Международная организация гражданской авиации

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

A37-WP/252
EX/49
20/09/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности

ПОВЫШЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЧЕРЕЗ АКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРАКТИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМПЕТЕНЦИИ ОТРАСЛИ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)[1])

КРАТКАЯ СПРАВКА

После инцидента 25 декабря 2009 года Международной ассоциацией воздушного транспорта в январе был проведен саммит по авиационной безопасности, в котором приняли участие Секретарь Департамента внутренней безопасности Соединенных Штатов Америки (DHS), Генеральный секретарь ИКАО и генеральные директоры авиакомпаний (CEO). В 2010 году прошел ряд крупных региональных конференций, в координации с ИКАО и DHS, для формирования всемирного консенсуса о необходимости повышать всемирную авиационную безопасность. За этим обновленным обязательством должны последовать конкретные действия, признающие ключевой вклад отрасли и необходимость ведения с ней консультаций при принятии решений в области авиационной безопасности.

Действия: Ассамблее предлагается:

a) поддержать усилия ИКАО в обеспечении глобального соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17, уделяя особое внимание аэропортам и регионам повышенного риска;

b) признать важность ведения консультаций с отраслью, настоятельно призывая все государства-члены учредить отраслевые консультативные органы по вопросам авиационной безопасности;

c) признать необходимость разработки скоординированного на мировом уровне "пункта контроля будущего", в котором будут интегрированы разведданные, анализ поведения и данные пассажиров;

d) настойчиво призвать государства-члены, которые требуют или будут требовать от авиалиний передавать данные пассажиров различным национальным ведомствам, создать единый портал данных (или "единое окно"), через который все данные должны передаваться в электронном виде;

e) настойчиво призвать ИКАО выпускать инструктивные материалы о стандартах обслуживания для внутренних процедур государств-членов, имеющих отношение к обработке и передаче данных международных пассажиров.

[1] Тексты на различных языках подготовлены ИАТА.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью B. Авиационная безопасность. *Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире*.
Финансовые последствия	Без финансовых последствий
Справочный материал	Отсутствует

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИАТА уверена, что самые эффективные меры безопасности основаны на правильно подготовленном персонале, процедурах и оборудовании, взаимодействующих с комплексными эксплуатационными режимами и интегрированных в эти режимы. Заинтересованные стороны, например, авиалинии и аэропорты, обладают уникальным практическим опытом и технической компетенцией, что позволяет им играть ключевую роль в обеспечении успешной интеграции.

1.2 Ярким примером служит инцидент, случившийся 25 декабря 2009 года, когда террористу не удалось привести в действие взрывное устройство на борту самолета, следовавшего из Амстердама в Детройт. Угрозы для авиации стремительно совершенствуются и ищут возможность воспользоваться уязвимостью во всех точках наших глобально переплетенных систем безопасности. Поэтому необходимо объединить все ресурсы и вести совместную работу, координируя ее на мировом уровне.

1.3 22 января 2010 года ИАТА провела всемирный саммит по авиационной безопасности в Женеве с участием Генерального секретаря ИКАО, Секретаря Департамента внутренней безопасности Соединенных Штатов Америки (DHS) и генеральных директоров авиапредприятий.

1.4 За прошедшие месяцы государства организовали ряд региональных конференций высокого уровня по безопасности в Мехико, Токио, Абудже и Абу-Даби. ИАТА также организовала и провела региональные форумы по безопасности в Аммане (в июне) и в Сингапуре (в сентябре), в которых приняли участие представители авиалиний, ведомств гражданской авиации, бюро путешествий и отправителей грузов.

1.5 ИАТА выражает одобрение ИКАО и правительствам во всем мире за их усилия в обмене информацией о террористических угрозах и обсуждения способов повышения авиационной безопасности. Наблюдаемые в последние несколько месяцев усилия демонстрируют беспрецедентный интерес международного сообщества, занимающегося авиационной безопасностью, к более качественному сотрудничеству и разработке более результативных и эффективных мер безопасности. Эти усилия необходимо поддерживать и их нельзя потерять.

2. ПЯТЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1 Во время январского всемирного саммита ИАТА и входящие в нее авиакомпании сформулировали пять ключевых рекомендаций в области авиационной безопасности:

- Постоянные официальные консультации со всеми авиакомпаниями, позволяющие воспользоваться практическими знаниями авиакомпаний при формировании политики в области безопасности.
- Привести распоряжения чрезвычайного характера в соответствие с отраслевыми возможностями их исполнения. Необходимо признать, что правила, не учитывающие индивидуальные обстоятельства, имеющие предписывающий характер и устанавливающие количественные целевые показатели, не сделают более безопасной комплексную глобальную отрасль. Правительства должны вместе с отраслью определять практические меры для достижения своих целей в области безопасности.
- Устранять неэффективность в сборе данных пассажиров. ИАТА настойчиво призывала DHS прекратить "вариться в своем котле" и создать единую программу сбора и обмена данных, которая могла бы служить моделью для внедрения другими правительствами.
- Правительства должны говорить друг с другом, чтобы согласовывать требования и вести диалог, чтобы требования одного государства не противоречили законам другого.
- Создать пункт контроля следующего поколения. Параллельно с оптимизацией возможностей существующей технологии проверки, мы должны начать рассматривать варианты будущих пунктов контроля, комбинирующих технологию и разведданные.

3. СБЛИЖЕНИЕ РОЛЕЙ ОТРАСЛИ И ПРАВИТЕЛЬСТВ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1 Основной предпосылкой существования всемирной системы авиационной безопасности должно быть соблюдение всеми государствами-членами Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 17. *Безопасность*. В этом отношении ИАТА отмечает, что "Поощрение глобального соблюдения норм и создание государствами устойчивой системы контроля за обеспечением авиационной безопасности" названо стратегическим направлением деятельности всеобъемлющей программы стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности. Необходимо обеспечивать и проверять строгое выполнение положений Приложения 17, уделяя особое внимание аэропортам и регионам повышенного риска.

