



FAL/12-WP/99  
26/3/04

**ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ  
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)**

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

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА КОМИТЕТА 1  
ПО ПУНКТУ 2.5 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый проект доклада по пункту 2.5 повестки дня вносится на утверждение Комитета I для представления пленарному заседанию.

**Пункт 2 повестки дня. Упрощение формальностей, защита проездных документов и формальности пограничного контроля****Пункт 2.5 повестки дня. Реализация мер в области авиационной безопасности**

2.5.1 По данному пункту повестки дня были представлены следующие рабочие документы: WP/43 (Секретариат), WP/36 (Пакистан), WP/79 (Индия), WP/41 (ИАТА), WP/55 (ИФАЛПА) и WP/86 (МСА).

2.5.2 В документе WP/43 Секретариат привел примеры сфер деятельности, в которых могут быть достигнуты усовершенствования в интересах повышения эффективности и упрощения процесса досмотра пассажиров и ручной клади в целях безопасности, а также в интересах ускорения движения пассажиропотока и создания благоприятной обстановки для пассажиров в аэропортах. Они включают в себя надлежащую подготовку персонала, снабжение достаточным оборудованием для обеспечения безопасности, предоставление помещений достаточных размеров, надлежащую организацию очередей, обращение с проблемными пассажирами и введение отдельных коридоров досмотра в целях безопасности для пожилых лиц, инвалидов и пассажиров с детьми.

2.5.3 В ходе обсуждения данного документа некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу содержащегося в п. 3.1 предложения о введении двухуровневого досмотра пассажиров в целях безопасности при применении в аэропортах системы досмотра низкого и высокого уровня. Секретариат отметил, что, поскольку это является частью рекомендации Совета, обеспокоенность, выраженная этими делегациями, будет доведена до сведения Совета с просьбой передать данный вопрос на рассмотрение Группы экспертов по авиационной безопасности.

2.5.4 Некоторые делегации считали, что имеется необходимость в проведении проверок аэропортов в сфере упрощения формальностей и что меры упрощения формальностей следует включить в программы проверок ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

2.5.5 Проведя некоторую дискуссию, Специализированное совещание согласилось принять следующую рекомендацию:

**Рекомендация В/ –**

Рекомендуется, чтобы:

государства рассмотрели вопрос о принятии соответствующих мер по уменьшению количества пассажиров, стоящих в очередях в зданиях аэровокзала, так как они являются вероятной целью для нападения преступников. Вопрос об использовании биометрических данных при проведении проверок иммиграционными службами, а также выборочных проверок и двухуровневых досмотров пассажиров в целях безопасности следует изучить в плане снижения объема систематически проводимых неэффективных мер контроля пассажиров и одновременного повышения качества и эффективности проведения тщательного досмотра только отдельных пассажиров в целях повышения безопасности.

2.5.6 В документе WP/55 ИФАЛПА рассмотрела предпринятые ИКАО шаги, включая разработку типового законодательства в целях решения проблемы

недисциплинированных пассажиров. ИФАЛПА видела необходимость в сочетании юридических и превентивных мер, охватывающих правовые аспекты, аспекты обеспечения авиационной безопасности и аспекты упрощения формальностей, в целях осуществления эффективной и последовательной стратегии по данному вопросу в международном масштабе. В документе предлагалось добавить два новых положения в добавление 9 и принять рекомендацию типа В.

2.5.7 Рекомендации, содержащиеся в этом документе, нашли широкую поддержку. Некоторые делегации подчеркнули важность обучения персонала обращению с пассажирами. Специализированное совещание согласилось с тем, что некоторые аспекты данного вопроса следует включить в планируемое руководство по упрощению формальностей.

