



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS)

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

**Пункт 6 повестки дня. Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности – эквивалентность**

#### **ПРИНЦИПЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Австралией, Аргентиной, Бразилией, Германией, Испанией, Италией, Канадой, Катаром, Китаем, Мексикой, Нигерией, Новой Зеландией, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сингапуром, Соединенным Королевством, Францией, Швейцарией, Южной Африкой и Японией)

#### **АННОТАЦИЯ**

ИКАО решительно выступает за международное сотрудничество в области авиационной безопасности, которое находит единодушную поддержку у ее государств-членов ввиду трансграничного характера угроз авиационной безопасности. В настоящем документе на рассмотрение ИКАО и ее государств-членов предлагаются три принципа эффективного, прочного и устойчивого сотрудничества в области авиационной безопасности в целях разработки на основе этих трех принципов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, касающихся международного сотрудничества в области авиационной безопасности.

**Действия:** Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается предпринять действия, предложенные в п. 4.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и ее государства-члены, а также многие международные и региональные организации неизменно признают важность укрепления международного сотрудничества между государствами и заинтересованными сторонами, направленного на повышение уровня авиационной безопасности как в локальном, так и в глобальном масштабе. Это обусловлено также тем фактом, что угрозы безопасности деятельности гражданской авиации приобретают все более сложный, трансграничный характер. Международное сотрудничество между Договаривающимися государствами, а также Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами необходимо и имеет решающее значение для успешной борьбы с угрозами гражданской авиации и укрепления безопасности с учетом необходимости упрощения формальностей, а также для содействия экономическому росту гражданской авиации.

1.2 В главе 2.4 (Международное сотрудничество) Приложения 17 "Безопасность" к Чикагской конвенции, представлены Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), относящиеся к международному сотрудничеству в области авиационной безопасности, а в главе 5 (Руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства) приводятся дополнительные SARPS, которые также требуют сотрудничества между Договаривающимися государствами в случае акта незаконного вмешательства (см. добавление А).

1.3 Важное значение международного сотрудничества регулярно подчеркивается на различных конференциях и Ассамблеях ИКАО. Конференция ИКАО по авиационной безопасности на уровне министров (19 и 20 февраля 2002 года) взяла на себя обязательства "содействовать международному сотрудничеству и согласованному принятию мер в области авиационной безопасности", "обеспечению того, чтобы меры авиационной безопасности осуществлялись наиболее эффективным с точки зрения затрат образом, с тем чтобы гражданская авиация не несла чрезмерного бремени", а также "обеспечению в максимально возможной степени того, чтобы меры безопасности не нарушали или не затрудняли поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов" (см. добавление В). На 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году в добавлении G к резолюции Ассамблеи A37-17 Ассамблея признала, "что успеха в устранении угроз гражданской авиации можно добиться только путем совместных усилий всех заинтересованных сторон и тесного рабочего взаимодействия между национальными учреждениями и органами регулирования авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах". Ассамблея также "настоятельно призывает все Договаривающиеся государства включить в свои многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности, учитывая типовую статью, принятую Советом 25 июня 1986 года, и типовое соглашение, принятое Советом 30 июня 1989 года" (см. добавление С). На 37-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята Декларация по авиационной безопасности, в которой Договаривающимся государствам также настоятельно рекомендовалось предпринять ряд действий, направленных на расширение международного сотрудничества в целях противодействия угрозам гражданской авиации, а на различных региональных конференциях ИКАО по авиационной безопасности, проведенных за последние два года, аналогичным образом особый акцент делался на международном сотрудничестве Договаривающихся государств и заинтересованных сторон в области авиационной безопасности.

## 2. ПРИНЦИПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1 С целью налаживания эффективного, прочного и устойчивого международного сотрудничества Договаривающимся государствам рекомендуется рассмотреть и принять некоторые основные принципы, предназначенные для использования при взаимодействии друг с другом, например, при обращении одного государства к другому с просьбой о применении усиленных мер безопасности в отношении конкретных угроз или конкретных рейсов, выполняющихся между их территориями. Предполагается, что эти принципы помогут Договаривающимся государствам и заинтересованным сторонам наладить практическое международное сотрудничество в области авиационной безопасности для достижения предполагаемых целей.

