



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

**СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ОРГАНАМИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Южной Африкой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Угрозы для авиации продолжают оставаться сложными и трудными для их смягчения. Именно по этой причине одно ведомство или министерство не может взять на себя ответственность за обеспечение защиты авиационной системы от этих угроз. Следовательно ключевым фактором достижения успеха в реализации мер авиационной безопасности является сотрудничество между государственными органами и заинтересованными сторонами авиационной отрасли с главным акцентом на обеспечении защиты людей и имущества.

Чтобы подчеркнуть эту трудную задачу, будет рассмотрен опыт Южной Африки в вопросах борьбы с целым рядом преступлений, затрагивающих авиапассажиров, посредством создания структуры сотрудничества в Международном аэропорту имени О. Р. Тамбо (ORTIA).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- б) рекомендовать другим государствам, которые еще этого не сделали, наладить сотрудничество и взаимодействие и выстроить партнерские отношения в целях достижения более эффективной реализации Стандартов и Рекомендуемой практики.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 "Безопасность" "Глобальный план обеспечения авиационной безопасности" (Doc 10118) Резолюция 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2016)

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Угрозы для авиации продолжают оставаться сложными и трудными для их смягчения. Именно по этой причине одно ведомство или министерство не может взять на себя ответственность за обеспечение защиты авиационной системы от этих угроз. Следовательно ключевым фактором достижения успеха в реализации мер авиационной безопасности является сотрудничество между государственными органами и заинтересованными сторонами авиационной отрасли с главным акцентом на обеспечении защиты людей и имущества.

1.2 Приложение 17 признает этот факт в следующем Стандарте: "Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы соответствующий полномочный орган определял и распределял задачи и координировал деятельность министерств, ведомств и других организаций государства, эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление." В Стандарте 4.8.3 далее говорится, что: "Каждое Договаривающееся государство обеспечивает в соответствии со Стандартами 3.1.5, 3.2.2 и 3.2.3 координацию действий по применению мер безопасности в неконтролируемых зонах между соответствующими министерствами, ведомствами и другими организациями государства, а также прочими органами, и определяет соответствующие обязанности по обеспечению безопасности в неконтролируемых зонах в своей национальной программе безопасности гражданской авиации."

1.3 Данный факт также признается в Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) тем, что одним из его главнейших принципов является "сотрудничество и обмен информацией". В ГПАБ также отмечено в качестве ключевого приоритета номер пять следующее: "**Расширение сотрудничества и поддержки.** Расширение взаимодействия между государствами и внутри государств позволяет достичь ключевых целей в области авиационной безопасности быстрее и эффективнее". В рамках этого приоритета указано следующее приоритетное действие: "Обеспечить, чтобы все заинтересованные национальные структуры были активно вовлечены в реализацию мер."

1.4 Резолюция 2309 Организации Объединенных Наций "*Настоятельно призывает* все государства обеспечить, чтобы все их соответствующие внутренние министерства, ведомства и другие организации тесно и эффективно сотрудничали по вопросам авиационной безопасности".

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Затронутые выше проблемы возлагают на все заинтересованные стороны авиационной безопасности обязанность по налаживанию сотрудничества и взаимодействия в достижении условий, обеспечивающих более надежную авиационную безопасность.

2.2 За последние несколько лет Южная Африка стала свидетелем эскалации преступлений против международных и внутренних авиапассажиров (включая пользователей аэропортов), грабежа ценного груза, а также упрощение ввоза контрабанды и нелегальных иммигрантов. Это привело к необходимости принятия мер по предотвращению, расследованию этих преступлений и борьбе с ними.

2.3 Расследование факторов, мешающих эффективной борьбе с этими преступлениями, показало, что причина кроется в отсутствии координации между различными правоохранительными органами, действующими в аэропорту и вокруг него.

2.4 Был разработан, утвержден и внедрен всеми соответствующими заинтересованными авиационными сторонами Комплексный многопрофильный тактический план обеспечения авиационной безопасности (IMDTSP) для аэропорта и окружающих его полицейских участков. Основопологающим условием успеха данного плана были активная поддержка и руководство со стороны различных министров правительства Южной Африки, возглавляемого в то время министром полиции.

2.5 План IMDTSP опирается на пять основных элементов.

