

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 15 повестки дня. Программа авиационной безопасности****РАСШИРЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СВЯЗИ С УГРОЗАМИ БЕЗОПАСНОСТИ И ИНЦИДЕНТАМИ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В момент кризисов сеть координаторов по авиационной безопасности послужит государствам необходимым механизмом сотрудничества, посредством которого может осуществляться обмен критически важной информацией до инцидента, связанного с авиационной безопасностью, во время инцидента и после него. Важно, чтобы государства имели возможность осуществлять контакты с представителями соответствующих полномочных органов в целях обмена информацией, имеющей критически важное значение для защиты глобальной авиационной сети, и, при необходимости, принятия согласованных ответных мер в связи с непосредственной угрозой. Государствам следует настоятельно рекомендовать принимать участие в функционировании этой сети, обеспечивать сбор имеющейся у них информации и ее предоставление другим государствам. В настоящем документе поддерживается предложение о продолжении разработки базы данных о сети координаторов, в которой содержится информация о ключевых контактах для всех государств-членов и рекомендация о том, чтобы Ассамблея настоятельно призвала все государства принимать участие в работе сети координаторов и поддерживать актуальность имеющейся у них информации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать все государства, если они уже не сделали этого, представить соответствующую информацию о координаторах и разместить ее в рамках существующей системы ограниченного доступа, основанной на сети Интернет;
- b) обеспечить обновление и проверку, в идеальном случае на ежегодной основе, информации о координаторах;
- c) поручить дополнительно изучить вопрос об использовании и поддержании актуальности информации о координаторах.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В (<i>Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире</i>)
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Террористические сети по-прежнему акцентируют свое внимание на совершении крупномасштабных актов с многочисленными жертвами и нанесении серьезного политического, экономического и психологического ущерба. Характер деятельности международной гражданской авиации, представляющей собой круглосуточно действующую сеть перевозок и торговли во всем мире, объединяющую народы, экономики и нации, обуславливает выбор террористами целей, в полной мере отвечающих их стремлениям. Во многих частях мира международные границы находятся всего лишь в нескольких минутах полетного времени, что налагает на все государства совместное обязательство по созданию и мониторингу возможностей быстрого реагирования в ответ на угрозы авиационной безопасности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Как показали происшедшие в августе 2006 года события, обусловленные угрозой использования жидких взрывчатых веществ, совместные ответные действия государств на непосредственную угрозу являются не только эффективным средством противостояния угрозам и защиты сети глобальной авиации, но и обеспечивают возможность реализации в глобальном масштабе комплекса мер безопасности, направленных на защиту пассажиров и авиационной отрасли в целом.

2.2 Исключительно важным элементом обеспечения необходимого уровня безопасности является разработка, насколько это возможно, универсальных стандартов безопасности. В апреле 2007 года генеральный директор ИАТА г-н Джованни Бисиньяни заявил о том, что: "Безопасность полетов и авиационная безопасность идут рука об руку. В своей деятельности по обеспечению безопасности полетов мы руководствуемся глобальными стандартами. Авиационная безопасность пока представляет собой дорогостоящую неупорядоченную область. Это снижает эффективность наших мер и раздражает наших клиентов. ...Сейчас мы находимся в большей безопасности, чем в 2001 году, однако система еще далека от совершенства".

2.3 Фактические данные свидетельствуют о том, что из 30 наиболее загруженных международных аэропортов мира (по объемам пассажиро-потока в 2006 году) 29 расположены в государствах, которые в настоящее время ввели ограничения на перевозку жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) в ручной клади пассажиров. Основываясь на показателях 2006 года, это означает, что 96,4% пассажиров, проходящих через 30 наиболее загруженных аэропортов, подвергаются усиленным мерам безопасности в отношении ЖАГ. Кроме того, эти усиленные меры в значительной степени согласованы. Применение аналогичных, если не идентичных, протоколов ко многим пассажирам во многих пунктах приводит к большей степени соответствия и сводит до минимума недоразумения в части, касающейся авиационной отрасли и пассажиров.