2.2

Предполагаемые принципы сформулированы следующим образом:

**а) Уважение духа сотрудничества, заложенного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении**

Статья, касающаяся вопросов авиационной безопасности и включаемая в двусторонние и/или многосторонние соглашения о воздушном сообщении (СВС) между Договаривающимися государствами, должна устанавливать дух сотрудничества между заинтересованными сторонами, который следует сохранять, например, при обращении за помощью или с просьбой к аэропортам или эксплуатантам другого Договаривающегося государства о введении дополнительных или специальных мер безопасности. Этот принцип соответствует принятой 25 июня 1986 года резолюции Совета ИКАО, касающейся вопросов авиационной безопасности в двусторонних соглашениях, в которой Совет отметил *"что двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой основную юридическую основу для международной перевозки пассажиров, багажа, груза и почты"*, и *"что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть двусторонних соглашений о воздушном сообщении"*. Принимая во внимание, что государства будут изъявлять желание сотрудничать друг с другом в целях эффективного снижения угроз авиационной безопасности, такие просьбы о помощи в отношении применения дополнительных или специальных мер безопасности следует направлять на межгосударственной основе в соответствии с положениями СВС.

**б) Признание эквивалентных мер безопасности**

Второй принцип заключается в признании эквивалентности мер безопасности. Договаривающееся государство может обратиться к другому Договаривающемуся государству с просьбой о применении аэропортами или эксплуатантами воздушных судов в рамках его юрисдикции, или теми и другими вместе, дополнительных мер авиационной безопасности ввиду конкретных угроз или в ответ на инциденты. При этом запрашивающему государству следует в первую очередь принять во внимание меры безопасности, которые уже применяются в другом государстве для снижения угрозы и управления риском. Затем запрашивающему государству следует признать применяемые меры в качестве эквивалентных, если с их помощью достигаются те же цели в сфере обеспечения безопасности (например, обнаружение у лиц запрещенных предметов). Запрашивающему государству не следует предписывать конкретные меры безопасности без надлежащего рассмотрения уже действующих мер. Вместо этого для обеспечения максимальной эффективности всем сторонам следует принять подход, основанный на результатах. В противном случае пассажиры будут дезориентированы и будет иметь место дублирование мер, в конечном итоге приводящее к несоответствующему использованию ограниченных ресурсов. Перераспределение ресурсов для удовлетворения требований запрашивающего государства может также привести к появлению пробелов в других сферах обеспечения авиационной безопасности, чем в свою очередь могут воспользоваться террористические группы. Следует также проводить предварительные и регулярные консультации между запрашивающим государством и другими Договаривающимися государствами, так чтобы можно было обеспечить наиболее целесообразный и эффективный уровень сотрудничества.

### с) Уделение внимания результатам мер безопасности

В соответствии с третьим рекомендуемым принципом, тесно связанным с принципом, изложенным в п. 2.2 b) выше, Договаривающиеся государства в ходе сотрудничества по введению мер авиационной безопасности для международной авиации должны сосредоточить свое внимание на результатах применения мер безопасности. Применение вместо излишне директивного подхода подхода, основанного на результатах, является обоснованным и значительно более удобным с практической точки зрения. В рамках этого принципа Договаривающимся государствам следует совместно работать в целях устранения соответствующих угроз авиационной безопасности, принимая при этом такой подход, который дает каждому государству возможность проявлять гибкость, а также выбирать для себя оптимальные и осуществимые меры и процедуры безопасности для достижения желательных результатов с учетом выделенных ресурсов. Это позволит Договаривающимся государствам принимать во внимание такие важные факторы, как проводимые ими на национальном уровне оценки риска и угроз, характер деятельности их аэропортов и авиакомпаний, соответствующие процессы и процедуры обеспечения безопасности и упрощения формальностей, наличие ресурсов, местные географические условия, законодательство, культурные вопросы и другие соответствующие национальные особенности. Данный принцип соответствует Стандарту п. 2.4.1 Приложения 17, в котором говорится, что *"Каждое Договаривающееся государство обеспечивает в пределах практических возможностей удовлетворение просьб других Договаривающихся государств, касающихся принятия дополнительных мер безопасности в отношении конкретного(ых) рейса(ов) эксплуатантов таких других государств. Запрашивающее государство рассматривает возможность принятия другим государством альтернативных мер, эквивалентных запрошенным"*. Этот принцип, который также будет охватывать использование основанных на оценке риска подходов для рассмотрения мер авиационной безопасности, предусматривает, что Договаривающимся государствам следует на взаимной основе признать применяемые друг другом меры и процессы обеспечения безопасности, а не требовать принятия и применения идентичных мер обеспечения безопасности. Важным фактором является то, что имеет место общее понимание и согласие в отношении соответствующей угрозы и применяются эффективные меры для снижения данной угрозы в целях достижения желаемых результатов. По всей вероятности устойчивыми будут те меры, которые определяются с учетом местных условий.

