



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности

УСИЛИЯ, ПРЕДПРИНЯТЫЕ ГОСУДАРСТВАМИ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА ПОСЛЕ КОНФЕРЕНЦИИ АРАМ-AVSEC

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Япония выступила организатором проведения в Токио 13 марта 2010 года Конференции на уровне министров государств Азиатско-Тихоокеанского региона (АРАМ-AVSEC). По результатам работы АРАМ-AVSEC, в которой приняли участие министры и высокопоставленные должностные лица из 18 государств и администраций Азиатско-Тихоокеанского региона, а также Генеральный секретарь ИКАО, была принята Совместная декларация Азиатско-Тихоокеанских государств об авиационной безопасности. В настоящем документе приводится информация об усилиях, предпринятых участвующими государствами и администрациями после Конференции АРАМ-AVSEC в целях повышения уровня авиационной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Действия: Ассамблее предлагается

- a) принять к сведению усилия, предпринятые за последнее время государствами и администрациями в Азиатско-Тихоокеанском регионе;
- b) рассмотреть вопрос о принятии в ходе 37-й сессии принципов, изложенных в Совместной декларации государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В. "Авиационная безопасность. <i>Повышать уровень авиационной безопасности во всем мире</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Нет
<i>Справочный материал</i>	Нет

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 25 декабря 2009 года была совершена ужасная попытка террористического нападения на воздушное судно, направляющееся в Соединенные Штаты Америки. Этот подлый поступок напомнил нам о том, что гражданская авиация по-прежнему является целью для террористов и что международное сообщество должно объединить усилия для принятия эффективных мер по борьбе с терроризмом, в частности, посредством рассмотрения потенциальной угрозы террористическое нападение на гражданские воздушные суда. После упомянутой попытки совершить террористические нападения в регионах была проведена серия конференций по авиационной безопасности на уровне министров. Цель этих региональных конференций заключалась в том, чтобы еще раз подтвердить важность авиационной безопасности и укрепления международного партнерства и сотрудничества в этой области. Япония признала, что Азиатско-Тихоокеанский регион, в котором выполняется большое число внутренних, региональных, транстихоокеанских и международных полетов, не обладает иммунитетом от потенциальной угрозы терроризма, в связи с чем она считает необходимым проводить в Азиатско-Тихоокеанском регионе совещания на уровне министров. Поэтому Япония приняла решение выступить в качестве принимающей стороны для Конференции государств Азиатско-Тихоокеанского региона по безопасности полетов на уровне министров (называемая ниже "АРАМ-AVSEC").

1.2 Основная цель АРАМ-AVSEC состояла в том, чтобы дать министрам и другим высокопоставленным должностным лицам, ответственным за обеспечение авиационной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, возможность обсудить вопросы авиационной безопасности, относящиеся к деятельности гражданской авиации, с целью обеспечить авиационную безопасность в регионе. Помимо Генерального секретаря ИКАО в работе Конференции приняли участие представители следующих 18 государств и администраций: Австралия, Вьетнам, Гонконг (Особый административный район Китая), Индия, Индонезия, Камбоджа, Канада, Малайзия, Мьянма, Непал, Новая Зеландия, Пакистан, Республика Корея, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Филиппины и Япония. Председателем Конференции был избран Его Превосходительство г-н Сейжи Маехара, Министр земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии.

1.3 По результатам своей работы Конференция приняла Совместную декларацию государств Азиатско-Тихоокеанского региона об авиационной безопасности. В Совместной декларации государств Азиатско-Тихоокеанского региона перечислены все участвующие государства и администрации (Таиланд присоединился к ней в соответствии с резолюцией заседания Таиландского кабинета 22 июня 2010 года). Государства и администрации разделяют готовность к предпринятию действий в рамках Совместной декларации государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

1.4 После Конференции АРАМ-AVSEC Сингапур организовал проведение 12 и 13 апреля 2010 года совещания глав органов, регулирующих вопросы авиационной безопасности государств Азиатско-Тихоокеанского региона (называемое ниже "Совещание регулирующих органов"). На данном Совещании регулирующих органов инициативы, вытекающие из принятия Совместной декларации государств Азиатско-Тихоокеанского региона, получили дополнительное развитие.