2.4 Одним из средств упрощения связи, расширения сотрудничества и согласования действий и стандартов является сеть координаторов в области авиационной безопасности. Преимущества такой сети были наглядно продемонстрированы в ходе предпринятых в международном масштабе ответных действий на возникшую в 2006 году угрозу, обусловленную ЖАГ. Благодаря наличию и готовности сети координаторов по авиационной безопасности в Соединенных Штатах Америки и Соединенном Королевстве, а также в ряде других государств была обеспечена возможность оперативной и эффективной разработки государствами контрмер в ответ на непосредственную угрозу и введения новых протоколов обеспечения безопасности.

2.5 Цель базы данных о координаторах заключается в предоставлении информации о сети имеющихся во всех государствах контактных лицах, занимающихся вопросами авиационной безопасности в международном масштабе, ответственных в рамках соответствующего полномочного органа за передачу и получение в любое время дня или ночи информации, касающейся непосредственной угрозы, передачу срочных запросов, связанных с безопасностью, и/или выдачу рекомендаций по обеспечению требований безопасности в случае непосредственной угрозы.

2.6 Первым шагом на пути создания сети координаторов является назначение каждым государством – членом ИКАО координатора по вопросам авиационной безопасности (им может быть какое-либо лицо или организация), к которому можно обращаться в чрезвычайных ситуациях, с тем чтобы инициировать принятие соответствующих ответных мер. Информация о входящих в эту сеть координаторах должна ежегодно обновляться, а повышению ее эффективности могут способствовать ежегодно проводимые совместные проверки. В идеальном случае координатором должно быть должностное лицо, участвующее в процессе оценки угрозы, к которому можно обращаться в любое время и которое связано с выработкой решений, касающихся процедур в области авиационной безопасности.

2.7 На данный момент государства Большой восьмерки (G8) и Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) одобрили целевые сети координаторов и занимаются их созданием в целях удовлетворения потребностей соответствующих членов этих организаций. Крупномасштабная сеть координаторов позволяет объединить все государства – члены ИКАО в одну сеть, что обеспечивает возможность еще большего расширения сотрудничества и повышения степени гармонизации.

2.8 Сеть координаторов по авиационной безопасности предназначена для использования лишь в случае возникновения непосредственной угрозы авиационной безопасности или инцидента. Однако для обеспечения жизнеспособности и функционирования сети необходимо, чтобы ИКАО и государства – члены организации периодически обновляли и проверяли эту систему. Минимальный период обновления не должен превышать одного года. Государствам-членам настоятельно рекомендуется тщательно рассматривать вопрос о продолжительности срока службы координаторов, которых они выбрали для работы в рамках этой сети.

2.9 Более того, фамилии и контактные телефоны, содержащиеся в базе данных координаторов, должны использоваться лишь в ситуациях, требующих принятия срочных мер со стороны другого государства, направленных на обеспечение защиты или реализацию ответных мер в связи с непосредственной угрозой гражданской авиации, которую нельзя устранить обычным образом или в обычные часы работы. Государствам следует обеспечить надлежащие гарантии обеспечения доступа к этому документу лишь тем лицам в рамках их организации, которым такой доступ необходим для выполнения возложенных на них обязанностей. Членам также предлагается проявлять осторожность и осмотрительность при принятии решения об использовании этих координаторов.

2.10 В кризисной ситуации государству, в котором происходит событие или возникает угроза, нецелесообразно обращаться ко всем государствам-членам; фактически нет необходимости или даже целесообразности вовлечения всех государств-членов. Однако, если возникает необходимость уведомить государство, проявляющее непосредственный и обоснованный интерес к событию, эта сеть должна показать свою эффективность. Кроме того, после полномасштабного развертывания и ввода в эксплуатацию эта сеть может стать надежным средством для

уведомления государств и обмена информацией, касающейся предусматриваемых государствами мер безопасности в условиях конкретной или повышенной угрозы.

— КОНЕЦ —