2.3 При реализации трех вышеизложенных принципов следует поддерживать партнерские отношения с отраслью. Это является признанием того факта, что под отраслью, включая эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, часто понимаются стороны, которым приходится предпринимать конкретные действия по введению мер безопасности на земле. В этой связи Договаривающимся государствам в соответствующих случаях следует привлекать отрасль к международному сотрудничеству в области авиационной безопасности, особенно при взаимном признании эквивалентности мер других Договаривающихся государств. Это особенно относится к принципам, изложенным в пп. 2.2 b) и 2.2 c) выше, в рамках которых избежание дублирования работы должно быть основной целью, направленной на максимально эффективное использование ресурсов и сведение к минимуму расходов отрасли, связанных с обеспечением соблюдения установленных требований. Кроме того, государствам вместе с отраслью следует определить наиболее целесообразные меры и процессы обеспечения безопасности, направленные на

получение предусмотренных результатов в сфере безопасности, учитывая при этом хозяйственную деятельность и связанные с ней обстоятельства. Это имеет особое значение с учетом того факта, что многие эксплуатанты воздушных судов и другие структуры отрасли осуществляют свою деятельность на трансграничной основе и в рамках различных юрисдикций.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется принять три вышеизложенных принципа, направленные на расширение практического, устойчивого и эффективного сотрудничества в области обеспечения авиационной безопасности. Эти принципы предусматривают уважение суверенитета, следование духу двусторонних и/или многосторонних СВС и соблюдение требований SARPS ИКАО. Они также направлены на то, чтобы избежать путаницы и ненужного дублирования, а также одностороннего навязывания мер безопасности без должного учета уже действующих мер безопасности, направленных на устранение соответствующих угроз. Это в дальнейшем позволит вводить меры, которые действительно необходимы, а также обеспечит гибкость подходов и процессов внедрения, оптимальное использование ограниченных ресурсов и эффективное достижение желаемых результатов в области обеспечения безопасности.

### 4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS)**

4.1 HLCAS предлагается:

- a) рассмотреть представленные п. 2.2 принципы, касающиеся международного сотрудничества в области авиационной безопасности;
- b) рекомендовать ИКАО и ее государствам-членам принять эти три принципа в качестве основы для международного сотрудничества в области авиационной безопасности;
- c) рекомендовать вести разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, касающихся международного сотрудничества в области авиационной безопасности, на основе этих трех принципов.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### ВЫДЕРЖКИ ИЗ ГЛАВ 2 И 5 ПРИЛОЖЕНИЯ 17 "БЕЗОПАСНОСТЬ" К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

#### 2.4 Международное сотрудничество

2.4.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает в пределах практических возможностей удовлетворение просьб других Договаривающихся государств, касающихся принятия дополнительных мер безопасности в отношении конкретного(ых) рейса(ов) эксплуатантов таких других государств. Запрашивающее государство рассматривает возможность принятия другим государством альтернативных мер, эквивалентных запрошенным.

2.4.2 Каждое Договаривающееся государство при необходимости сотрудничает с другими государствами в подготовке и обмене информацией о национальных программах безопасности гражданской авиации, программах подготовки кадров и программах контроля качества.

2.4.3 Каждое Договаривающееся государство в пределах практических возможностей устанавливает и осуществляет процедуры обмена с другими Договаривающимися государствами информацией об угрозе, которая затрагивает интересы таких государств в области авиационной безопасности.

2.4.4 Каждое Договаривающееся государство устанавливает и вводит надлежащую защиту и определяет порядок работы с закрытой информацией о безопасности, предоставленной другими Договаривающимися государствами, или с закрытой информацией о безопасности, которая затрагивает интересы других Договаривающихся государств в сфере безопасности, с целью не допустить ненадлежащего использования или разглашения такой информации.

2.4.5 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует по мере целесообразности и с учетом своего суверенитета предоставлять по просьбе другого государства информацию о результатах проверки, проведенной ИКАО, и о корректирующих действиях проверяемого государства.*

2.4.6 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует включать в каждое свое двустороннее соглашение о воздушном сообщении статью, касающуюся вопросов авиационной безопасности, учитывая при этом типовую статью, разработанную ИКАО.*

2.4.7 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует предоставлять другим Договаривающимся государствам по их запросу и в письменной форме соответствующие части своей национальной программы безопасности гражданской авиации.*

2.4.8 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует уведомлять ИКАО о предоставлении информации согласно п. 2.4.5.*

## 5.2 Ответные действия

5.2.2 Каждое Договаривающееся государство, отвечающее за предоставление обслуживания воздушного движения воздушному судну, которое подвергается акту незаконного вмешательства, собирает всю необходимую информацию о полете такого воздушного судна и направляет данную информацию всем другим государствам, в чьем ведении находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения, включая органы в аэропорту известного или предполагаемого пункта назначения, с тем чтобы можно было своевременно принять необходимые меры защиты на маршруте, а также в известном, предполагаемом или вероятном пункте назначения.