2. УСИЛИЯ, ПРЕДПРИНЯТЫЕ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ ПОСЛЕ КОНФЕРЕНЦИИ АРАМ-AVSEC

2.1 Этим летом Япония провела опрос с целью выяснить, какие последующие действия были предприняты государствами и администрациями, участвующими в АРАМ-AVSEC, для повышения уровня авиационной безопасности. Большинство из них любезно ответили на наши вопросы.

2.2 По данным опроса не так мало государств проявили заинтересованность в установке в аэропортах усовершенствованных технических средств формирования изображений (АИТ) ("досмотровые сканеры") в ответ на новые угрозы, такие как упоминающаяся выше попытка, совершенная в день Рождества. Некоторые государства в настоящее время проводят испытания установок АИТ, тогда как другие запланировали увеличить число находящихся на эксплуатации установок АИТ или приняли решение о вводе их в эксплуатацию в своих аэропортах в конце нынешнего или начале следующего года. Однако некоторые государства отметили, что несмотря на их готовность оснастить аэропорты установками АИТ, это будет не просто сделать ввиду недостатка технической информации об АИТ или финансовых ресурсов.

2.3 Результаты проведенного нами опроса показали, что многие государства проявили заинтересованность в помощи по наращиванию их возможности в данной области, независимо от позиции (донор или получатель), которую они занимают. Некоторые государства-доноры выразили готовность к сотрудничеству с другими донорами с целью избежать дублирования работы и получить наиболее действенные результаты. С другой стороны, некоторые государства-получатели рассчитывают на помощь в виде субсидий на приобретение досмотрового и соответствующего вспомогательного оборудования, в то время как другие надеются, что ИКАО или государства-доноры могли бы оказать дополнительную помощь в подготовке их специалистов по авиационной безопасности, в том числе инспекторов/проверяющих.

2.4 Следует отметить, что некоторые государства ведут работу по пересмотру своих внутренних нормативных положений по авиационной безопасности, включая национальные программы авиационной безопасности гражданской авиации (NCASP). Эта работа ведется по разным направлениям. Например, некоторые государства стремятся усилить свои программы управления качеством, так чтобы добиться от соответствующих сторон соблюдения их нормативных положений. В одном государстве планируется потребовать от эксплуатантов аэропортов разработать индивидуальные программы, основанные на учете конкретных средств и потребностей в части обеспечения авиационной безопасности, а также характера выполняемых полетов. Другое государство в настоящее время осуществляет пересмотр системы аттестации и подготовки специалистов по авиационной безопасности с учетом концепции систем управления авиационной безопасностью (SeMS).

2.5 Ряд государств подняли вопрос о важности расширения масштаба обмена информацией об авиационной безопасности на двусторонней или многосторонней основе. Например, когда какое-нибудь государство организует проведение крупного политического мероприятия, такого как встреча лидеров Большой двадцатки (G20) или форума в рамках Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АПЕС), то ему необходимо собрать воедино как можно больше информации, связанной с безопасностью, а также обеспечить обмен такой информацией и ее совместное использование с другими государствами-партнерами. Одно государство указало на важное значение, которое имеет участие в сети координаторов по авиационной безопасности на уровне ИКАО и региона (например, АПЕС), в части скорейшего распространения информации о чрезвычайных случаях, связанных с авиационной безопасностью.

3. ПЛАН БУДУЩЕЙ РАБОТЫ

3.1 В рамках сотрудничества с государствами-партнерами и администрациями в Азиатско-Тихоокеанском регионе Япония продолжает распространять Совместную декларацию государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

3.2 Япония предлагает государствам и администрациям в Азиатско-Тихоокеанском регионе принять участие в следующем совещании регулирующих органов, которое запланировано провести в следующем году.

