



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня.    **Авиационная безопасность**

### СООТНЕСЕНИЕ ЗАТРАТ НА ВНЕДРЕНИЕ С УРОВНЕМ УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено 21<sup>2</sup> государством – членом Латиноамериканской комиссии гражданской авиации)

#### АННОТАЦИЯ

Настоящий рабочий документ ставит своей целью довести до сведения международного авиационного сообщества позицию государств – членов ЛАКГА в отношении внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации с учетом значительных расходов на реализацию конкретных мер, которые должны приниматься с учетом различий в уровне угрозы в государствах региона и других Договаривающихся государствах. В документе также предлагается ряд действий, подлежащих принятию Ассамблеей.

#### 1.    **ВВЕДЕНИЕ**

1.1            Увеличение расходов в связи с реализацией новых мер по обеспечению безопасности гражданской авиации (поправка 10 к Приложению 17) вызывает обеспокоенность у Договаривающихся государств ИКАО, в частности у латиноамериканских государств, что обусловлено высокой стоимостью систем контроля в целях обеспечения AVSEC.

1.2            В специальных журналах опубликован ряд статей, в которых отмечаются трудности, обусловленные реализацией мер безопасности после событий 11 сентября 2001 года; например, в журнале "Эрлайн Бизнес" (июнь 2002 года) обращается внимание на то, что расходы

<sup>1</sup> Текст документа на английском и испанском языках представлен ЛАКГА.

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гондурас, Гватемала, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

на внедрение систем безопасности в некоторых американских аэропортах составляют от 85 млн. долл. США до 194 млн. долл. США.

1.3 Серьезную обеспокоенность у государств – членов ЛАКГА вызывают два аспекта. Первый касается эффективного применения мер безопасности с учетом уровня угрозы, определенного соответствующими государствами, а второй – расходов на внедрение и эксплуатацию.

1.4 В этой связи Группа AVSEC ЛАКГА отметила, что стоимость систем безопасности находится в диапазоне от 10 до 220 млн. долл. США в зависимости от их технологической сложности. Такое расхождение свидетельствует о широком спектре решений и процедур, которые могут использоваться в системах контроля для обеспечения безопасности гражданской авиации, и их непосредственном влиянии на расходы авиатранспортной отрасли в регионе.

1.5 В ходе Конференции по авиационной безопасности на уровне министров (Монреаль, Канада, 19 и 20 февраля 2002 года) (AVSEConf-02) высказывалась обеспокоенность относительно фактически существующего уровня угрозы и последствий для развивающихся стран, обусловленных затратами на реализацию мер, рекомендованных Приложением 17.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Как отмечалось выше, существенные расходы, связанные с использованием современного оборудования, обуславливают необходимость применения рационального подхода к внедрению систем безопасности в аэропортах латиноамериканского региона с учетом всех соответствующих факторов, основными из которых являются уровень угрозы, определенный соответствующими государствами, и финансовые возможности для покрытия расходов на приобретение и эксплуатацию различного оборудования AVSEC и систем контроля.

2.2 В этой связи и также учитывая наличие разнообразного оборудования и альтернатив для внедрения системы безопасности важно провести оценку всех детекторных устройств и адаптировать их к конкретным объемам перевозок и физическим и эксплуатационным условиям в аэропортах. Особое внимание следует уделять гибкости при использовании людских ресурсов и животных, а также приобретению недорогостоящего оборудования для проверок, соответствующего конкретным характеристикам аэропортов в регионе и уровню угрозы.

2.3 Согласно положениям Конвенции о международной гражданской авиации, ее Приложений и технической документации меры безопасности с использованием более сложных систем должны применяться лишь в международных аэропортах соизмеримо с уровнем угрозы, определенным каждым государством, о чем говорится в пункте 5 резолюции A33-1.

2.4 При поступлении запросов от других государств об усилении контроля дополнительные расходы, связанные с удовлетворением этих конкретных требований, должны покрываться запрашивающим государством или эксплуатантами его авиакомпаний.

2.5 Рассматривая внутренние аэропорты и вопрос о защите внутренних рейсов, государству следует учитывать свое внутреннее законодательство и конкретные условия, в частности использование людских ресурсов и необходимость уменьшения затрат на системы и оборудование.

2.6 Внедрение систем безопасности и оборудования требует уделения значительного внимания специальной подготовке людских ресурсов.

2.7 Важно иметь в виду, что в отличие от реальных аспектов, характерных для контроля за обеспечением безопасности полетов, безопасность гражданской авиации зависит от имеющегося субъективизма в определении различных процессов реализации, а также процедур контроля и проведения проверок. Этот факт требует разработки конкретных мер в целях обеспечения соответствия требованиям Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17, в частности при рассмотрении уровня угрозы, установленного государствами региона.

2.8 Универсальная программа проверок, являющаяся одним из основных элементов Плана действий ИКАО в области безопасности гражданской авиации, разрабатывалась на основе единообразного подхода ко всем государствам. Учитывая ограниченные финансовые ресурсы, эта практика может, в конечном итоге, затронуть менее развитые регионы и государства.

### 3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Принимая во внимание наличие Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) и информацию, изложенную выше, Ассамблее предлагается следующее:

- a) создать альтернативные системы обеспечения безопасности, согласующиеся с уровнем угрозы в каждом государстве, учитывающие экономические и финансовые ограничения;
- b) обеспечить, чтобы любые затраты на дополнительные меры безопасности, принимаемые в связи с конкретными требованиями другого государства с иным уровнем угрозы, покрывались запрашивающим государством или соответствующей авиакомпанией;
- c) разработать рентабельные учебные программы принятия превентивных мер по защите пассажиров, членов летного экипажа, грузов, самолетов и инфраструктуры аэропортов от актов незаконного вмешательства; и
- d) поддержать создание не подлежащих рефинансированию кредитных линий для развивающихся стран, призванных исключить возможность сдерживания развития воздушного транспорта в регионе в результате чрезмерных требований в отношении внедрения мер безопасности.