



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности

Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Бельгией от имени Европейского союза и его государств-членов¹ и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представляются предложения об обновлении политики ИКАО в области авиационной безопасности в целях обеспечения недопущения снижения ее эффективности в результате изменения характера террористических угроз, а также о пересмотре резолюции А36-20 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства". Терроризм представляет собой постоянную и меняющуюся угрозу гражданской авиации. В этой связи меры безопасности, направленные на защиту международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, остаются неотъемлемой и необходимой частью глобальной авиатранспортной системы. Угроза и риск должны быть определяющими факторами при разработке эффективной политики в области авиационной безопасности.

Действия: Ассамблее предлагается включить ссылку на вопросы, упомянутые в п. 3.1, при внесении поправок в резолюцию А36-20. Ассамблее также предлагается поручить Совету дать указание Группе экспертов по авиационной безопасности в отношении вопросов, отмеченных в п. 3.2. Наконец, Ассамблее предлагается поручить Совету играть ведущую роль в осуществлении, содействии и координации вышеупомянутой деятельности, касающейся политики, включая организацию совместно с Группой экспертов по авиационной безопасности в ходе следующего трехлетнего периода Конференции высокого уровня (генеральных директоров гражданской авиации или руководителей эквивалентного уровня) по авиационной безопасности в целях оказания помощи в осуществлении вышеуказанной деятельности, касающейся политики.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Монтенегро, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия и Швейцария

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью В "Авиационная безопасность" (<i>Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире</i>)
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	A37-WP/32, Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности C-WP/13496, Показатели риска для авиационной безопасности и значительные недостатки, связанные с обеспечением авиационной безопасности C-DEC 189/3 Doc 9902, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Гражданская авиация остается для террористов основным средством причинения гибели значительного числа людей, являясь как мишенью, так и орудием нападения. Меры безопасности, направленные на защиту от угроз, создаваемых терроризмом, не должны быть статическими. Поскольку террористическая угроза носит инновационный и эволюционный характер, ответные действия в плане определения политики в области авиационной безопасности так же должны быть динамичными.

2. ВОПРОСЫ ПОЛИТИКИ

2.1 Оценка Приложения 17. "Безопасность" с точки зрения угрозы и риска

2.2 В ходе нынешнего рассмотрения Приложения 17 эффективно учитываются все считающиеся необходимыми поправки к Стандартам и Рекомендуемой практике в отношении существующей ситуации в плане угрозы. Оно проводится в соответствии с концепцией одинакового применения базовых мер ко всем государствам – членам ИКАО. Хотя такой нормативный режим может по-прежнему быть в определенной степени полезным, в отношении Приложения 17 все более очевидной становится задача обеспечения достаточной гибкости и обновления его архитектуры с учетом новых возникающих угроз (например, кибер-угроз и внутренних угроз), достаточной направленности его мер безопасности на защиту от значительных рисков и его адекватности для снижения других возможных рисков. Рассмотрение концепции Приложения 17 с точки зрения угрозы и риска может позволить оценить степень решения этой задачи. Кроме того, такая оценка даст государствам – членам ИКАО основу для адаптации своих мер, с тем чтобы они были направлены на самые обширные сферы риска.

2.3 При рассмотрении Приложения 17 следует также оценить роль факторов непредсказуемости и обнаружения подозрительного поведения как средств предоставления более эффективных решений в области авиационной безопасности. Поскольку эти концепции являются относительно новыми для большинства государств, ИКАО целесообразно провести оценку дополнительных преимуществ таких мер, с тем чтобы государства лучше понимали свои цели и имели возможность воспользоваться накопленными знаниями существующей практики и опыта.