APPENDIX

Asia-Pacific Joint Declaration on Aviation Security Tokyo, Japan 13 March 2010

1. We, the Ministers responsible for aviation security, or their designated Representatives, from the governments of Australia, Cambodia, Canada, Hong Kong China, India, Indonesia, Japan, Malaysia, Myanmar, Nepal, New Zealand, Pakistan, Philippines, Republic of Korea, Singapore, Thailand¹, United States of America, and Viet Nam, and jointly with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization (ICAO), met in Tokyo, Japan on 13 March 2010 and affirmed our commitment to fight terrorism in all its forms, with particular attention to countering threats against civil aviation. We reaffirmed the need to enhance international aviation security standards and measures in order to respond more effectively to new and emerging threats, such as the attempted terrorist attack on a US-bound aircraft on 25 December 2009.

2. We consider terrorism a serious threat against all societies and condemn every form of terrorism, including the exploitation of civil aviation, without regard to where or when it is committed, by whom, or the ideologies supporting it. As such, we share the responsibility to act against terrorism as a whole, using all the resources available in accordance with both domestic and international law.

3. The attempted attack on 25 December 2009 has, once again, reminded us that civil aviation remains a key target for terrorism and that international cooperation is essential to counter such transnational threats. As a geographically and culturally diverse region, the Asia-Pacific depends on the international civil aviation network to connect its societies and facilitate its economic growth. For these reasons and recognizing the significant number of domestic, regional, trans-Pacific, and international flights that are potentially subject to terrorist attack, it is incumbent on us to work together, and with the aviation industry to enhance aviation security throughout the region.

4. In this joint declaration, we endorse our mutual determination to address such threats together in our region.

We hereby express our intent to:

1. Encourage governments represented at this conference, pursuant to their domestic laws, regulations and programs on civil aviation security, and in accordance with applicable Standards and Recommended Practices (SARPs) of ICAO and the capacity of each State/administration, to promote the implementation of aviation security measures in a practical manner to:

- broaden existing cooperation mechanisms among our countries/administrations and with other parties to the Chicago Convention, and the civil aviation industry, as appropriate, for information exchange and early detection of security threats to passenger security and the industry's well-being;
- share expertise, best practices and information in a range of areas related to civil aviation, such as screening and inspection techniques, detection of weapons, explosives and hazardous materials, airport security, behavioural detection, screening and credentialing of airport employees, human resource development, and research and development of relevant technologies; and

¹ Thailand joined this Joint Declaration pursuant to the resolution of the Thai Cabinet meeting on 22 June 2010.

- utilize modern technologies to detect prohibited materials and to prevent the carriage of such materials on board aircraft while respecting the privacy and safety of individuals.
2. Consider necessary changes to relevant security provisions of ICAO SARPs, including in Annex 17 and the sharing of passenger information, in order to address new and emerging threats to civil aviation;
 3. Examine information exchange mechanisms, including the use of liaison officers, and further use of Advance Passenger Information (API) provided by air carriers, to reduce the risk to air travellers and others, while ensuring effective protection for our citizens' privacy and civil liberties;
 4. Examine enhancing measures for onboard flight protection;
 5. Seek to achieve both a high level of security and the facilitation of passenger travel by various methods including the use of biometrics;
 6. Strengthen and promote travel document security and reporting, on a regular basis, lost and stolen passports, to the extent possible, to the INTERPOL Lost and Stolen Travel Document Database;
 7. Develop and implement, in accordance with ICAO policies and in coordination with other appropriate international partners, internationally strengthened and harmonized measures and best practices for air cargo security, taking into account the need to protect the entire air cargo supply chain;
 8. Promote capacity-building activities in the Asia-Pacific region to enhance aviation security of the region as a whole, recognizing the need to develop capacity to also correct deficiencies identified under the Universal Security Audit Program of ICAO. To this end, the assistance and development mechanisms should be strengthened;
 9. Continue working together, with other international partners and with the aviation industry toward greater travel security; and
 10. Urge the ICAO Assembly at its meeting 28 September – 8 October 2010 to adopt a resolution that reflects the principles contained in this declaration and that confirms civil aviation security will be accorded one of the highest priorities during the forthcoming ICAO triennium.