5.2.5 Каждое Договаривающееся государство, на территории которого совершило посадку воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, наиболее быстрыми средствами уведомляет государство регистрации этого воздушного судна и государство эксплуатанта о его посадке и таким же образом передает наиболее быстрыми средствами всю другую соответствующую информацию:

- a) двум вышеупомянутым государствам;
- b) каждому государству, граждане которого погибли или получили телесные повреждения;
- c) каждому государству, граждане которого были задержаны в качестве заложников;
- d) каждому государству, граждане которого, как известно, находятся на борту воздушного судна;
- e) Международной организации гражданской авиации.

5.2.6 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы информация, полученная в результате принятия мер, указанных в п. 5.2.2, в кратчайшие сроки направлялась имеющим к этому отношение местным органам обслуживания воздушного движения, соответствующим администрациям аэропортов, эксплуатанту и другим заинтересованным сторонам.*

5.2.7 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует сотрудничать с другими государствами в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства. При проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, каждому Договаривающемуся государству следует использовать, по мере необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации данного воздушного судна.*

## 5.3 Обмен информацией и представление уведомлений

5.3.1 Каждое Договаривающееся государство, сталкивающееся с актом незаконного вмешательства, обеспечивает ИКАО всей соответствующей информацией, касающейся связанных с обеспечением безопасности аспектов акта незаконного вмешательства, в кратчайшие сроки после прекращения такого акта.

5.3.2 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству, когда это сочтено необходимым, следует обмениваться с другими Договаривающимися государствами информацией о руководстве ответными действиями в связи с актом незаконного вмешательства, направляя в то же время такую информацию в ИКАО.*

—————

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### ДЕКЛАРАЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА УРОВНЕ МИНИСТРОВ (19 И 20 ФЕВРАЛЯ 2002 ГОДА, МОНРЕАЛЬ)

Конференция по авиационной безопасности на уровне министров, которая была проведена Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале 19 и 20 февраля 2002 года и в которой участвовали министры и другие высокопоставленные должностные лица, представляющие 154 государства и 24 международные организации:

*вновь подтверждая* осуждение использования гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации независимо от того, где, кем и с какими целями они осуществляются,

*сознавая необходимость* усиления мер, направленных на предотвращение всех актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

*подчеркивая* жизненно важную роль гражданской авиации в экономическом развитии,

*особо отмечая* главенствующую роль безопасности полетов и авиационной безопасности как основополагающих элементов в гражданской авиации, требующих всемирного внимания,

*подтверждая* ответственность государств за обеспечение авиационной безопасности и безопасности полетов в гражданской авиации независимо от того, предоставляются ли услуги воздушного транспорта и соответствующее связанное с ним обслуживание правительствами, автономными или частными организациями,

*отмечая* начавшееся в последнее время в значительном количестве государств осуществление мер по существенному повышению уровня авиационной безопасности,

*признавая*, что использование единообразного подхода в рамках глобальной системы является важным элементом обеспечения авиационной безопасности по всем мире и что недостатки в любом элементе этой системы представляют угрозу глобальной системе в целом,

*подтверждая*, что глобальная система авиационной безопасности возлагает коллективную ответственность на все государства,

*отмечая*, что дополнительные ресурсы, которые потребуются для усиления мер авиационной безопасности, могут наложить чрезмерное финансовое бремя на развивающиеся страны, ресурсы которых и так ограничены,

**ЗАЯВЛЯЕТ** о своей приверженности:

- достижению полного соблюдения многосторонних конвенций по авиационной безопасности, Стандартов, Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) ИКАО, а также резолюций Ассамблеи и решений Совета, касающихся авиационной безопасности и безопасности полетов;



- принятию в пределах национальной территории соответствующих дополнительных мер авиационной безопасности, отвечающих уровню угрозы;
- содействию международному сотрудничеству и согласованному принятию мер в области авиационной безопасности;
- обеспечению того, чтобы меры авиационной безопасности осуществлялись наиболее эффективным с точки зрения затрат образом, с тем чтобы гражданская авиация не несла чрезмерного бремени;
- обеспечению в максимально возможной степени того, чтобы меры безопасности не нарушали или не затрудняли поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов;
- обеспечению того, чтобы меры безопасности осуществлялись объективным образом, исключая дискриминацию по признаку пола, расы, вероисповедания или национальности;
- повышению качества людских ресурсов, занятых в сфере авиационной безопасности, включая использование постоянно действующей системы обучения и подготовки;
- восстановлению доверия общественности к воздушным путешествиям и оживлению отрасли воздушных перевозок;