2.4 **Транспарентность результатов проверок в рамках УППАБ ИКАО**

2.5 Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) является важнейшим средством контроля за осуществлением мер безопасности, изложенных в Приложении 17. Чтобы повысить эффективность этой Программы, результаты проверок должны использоваться для определения того, где должна приоритизироваться и координироваться деятельность, связанная с техническим сотрудничеством и наращиванием потенциала, в целях создания прочной в глобальном масштабе системы защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

2.6 Результаты проводимых ИКАО проверок в сфере авиационной безопасности доводятся до сведения всех государств – членов ИКАО. Однако утверждается, что делиться результатами проверок в сфере авиационной безопасности нельзя из-за чувствительности и конфиденциального характера информации об авиационной безопасности, содержащейся в материалах о результатах этих проверок. Во второй цикл проверок в рамках УППАБ теперь внесены изменения, направленные на определение возможностей государств – членов ИКАО в сфере контроля за обеспечением авиационной безопасности. Эти изменения дают возможность повысить уровень транспарентности результатов проверок без необходимости делиться подробной информацией об уровне выполнения положений Приложения 17 в отдельных аэропортах.

2.7 В соответствии с вышеизложенным подходом Совет принял на своей 189-й сессии определение понятия "значительный недостаток, связанный с обеспечением авиационной безопасности" и одобрила механизм своевременного устранения таких недостатков. Эта инициатива горячо приветствуется. После выявления в ходе проверок в рамках УППАБ значительных недостатков, связанных с обеспечением авиационной безопасности, соответствующее государство должно незамедлительно предпринять корректирующие действия, а все другие государства – члены ИКАО должны быть быстро уведомлены о них, с тем чтобы государства, выполняющие полеты на территорию/с территории соответствующего государства, могли определить потребность в принятии дополнительных мер безопасности.

2.8 **Финансирование деятельности ИКАО в области авиационной безопасности**

2.9 Авиационная безопасность – одна из стратегических целей ИКАО. Достижению этой стратегической цели должен способствовать план действий в области авиационной безопасности, финансируемый за счет регулярного бюджета ИКАО, и в этой деятельности следует меньше полагаться на получение добровольных взносов. Вместе с тем, специальные проекты ИКАО по оказанию помощи могут финансироваться посредством добровольных взносов государств – членов ИКАО.

2.10 **Эквивалентность и взаимное признание мер авиационной безопасности**

2.11 В ситуации, когда одно государство просит другое государство принять меры безопасности для защиты воздушных судов, выполняющих полеты на территорию первого государства, но вылетающих с территории последнего государства, исключительно важно, чтобы эти два государства в полной мере сотрудничали до и во время принятия запрашиваемых мер. Предварительные консультации необходимы, чтобы понять, являются ли эквивалентными существующие стандарты безопасности, и, следовательно, послужат ли запрашиваемые меры повышению уровня авиационной безопасности. Запрашиваемые меры следует применять только тогда, когда они являются уместными, объективными и соразмерными выявленной угрозе. Одностороннего навязывания одним государством мер безопасности другому государству следует

избегать и от этого надо воздерживаться в пользу применения других средств устранения слабых мест в области авиационной безопасности.

2.12 Важно обмениваться информацией о технологиях досмотра, принятых государствами к использованию в своих юрисдикциях, и об их опыте применения технологий досмотра в аэропортах. Подобный обмен информацией может предоставить государствам – членам ИКАО гарантии в отношении эффективности таких технологий как с технической, так и с эксплуатационной точек зрения, а их последующее внедрение может помочь в подтверждении эквивалентности стандартов авиационной безопасности или в достижении взаимного признания между государствами.

2.13 Будущий контрольный пункт досмотра пассажиров в целях безопасности

2.14 Террористические нападения и заговоры, имевшие место в последние 10 лет, были направлены на преодоление мер безопасности, применяемых в контрольных пунктах досмотра пассажиров. Меры безопасности, введенные с учетом этих угроз, иногда негативно сказываются на упрощении формальностей в отношении пассажиров. Такое негативное воздействие необходимо уменьшить путем реализации концепции будущего контрольного пункта досмотра пассажиров в целях безопасности, которая одновременно решает задачи обеспечения авиационной безопасности и делает поездки удобными. Возможные пути достижения этой цели включают:

- а) переход от ограничений на перевозку жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) в ручной клади к использованию технологии досмотра жидких взрывчатых веществ. Со своей стороны Европа определила дорожную карту устранения к апрелю 2013 года всех ограничений на перевозку ЖАГ в пользу досмотра ЖАГ;
- б) рассмотрение использования новых методов и/или технических средств повышения степени обнаружения неметаллических взрывных устройств или взрывных устройств с малым содержанием металла (например, сканеров безопасности) с должным учетом ряда вопросов, связанных с их использованием, а именно: охрана здоровья, прайвеси, защита данных и, что весьма важно, информирование пассажиров.

