



ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

Каир (Египет), 22 марта – 2 апреля 2004 года

Пункт 3 повестки дня. Выполнение современных положений по упрощению формальностей и обеспечению безопасности в сфере грузовых авиаперевозок

Пункт 3.2 повестки дня. Безопасность

БЕЗОПАСНОСТЬ АВИАЦИОННОГО ГРУЗА

(Представлено Пакистаном)

1. Необходимо проверять/досматривать каждый пакет/предмет, содержащий скоропортящийся или сухой груз, перед опечатыванием для погрузки на воздушное судно. В целях обеспечения соответствия груза требованиям авиакомпаний в отношении безопасности до загрузки на борт применяются различные меры. Они включают либо досмотр груза, либо выдерживание его в "карантине" в течение периода от 24 до 48 ч. Чтобы обеспечить безопасное движение груза и еще больше упорядочить вышеупомянутый процесс грузовые терминалы крайне необходимо оснастить сканирующими устройствами. Однако такая практика имеет свои преимущества и недостатки. В связи с этим предлагаются следующие меры:

- a) Сканирующие устройства следует устанавливать в таком месте, после которого далее не нужна дополнительная проверка никаким другим органом. Ни одна рентгеновская машина не может в достаточной степени обнаруживать наркотические вещества. Поэтому это будет обеспечивать выполнение основной задачи сканирования.
- b) Все агенты по обработке груза и известные грузоотправители/консигнанты должны быть зарегистрированы в соответствующей организации, отвечающей за обеспечение безопасности авиационной отрасли. Сотрудники таких агентов/компаний должны проверяться соответствующими спецслужбами с надлежащими интервалами.
- c) Груз следует принимать только от известных грузоотправителей, должным образом проверенных службами безопасности/спецслужбами.
- d) В современную эпоху задерживание груза на 24 ч ("карантин") является устаревшей процедурой в связи с наличием устройств по проверке груза в целях безопасности. Каждая партия груза до складирования должна досматриваться эксплуатантами в соответствующих складах и круглосуточно охраняться их собственными сотрудниками службы безопасности.
- e) Транспортировка партий груза на воздушное судно должна производиться под охраной и удостоверяться эксплуатантом как проконтролированная в целях безопасности.

- f) Прибывающий и убывающий груз не должен смешиваться ни на каком этапе.
- g) ИКАО предоставляет средства тем государствам, которые не могут позволить себе приобрести дорогостоящее оборудование по обеспечению безопасности.
- h) ИКАО следует рекомендовать каждому государству создать собственный "отдел исследований и разработок", связанный со всеми государствами – членами ИКАО.
- i) Развитые страны должны предоставлять средства, оборудование и последние технические новшества развивающимся странам для укрепления авиационной безопасности.
- j) Грузовые контейнеры новой конструкции, способные поглощать энергию удара/ взрыва, должны быть объявлены необходимыми для грузоотправлений.
- k) Авиакомпании должны уделять должное внимание обеспечению безопасности груза, уровень которой должен соответствовать уровню безопасности пассажиров и их багажа.
- l) Меры безопасности, принимаемые авиакомпаниями, должны контролироваться службой безопасности аэропорта.
- m) Груз следует принимать от имеющих хорошую репутацию зарегистрированных агентов по обработке груза, и
 - 1) им должна предоставляться программа обеспечения безопасности, подлежащая строгому соблюдению и контролю;
 - 2) сертификат, удостоверяющий "чистоту" груза, должен постепенно заменяться реальными мерами безопасности.

— КОНЕЦ —