



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня.    **Авиационная безопасность**

#### СООБРАЖЕНИЯ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЛАКГА ПО ПОВОДУ ПОПРАВКИ 11 К ПРИЛОЖЕНИЮ 17

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

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе представлены некоторые соображения 21 государства – члена ЛАКГА по поводу рассматриваемых предложений относительно поправки 11 к Приложению 17 (Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства) к Конвенции о международной гражданской авиации, в которых особое внимание обращается на высокие затраты на меры безопасности и различные уровни восприятия угрозы в странах региона.

#### 1.    **ВВЕДЕНИЕ**

1.1            События 11 сентября повлекли за собой глубокие изменения в авиатранспортной отрасли, связанные главным образом с введением дополнительных мер безопасности и прямыми последствиями этого для расходов авиакомпаний и аэропортов.

1.2            В этом новом контексте значительно усложнилось положение дел в развивающихся странах, что в основном связано с ограниченными инвестиционными возможностями их компаний и, соответственно, их способностью поддерживать конкурентоспособность по отношению к компаниям развитых стран.

1.3            Важно отметить, что государства региона, несмотря на финансовые трудности, выполняют дополнительные требования в отношении обеспечения безопасности, предъявляемые другими странами с более высокими уровнями угрозы, как это рекомендует ИКАО.

<sup>1</sup> Тексты на английском и испанском языках представлены ЛАКГА.

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

1.4 Кроме того, согласно результатам проверок, проведенных в рамках УППАБ, большинство стран не соблюдает надлежащим образом меры безопасности, предусмотренные в ныне действующем Приложении 17.

1.5 В этой связи важно подчеркнуть, что связанные с безопасностью международной гражданской авиации новые инициативы, учитывая возможные финансовые и организационные последствия их реализации, должны рассматриваться не в качестве Стандартов, а скорее в качестве рекомендаций, что позволит государствам – членам ИКАО создать скоординированную и надежную систему обеспечения безопасности гражданской авиации.

## 2. РЕКОМЕНДАЦИИ ЛАКГА

2.1 Ниже представлены некоторые конкретные соображения по наиболее важным вопросам, охватываемым предлагаемой поправкой 11.

### 2.1.1 ПЗРК

2.1.1.1 Предотвращение такого типа угрозы требует принятия мер как на земле, так и в воздухе.

2.1.1.2 Что касается мер, принимаемых на земле, для этого требуется участие некоторых организаций, не входящих в авиационное сообщество. В рамках мер, принимаемых в воздухе, может быть предусмотрена установка на борту воздушных судов соответствующего оборудования, а также использование вертолетов или авиации поддержки с прошедшим специализированную подготовку персоналом для осуществления контроля за районами вокруг аэропортов.

2.1.1.3 В данном контексте вполне очевидно, что любая инициатива, направленная на предотвращение угрозы такого типа, будет весьма дорогостоящей. В этой связи, принимая во внимание уровень такого типа угрозы в регионе, рекомендуется разработать лишь инструктивный материал, основанный на принятии превентивных мер на земле.

### 2.1.1.2 Сотрудники служб безопасности на борту

2.1.2.1 Такая мера может быть рассмотрена лишь после проведения тщательного исследования, подтверждающего подлинную эффективность ее реализации.

### 2.1.3 План обеспечения безопасности для воздушных судов авиации общего назначения весом более 5700 кг

2.1.3.1 Учитывая фактический уровень угрозы в регионе, текущие расходы на введение мер безопасности и сложности в плане контроля и внедрения конкретных процедур для авиации общего назначения, такого рода инициатива должна рассматриваться лишь в качестве рекомендации.

#### 2.1.4 Сфера применения

2.1.4.1 Возможность расширения сферы применения положений Приложения 17 на внутренние полеты не должна рассматриваться ни с каких точек зрения. Следует отметить, что такой подход противоречит положениям Чикагской конвенции.

### 3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Учитывая экономическое и финансовое положение в регионе, а также оцениваемый уровень угрозы в государствах – членах ЛАКГА, Ассамблее предлагается принять во внимание изложенные в настоящем рабочем документе аспекты при обсуждении поправки 11 к Приложению 17.

– КОНЕЦ –