2.15 Досмотр лиц помимо пассажиров

2.16 Цель досмотра всех лиц помимо пассажиров – предотвратить пронос запрещенных к перевозке предметов в зоны, где находятся прошедшие досмотр пассажиры, досмотренная ручная кладь и/или охраняемые воздушные суда. Такая мера безопасности имеет исключительно важное значение для устранения внутренней угрозы, заключающейся в том, что запрещенные к перевозке предметы кем-то могут быть пронесены в эти зоны либо преднамеренно, либо по принуждению находящегося под угрозой лица. Что касается ряда существующих в государствах – членах ИКАО подходов к досмотру лиц, не являющихся пассажирами, то необходимо добиться общего признания важности такого досмотра, которое должно сопровождаться дальнейшей разработкой соответствующих Стандартов Приложения 17.

2.17 Человеческий фактор

2.18 Для обеспечения профессионализации персонала служб безопасности важное значение имеет обеспечение соответствующего набора и подготовки (первоначальной подготовки

и переподготовки) лиц, отвечающих за осуществление и/или введение мер безопасности. Государствам – членам ИКАО следует применять процессы утверждения/аттестации персонала служб безопасности, с тем чтобы демонстрировать в процессе найма и подготовки обладание и/или приобретение персоналом необходимых навыков.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Ассамблее предлагается при внесении поправок в резолюцию А36-20 о сводном заявлении о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, включить ссылки на:

- a) одобрение политики повышения прозрачности результатов второго цикла проверок состояния авиационной безопасности в рамках УППАБ в целях содействия эффективному техническому сотрудничеству и наращиванию потенциала государств – членов ИКАО, особенно в части, касающейся быстрого уведомления о значительных недостатках, связанных с обеспечением авиационной безопасности;
- b) одобрение политики замены ограничений на провоз жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) в ручной клади досмотром ЖАГ применительно к будущему контрольному пункту безопасности;
- c) санкционирование финансирования плана действий в области авиационной безопасности из регулярного бюджета ИКАО;
- d) признание важности досмотра всех лиц помимо пассажиров для предотвращения проноса недосмотренными лицами запрещенных к перевозке предметов в зоны, где находятся прошедшие досмотр пассажиры, досмотренная ручная кладь и/или охраняемые воздушные суда;
- e) признание важного значения человеческого фактора для внедрения эффективной системы авиационной безопасности с должным учетом необходимости обеспечения соответствующей подготовки и процесса аттестации/утверждения персонала, ответственного за осуществление и/или введение мер авиационной безопасности.

3.2 Ассамблее предлагается поручить Совету дать указание Группе экспертов по авиационной безопасности:

- a) оценить эффективность Приложения 17 "Безопасность" с точки зрения угрозы и риска;
- b) провести оценки возможной новой роли новых технических средств (например, сканеров безопасности) и новых концепций (например, непредсказуемости и обнаружения подозрительного поведения) применительно к будущему контрольному пункту досмотра пассажиров в целях безопасности и к устранению внутренней угрозы;
- c) обеспечение обмена информацией об одобренных государствами технологиях досмотра, в частности о технологиях досмотра жидких взрывчатых веществ, а также информацией о практическом опыте государств в применении технологии досмотра;
- d) внести предложения о дальнейшей разработке и расширении сферы применения соответствующих Стандартов Приложения 17, касающихся: i) досмотра лиц, не являющихся пассажирами; и ii) подготовки и процесса аттестации/утверждения

персонала, отвечающего за осуществление и/или введение мер авиационной безопасности.

3.3 Ассамблее предлагается поручить Совету играть ведущую роль в осуществлении, содействии и координации вышеупомянутой деятельности, касающейся политики, включая организацию совместно с Группой экспертов по авиационной безопасности Конференции высокого уровня (генеральных директоров гражданской авиации или руководителей эквивалентного уровня) по авиационной безопасности в течение следующего трехлетнего периода в целях оказания помощи в осуществлении вышеуказанной деятельности, касающейся политики.

— КОНЕЦ —