2.5.8 Проведя некоторую дискуссию, Специализированное совещание согласилось принять следующие рекомендации:

**Рекомендация № А/ – Название**

**Включить:** новую Рекомендуемую практику в главу 6 следующего содержания:

**6. --- Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам следует принимать необходимые меры для повышения уровня информированности пассажиров о недопустимости и последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов.*

**6. --- Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам следует требовать, чтобы сотрудники наземных служб в аэропортах, вступающие в контакт с пассажирами, обучались методам определения и прогнозирования недисциплинированного поведения пассажиров и обращения с недовольными или недисциплинированными пассажирами, распознавания потенциально опасной обстановки, разрешения конфликтной ситуации, а также другим соответствующим приемам.*

**Рекомендация В/ – Название**

Рекомендуется, чтобы:

Договаривающиеся государства поддерживали политику нетерпимости недисциплинированного поведения пассажиров путем принятия и обеспечения соблюдения соответствующих законодательных актов с учетом типового национального законодательства, разработанного ИКАО.

2.5.9 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/36, в котором Пакистан предложил, чтобы государства в целях уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете одновременно с осуществлением мер по обеспечению авиационной безопасности рассматривали такие вопросы, как инструктирование пассажиров относительно процедур обеспечения безопасности, использование современного оборудования, создание

непрерывного пассажиропотока, безопасная перевозка багажа, конфигурация здания аэровокзала и обращение с недисциплинированными пассажирами.

2.5.10 Некоторые государства выразили обеспокоенность в связи с предложением о том, чтобы авиакомпании отвечали за привлечение пассажиров к судебной ответственности. Специализированное совещание поддержало данный документ и согласилось с тем, что его следует направить на рассмотрение Группы экспертов AVSEC и совместного совещания групп экспертов FAL/AVSEC.

2.5.11 В документе WP/79 Индия проанализировала ход внедрения стандартов авиационной безопасности в аэропортах с целью уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете и в интересах повышения безопасности путем упорядочения пассажиропотока.

2.5.12 В ходе обсуждения данного документа была выражена обеспокоенность по поводу некоторых элементов документа, в частности в отношении перевозки опасных грузов и предложения о том, что пассажирам следует разрешать проносить только одно место ручной клади. Специализированное совещание поддержало данный документ и согласилось с тем, что его следует направить на рассмотрение Группы экспертов AVSEC и совместного совещания групп экспертов FAL/AVSEC.

2.5.13 В документе WP/41 ИАТА внесла предложение о том, как государства могут наилучшим образом выполнить рекомендацию ИКАО о 100% досмотре зарегистрированного багажа для оптимизации досмотра пассажиров и их багажа в целях безопасности с учетом ограничений, применяемых к таким операциям. Хотя некоторые делегации были не согласны с определенными элементами данного документа, Специализированное совещание согласилось с тем, что государствам он будет полезен в связи с их системами 100% досмотра зарегистрированного багажа.

2.5.14 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/86, представленный МСА, в котором указывается, что упрощение формальностей и контроль в целях безопасности должны быть взаимодополняющими элементами для обеспечения стабильного движения пассажиропотока через контрольные пункты в аэропортах во избежание риска серьезного нарушения международных воздушных перевозок или невозможности функционирования на уровне, отвечающем потребности в обеспечении рентабельности.

2.5.15 Многие делегации не согласились с мнением МСА о том, что правительствам следует взять на себя бремя дополнительных расходов, связанных с применением новых мер, чтобы не возлагать чрезмерных расходов на отрасль воздушного транспорта. Вместе с тем Специализированное совещание согласилось с тем, что правительства при введении новых мер должны учитывать возлагаемое на отрасль бремя.

2.5.16 Таким образом, Специализированное совещание смогло прийти к соглашению о том, что меры безопасности должны согласовываться на международном уровне и планироваться таким образом, чтобы оказывать минимальное негативное влияние на упрощение формальностей за счет использования соответствующих технологий, направленных на повышение уровня безопасности и упрощение международных поездок для пассажиров.

2.5.17 По пункту 2.5 повестки дня для информации были представлены следующие документы: IP/4, подготовленный Филиппинами, и IP/14, подготовленный Индонезией.