2.5.1 Основной элемент 1. Разведанные, которые предоставляются через Разведывательный координационный комитет, включая антикоррупционные стратегии досмотра сотрудников аэропорта и негласные проекты по инфильтрации в синдикаты организованной преступности, действующие в аэропорту и вокруг него.

2.5.2 Основной элемент 2. Усиленная охрана неконтролируемой зоны, которая обеспечивает управление движением транспорта на непосредственно прилегающих к аэропорту дорогах и законное правоприменение в пределах неконтролируемой зоны аэропорта.

2.5.3 Основной элемент 3. Проактивные меры правоохранительных органов по предотвращению вооруженных столкновений или реагированию на уголовные преступления, совершаемые в пределах зоны их ответственности, с объединением сил, когда это возможно, для повышения таких возможностей.

2.5.4 Основной элемент 4. Меры реагирования, содействующие успешному судебному преследованию нарушителей путем расследования, сопоставления и анализа фактов.

2.5.5 Основной элемент 5. Охрана маршрутов и территориально-производственных комплексов вокруг аэропорта для обеспечения охраны подъездных автодорог и борьбы с криминалом, который выходит за пределы аэропортовой юрисдикции в соседние окрестности через преступные синдикаты. В борьбе со всеми преступлениями участвуют полицейские участки и полицейская неотложная служба (К9) путем оказания проактивных мер и ответных мер полиции, которые снижают уровни приоритетных преступлений в районах, граничащих с аэропортом.

2.5.6 Оперативный пункт Объединенного оперативного центра (ЮОС), который функционирует круглосуточно семь дней в неделю и является координационным узловым пунктом для всех инцидентов, требующих незамедлительного многопрофильного тактического уровня подхода к преступлению или другим, связанным с авиационной безопасностью инцидентам.

2.6 Ежедневно руководитель ЮОС проводит совещание для обеспечения координации ресурсов в аэропорту в целях борьбы с преступностью. Проводится анализ инцидентов/преступлений за предыдущий день, включая планирование и расстановку сил на следующие сутки. Стратегия расстановки сил для борьбы с преступностью согласовывается с анализом структуры преступлений и инструктажом Разведывательного координационного комитета (ИСС) от Координационного комитета объединенных операций (ЮОССОМ).

2.7 ЮОССОМ обеспечивает надзор за уязвимостями в системе авиационной безопасности, рисками и угрозами в аэропорту. Совещания ЮОССОМ проводятся ежедневно в период стабилизации, и частота совещаний впоследствии сокращается до одного раза в неделю при условии поддержания стабильности авиационной безопасности в ОРТИА. Руководство высшего звена является частью этих совещаний в аэропорту для рассмотрения проблем, которые требуют принятия стратегических решений для формирования концепции, а также для получения ответной информации от ЮОС, который представляет отчеты по пяти основным элементам плана IMDTSP.

2.8 Совещание ЮОССОМ в расширенном составе созывается один раз в месяц (ранее – еженедельно в период стабилизации), когда к представителям ЮОССОМ присоединяются их старшие менеджеры и внешние участвующие стороны от территориально-производственных комплексов, полиции, соответствующего полномочного органа и поддерживающих министерств. Такие совещания позволяют обеспечивать более масштабную реакцию от внешних участников, не

осуществляющих свою деятельность в аэропорту, и проводить информационные сессии по проблемам, с которыми имеют дело внешние участники, косвенно поддерживающие аэропорт – национальная прокуратура и другие соответствующие министерства и ведомства. Эта структура разрабатывает стратегии и обеспечивает так необходимое стратегическое руководство для содействия и поддержки реализации программы авиационной безопасности аэропорта.

2.9 Местный комитет авиационной безопасности аэропорта (LASC) под председательством назначенного эксплуатанта аэропорта также обеспечивает определенную платформу для взаимодействия на стратегическом уровне Комитета эксплуатантов аэропорта (АОС), Комитета эксплуатантов авиагруза (АСОС) и Комитета эксплуатантов розничной торговли.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 В целом, изложенная выше модель в том виде, как она реализуется в Международном аэропорту имени О. Р. Тамбо, подчеркивает тот факт, что успешного применения мер авиационной безопасности можно добиться посредством проведения основанных на разведанных операциях, обмена информацией и сотрудничества, включающего (но не ограничивающегося этим) взаимодействие между государственными органами и заинтересованными авиационными сторонами.

— КОНЕЦ —