*ОДОБРЯЕТ* создание всеобъемлющего *плана действий по авиационной безопасности ИКАО* для укрепления авиационной безопасности во всем мире, предусматривающего:

- выявление, анализ новых и возникающих угроз и разработку эффективных глобальных мер противодействия им, в том числе своевременных мер, которые должны приниматься в конкретных областях, включая аэропорты, воздушные суда и системы управления воздушным движением;
- ужесточение содержащихся в Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации* положений, касающихся авиационной безопасности, по ускоренной процедуре, когда это оправдано и отвечает общим соображениям безопасности полетов, особенно с целью предусмотреть в первую очередь защиту кабины экипажа;
- регулярные, обязательные, систематические и гармонизированные проверки обеспечения авиационной безопасности с целью оценки действующей системы обеспечения авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах на национальном уровне и выборочно на уровне аэропортов в каждом государстве в рамках механизма авиационной безопасности ИКАО;
- тесную координацию и согласование с программами проверок на региональном и субрегиональном уровнях;
- обработку в ИКАО результатов таким образом, чтобы при этом одновременно обеспечивалась конфиденциальность и транспарентность;
- программу последующей помощи в устранении выявленных недостатков;

*ПРИЗЫВАЕТ* Совет ИКАО подготовить такой *план действий* к принятию не позднее 14 июня 2002 года (дата закрытия 166-й сессии Совета) и началу реализации сразу же после этого;

*ПРИЗЫВАЕТ* все государства – члены ИКАО и, когда это применимо, соответствующие международные организации к полному и активному участию в реализации *плана действий* в целях достижения конкретных результатов в кратчайшие сроки;

*ПРИЗЫВАЕТ* государства, международные организации и отрасль гражданской авиации добровольно предоставить необходимые финансовые средства и/или помощь в натуральном выражении на реализацию *плана действий*, с тем чтобы поддержать деятельность в рамках ИКАО и дать возможность всем государствам во всем мире на постоянной основе выполнять требования, обусловленные усилением мер безопасности.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ СОВЕТОМ 25 ИЮНЯ 1986 ГОДА В ОТНОШЕНИИ СТАТЬИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ДВУСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

#### СОВЕТ ИКАО

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что продолжающаяся угроза актов незаконного вмешательства в дела международной гражданской авиации требует неотложного и непрерывного внимания со стороны Организации и полного сотрудничества со стороны всех Договаривающихся государств для укрепления безопасности международной гражданской авиации,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что права и обязательства государств в соответствии с международными конвенциями о международной безопасности и в соответствии с Стандартами и Рекомендуемой практикой, принятыми Советом ИКАО по авиационной безопасности, могли бы дополнить и усилить двустороннее сотрудничество между государствами,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой основную юридическую основу для международной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации содержит рекомендацию относительно того, чтобы каждое Договаривающееся государство включало в свои двусторонние соглашения о воздушных перевозках статью, касающуюся авиационной безопасности,

НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ все Договаривающиеся государства включать в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности и

РЕКОМЕНДУЕТ Договаривающимся государствам учитывать типовую статью, прилагаемую к настоящей резолюции.

#### Дополнение к резолюции Совета от 25 июня 1986 года

### ТИПОВАЯ СТАТЬЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

*Примечание. Настоящий проект типовой статьи разработан в целях возможного включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении; он служит только руководством для государств, не является обязательным и никоим образом не ограничивает договорную свободу государств по расширению или сужению сферы его применения или использованию другого подхода.*

## СТАТЬЯ "X"

(a) В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Договаривающиеся стороны вновь подтверждают, что взятое по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, *Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года, и *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, совершенной в Монреале 1 марта 1991 года.

*Примечание. Положения второго предложения применяются только, если данные государства являются участниками этих конвенций и Протокола.*

(b) Договаривающиеся стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу для предотвращения актов незаконного захвата воздушных судов или других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

(c) Стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

(d) Каждая Договаривающаяся сторона соглашается с тем, что от таких эксплуатантов воздушных судов могут потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, упомянутых выше в пункте c), которые предусматриваются другой Договаривающейся стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории этой другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, предметов для перевозки в салоне, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в ответ на конкретную угрозу.

(e) Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких гражданских судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и других надлежащих мер в целях быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или его угрозы.

— КОНЕЦ —