобы избежать дублирования мер по обеспечению безопасности всюду, где такое целесообразно.

1.3 В Приложении 17 содержатся Стандарты 4.4.3 и 4.5.4, а также Рекомендация 2.4.9, которые позволяют государствам освободить пассажиров, их ручную кладь и зарегистрированный багаж от повторных проверок при условии, что реализован процесс признания эквивалентности мер безопасности, гарантирующий эквивалентность мер безопасности (с точки зрения конечного обеспечения безопасности), предпринимаемых в одном государстве, мерам безопасности, реализуемым в другом государстве (государствах).

2. ПРЕИМУЩЕСТВА И ПРОБЛЕМЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОЙ ТОЧКЕ МАРШРУТА

2.1 Тем не менее внедрение контроля в целях безопасности в одной точке маршрута до сих пор носит в мире спорадический характер.

2.2 Контроль в целях безопасности в одной точке маршрута может носить общий характер (когда от повторной проверки освобождаются как трансферные пассажиры с ручной кладью, так и их зарегистрированный багаж) либо частичный (например, когда от повторной проверки освобождается только трансферный зарегистрированный багаж). Договоренности о контроле в целях безопасности могут покрывать все трансферные операции между двумя или

более государствами, либо их действие может распространяться только на отдельные аэропорты и отдельные маршруты. Признание эквивалентности может быть реализовано только одним государством (одностороннее признание) либо быть взаимным (двустороннее/многостороннее признание).

2.3 Дублирование усилий по обеспечению безопасности, необязательное между государствами с устоявшимися режимами безопасности, может нанести вред обеспечению авиационной безопасности ввиду отвлечения таким образом ресурсов от их эффективного использования и возможности перенаправления туда, где они были бы нужнее для повышения эффективности и устойчивости авиационной безопасности.

2.4 В то время как соответствующим полномочным органам по обеспечению авиационной безопасности могут потребоваться дополнительные ресурсы для реализации и поддержания мер контроля в целях безопасности в одной точке маршрута (включая необходимость изменения режима мониторинга в условиях, изобилующих угрозами и рисками), представители отрасли (эксплуатанты воздушных судов и аэропортов) получают ряд взаимных преимуществ, таких как повышение эффективности эксплуатации, сокращение времени, потребного для трансфера, сокращение количества утерянного багажа и повышение уровня удовлетворенности пассажиров.

2.5 В марте 2018 года между Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Австралийским Сообществом и Объединенными Арабскими Эмиратами был подписан трехсторонний меморандум о взаимопонимании в отношении мер по обеспечению авиационной безопасности, применяемых к трансферному зарегистрированному багажу на маршрутах между Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Австралийским Сообществом и Объединенными Арабскими Эмиратами, направленный на обеспечение более тесного сотрудничества и взаимодействия в области авиационной безопасности. Принимая во внимание наличие постоянной угрозы гражданской авиации со стороны террористов, это соглашение обеспечивает важные преимущества в области авиационной безопасности для рейсов, соединяющих эти три государства, а также повышает уровень взаимопонимания и обмена информацией в отношении соответствующих процедур по обеспечению авиационной безопасности. В основе этого договора лежат новые принципы международного сотрудничества в области авиационной безопасности, выработанные ИКАО, и он представляет собой одно из первых заключенных соглашений такого рода.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Реализация контроля в целях безопасности в одной точке маршрута повышает уровень сотрудничества, взаимопонимания и обмена информацией по соответствующим процедурам обеспечения авиационной безопасности между государствами. Необходимо, чтобы больше государств, имеющих схожие точки зрения, рассмотрели возможность развития сотрудничества путем заключения двусторонних и/или многосторонних соглашений/меморандумов о взаимопонимании, касающихся контроля в целях безопасности в одной точке маршрута, предусматривающих применение эквивалентных мер безопасности, что позволило бы проложить дорогу к реализации контроля в целях безопасности в одной точке маршрута. Государства следует также призывать к обеспечению реализации договоренностей о контроле в целях безопасности в одной точке маршрута согласно соответствующим SARPS и инструктивным материалам Приложения 17 для повышения устойчивости авиационной безопасности через развитие сотрудничества и надлежащее использование ресурсов.