



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

**ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ.  
КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА**

(Представлено Колумбией, Перу и Чили  
при поддержке Боливии, Бразилии, Панамы, Уругвая и Эквадора)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

С 1995 года Международная организация гражданской авиации (ИКАО) постоянно призывает государства разрабатывать и подписывать международные документы о взаимном сотрудничестве, позволяющие государствам сотрудничать в рамках конкретных и долгосрочных обязательств в отношении технического обмена и признания эквивалентности мер безопасности гражданской авиации, способствуя тем самым лучшему распределению ресурсов, упрощению формальностей при обеспечении авиационной безопасности и воздушных перевозках, а также повышению степени удовлетворенности пользователей услугами в сфере международного воздушного транспорта.

С учетом вышеуказанного, а также выводов 16-го совещания полномочных органов гражданской авиации региона SAM (RAAC/16), состоявшегося в Лиме, Перу, 6 и 7 декабря 2018 года, на котором полномочным органам было настоятельно рекомендовано продолжать усилия по обеспечению признания эквивалентности, 6 декабря 2019 года на первом Международном форуме по новым перспективам упрощения формальностей в рамках системы безопасности гражданской авиации, состоявшемся в Боготе, Колумбия, было принято решение о подписании рамочного соглашения о многонациональном сотрудничестве в области авиационной безопасности (AVSEC) и признании эквивалентности мер безопасности гражданской авиации при досмотре пассажиров, ручной клади, личных вещей и багажа между южноамериканскими договаривающимися государствами Конвенции о международной гражданской авиации, а именно между Колумбией, Перу и Чили. Важно отметить, что, хотя соглашение об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута является соглашением между двумя или более договаривающимися государствами, оно предназначено для конкретных международных аэропортов, а именно международного аэропорта имени Хорхе Чавеса в Лиме и международного аэропорта Эльдorado в Боготе. Чили, со своей стороны, проводит необходимый правовой анализ для получения надлежащей оперативной поддержки со стороны регулирующих органов.

<sup>1</sup>Текст на испанском языке представлен Колумбией.

<p><b>Действия:</b> Ассамблее предлагается:</p> <p>а) содействовать получению государствами выгод контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута на региональном уровне и поддерживать его внедрение государствами в регионе в целях повышения устойчивости мер авиационной безопасности, упрощения формальностей и улучшения обслуживания пассажиров на основе сотрудничества и надлежащего использования ресурсов;</p> <p>б) рассмотреть преимущества осуществления контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута в соответствии с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), которые позволят регионам повысить эффективность и устойчивость воздушного транспорта за счет согласования мер авиационной безопасности и упрощения формальностей;</p> <p>в) настоятельно призвать государства обмениваться информацией о результатах проверок, проведенных ИКАО по линии МНМ-УППАБ, в качестве средства проведения анализа рисков, который может способствовать разработке соглашений или меморандумов о взаимопонимании относительно контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута;</p> <p>г) разработать инструктивный материал и оказать дополнительную техническую помощь в региональном внедрении системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости мер авиационной безопасности, упрощения формальностей и улучшения обслуживания пассажиров на основе сотрудничества и надлежащего использования ресурсов;</p> <p>е) провести консультации с договаривающимися государствами о необходимости введения мер и процедур в дополнение к тем, которые определены в рамочном соглашении об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута. Любые особые требования такого типа должны представляться соответствующим полномочным органам для обсуждения между государствами региона и, при необходимости, в приложение и/или инструктивный материал, разработанный ИКАО, должна вноситься поправка.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия:</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 "Упрощение формальностей" Приложение 17 "Авиационная безопасность" Дос 8973, <i>Руководство ИКАО по авиационной безопасности</i> Дос 10118, <i>Глобальный план обеспечения авиационной безопасности</i> Дос 10152, <i>Руководство по мерам управления факторами риска при международных операциях в связи с COVID-19</i> A37-WP/99, <i>Соглашения и меморандумы о взаимопонимании для государств-членов в области авиационной безопасности и упрощения формальностей</i> NLCC2021-WP/188, <i>Признание эквивалентности мер безопасности. Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) и санитарные коридоры (PHC)</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобализация является важным аспектом развития и экономического роста государств, в котором коммерческий воздушный транспорт играет важную роль, поскольку он способствует развитию туризма и связности перевозок между странами. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) определяет связность как передвижение пассажиров, груза и почты с минимальным количеством транзитных пунктов, что делает перевозку максимально

короткой и дешевой и обеспечивает наивысшую степень удовлетворенности пользователей.

1.2           Нынешнее возобновление деятельности международной гражданской авиации представляет для мира серьезный вызов, поскольку оно обязывает авиационную отрасль стремиться к снижению затрат на обработку, выполнение процедур и упрощение формальностей, связанных с передвижением пассажиров, грузов и почты через аэропорты, что как никогда ранее подчеркивает важность осуществления уже заключенных соглашений о сотрудничестве между государствами и выработки двусторонних и многосторонних обязательств, закрепленных в соглашениях о техническом сотрудничестве или меморандумах о взаимопонимании в рамках стратегии возобновления деятельности коммерческой авиации и авиационной отрасли в целом, для государств, которые не заключили такие соглашения.

1.3           Статья 37 Конвенции о международной гражданской авиации гласит, что *"Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее."* Приложение 17 *"Авиационная безопасность"* к Конвенции о международной гражданской авиации и документ Doc 8973 *"Руководство по авиационной безопасности"* допускают и устанавливают методы, которые государства могут использовать для признания эквивалентности мер безопасности других государств, чтобы избежать дублирования досмотра пассажиров, ручной клади, багажа и грузов в процессах транзита и перегрузки.

1.4           Признание эквивалентности мер безопасности эффективно достигается на основе передовой практики и применения общих стандартов государствами, что вызывает взаимное доверие и позволяет сделать первый шаг к валидации процедур. Взаимное доверие проявляется в единообразном применении правил, стандартов и процедур обеспечения безопасности гражданской авиации, зафиксированных в Приложении 17 *"Авиационная безопасность"* (Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства) к Чикагской конвенции.

1.5           В области безопасности гражданской авиации Международная организация гражданской авиации (ИКАО) предложила государствам разрабатывать и заключать односторонние, двусторонние и/или многосторонние меморандумы о взаимопонимании, основанные на оценке рисков, для признания и принятия мер безопасности гражданской авиации в целях повышения устойчивости системы авиационной безопасности, избегая ненужного дублирования мер контроля в целях безопасности.

1.6           Кроме того, в этом году будет отмечаться двадцатая годовщина принятия Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), разработанной специально для осуществления постоянного мониторинга уровня внедрения стандартов Приложения 17 в государствах-членах. Информация, собранная за последние 20 лет, способствовала и продолжает способствовать сохранению духа статьи 37 Чикагской конвенции.

1.7           Колумбия и Перу ратифицировали соглашение в 2021 году и с тех пор осуществляют этапы, указанные в подписанном документе, принимая во внимание, что в преимуществах решения общих проблем связности в международных аэропортах в Лиме и Боготе можно убедиться (в ходе двусторонних технических визитов в этом году) и что были приняты меры безопасности для снижения рисков для гражданской авиации в рамках сбалансированной системы авиационной безопасности и упрощения формальностей.

1.8 Структура рамочной конвенции была определена до пандемии (конец 2019 года). В первом квартале 2020 года были введены ограничения в связи с пандемией COVID-19 и ее значительным воздействием на авиационную отрасль во всем мире, что серьезно сказалось на финансовом положении и доверии пользователей.

## **2. ПРЕИМУЩЕСТВА КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА (OSS) ДЛЯ КОЛУМБИИ И ПЕРУ**

2.1 Стандартизированные процедуры весьма полезны для упрощения формальностей при воздушных перевозках, поскольку они последовательно снижают вероятность контактов между людьми, их багажом, грузом и почтой. Благодаря этим процедурам, основанным на использовании эффективных технологических систем и своевременном обмене информацией о пассажирах, OSS является безопасным и эффективным как с точки зрения AVSEC, так и с точки зрения общественного здравоохранения.

2.2 Полномочный орган и отрасль видят преимущества на местном и международном уровнях, которые получает система гражданской авиации от признания государствами эквивалентности мер безопасности путем корректировки инфраструктуры при одновременном соблюдении действующих правил гражданской авиации, что позволяет сокращать время стыковки для пассажиров, багажа, грузов и почты.

2.3 Преимущества OSS:

- a) ответ на предложение ИКАО об укреплении межгосударственного сотрудничества;
- b) сокращение ресурсов, вложенных отраслью до настоящего времени для проведения повторных досмотров;
- c) предотвращение дублирования мер контроля за счет валидации процедур;
- d) польза для здоровья населения от снижения рисков для пользователей воздушного транспорта и авиационных работников без ущерба для безопасности гражданской авиации;
- e) обмен передовой практикой, применяемой каждым государством.

2.2 The authority and the industry have seen the local and international benefits that accrue to the civil aviation system from States' implementation of the recognition of security equivalence, by adjusting the infrastructure while complying with existing civil aviation regulations, thus reducing connection times for passengers, baggage, cargo and mail.

2.3 OSS Benefits:

- f) fulfilment of ICAO's invitation to strengthen inter-State cooperation;
- g) reduction in resources invested by the industry to date for rescreening;
- h) avoidance of the duplication of controls through the validation of procedures;
- i) public health benefits from lowering risks to air transport users and aviation workers without detriment to civil aviation security; and
- j) sharing of best practices used by each State.

— END —