3.2 Более эффективно противостоять новым угрозам безопасности можно при помощи глобальных совместных усилий, начинающихся с официальных и постоянных консультаций с отраслью. Авиалинии и аэропорты могут сыграть важнейшую роль в повышении безопасности, предлагая уникальную точку зрения и техническую компетенцию. Каждое государство-член должно учредить эффективный орган для консультаций с отраслью в области авиационной безопасности, служащий для представителей правительства и авиационной отрасли платформой для обмена мнениями по вопросам, связанным со стратегией, политикой, предлагаемым правилам и возможным решениям в сфере авиационной безопасности.

3.3 События последних лет показывают, что существующие меры безопасности порой изо всех сил стараются держать темп с целым набором угроз и по-прежнему являются источником стресса для семей, деловых людей, туристов и служащих. ИАТА настоятельно выступает за "пункт контроля будущего", разработанный совместно регулирующими органами и отраслью и внедряемый в соответствии с глобально скоординированными руководящими принципами. Являясь отправной точкой, такой "пункт контроля будущего" объединил бы технологию проверки с разведданными, поведенческим анализом и данными пассажиров. ИАТА привержена тесному сотрудничеству с ИКАО, Международным советом аэропортов и государствами-членами над составлением концептуальной основы к концу 2011 года.

3.4 Государства-члены должны придерживаться концепции "единого окна", запрашивая электронные данные пассажиров, например, предварительную информацию о пассажирах (API) или записи регистрации пассажиров (PNR). Для этого понадобится посылать данные пассажиров в единственный пункт приема информации или портал, функционирующий в информационной системе запрашивающегося государства, откуда информация может передаваться министерствам или ведомствам (отвечающим за вопросы иммиграции, таможни, безопасности), наделенным полномочиями на ее получение национальным законодательством.

3.5 Необходимо разработать на международном уровне и внедрить на национальном уровне стандарты обслуживания, чтобы измерять эффективность обработки пассажиров (например, скорость передачи данных и ответов системы и регистрация биометрических данных). Такие стандарты установят более высокий уровень эффективности и предсказуемости в международных авиаперевозках. ИКАО предлагается выпускать инструктивные материалы, помогающие государствам-членам разрабатывать и внедрять стандарты обслуживания, охватывающие их внутренние процедуры и касающиеся обработки и передачи данных международных пассажиров. В добавлении А изложены направления работы, заслуживающие рассмотрения.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Случившийся 25 декабря инцидент породил ощущение срочности. Конференции высокого уровня по безопасности, которые прошли в различных регионах, углубили осознание того, что нам необходимо укреплять наши совместные усилия и обмениваться информацией.

4.2 Авиационная отрасль привержена сохранению безопасности нашего общего неба. ИАТА уверена, что настало время предпринять ряд конкретных шагов под руководством ИКАО.

— — — — — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОБРАБОТКИ ПАССАЖИРОВ

Установление прозрачных стандартов обслуживания для перевозчиков и Договаривающихся государств приведет к общему пониманию услуг, приоритетов и обязанностей. Такие стандарты, применяемые к обслуживанию со стороны персонала государств, позволят авиалиниям получать информацию о том, что можно ожидать, одновременно обеспечивая государства метрикой, позволяющей ему оценивать свои внутренние уровни эффективности. Ниже приведены процессы и задачи, для которых необходимо установить стандарты обслуживания:

Время ответа автоматизированной системы

- Среднее время реагирования государства на автоматизированный запрос или электронную передачу данных, в том числе iAPIS и других программ автоматизированного обмена данными.

Пример: После электронной передачи данных стандартный ответ государства авиаперевозчикам должен быть предоставлен в течение четырех (4) секунд в 98 % всех транзакций.

- Среднее время реагирования государства на звонки, поступившие в справочную службу

Пример: Государство должно укомплектовать справочные службы достаточным количеством персонала для обеспечения круглосуточной обработки 95 % всех звонков.

Готовность системы и процедуры на случай отключения системы

- Отключение систем Договаривающихся государств

Пример: Государства должны уведомлять авиаперевозчиков о планируемом отключении и его ожидаемой продолжительности минимум за 72 ч.

- Отключения систем авиаперевозчиков

Пример: Если авиаперевозчики обнаруживают, что отключение их внутренней системы влияет на соблюдение ими государственного требования о предоставлении данных, они должны уведомить соответствующее ведомство об обнаружении отключения в течение пяти (5) минут, сообщив ожидаемую продолжительность отключения (если она известна), охваченные отключением места и рейсы и планируемые альтернативные временные меры.

Обмен данными пассажиров

Пример: Передачи записей регистрации пассажиров должны ограничиваться первым обменом за 72 ч до вылета (или в момент внесения PNR, если это происходит меньше, чем за 72 ч), обменом на момент вылета и обменом по специальному запросу при разумных основаниях.

Проверка

Пример: Договаривающиеся государства должны поставить себе цель обрабатывать и оформлять 95 % всех пассажиров, не требующих дополнительной стандартной проверки, в течение 30 мин после выгрузки.

Сбор биометрических данных

Пример: Сбор биометрических данных пассажиров в кабине первичной проверки должен занимать не более пятнадцати (15) секунд в 98 % всех индивидуальных операций.

Надзор и пересмотр процесса

Пример: Государства должны сформировать Группу отраслевого надзора, встречающуюся дважды в год и состоящую из равного количества представителей авиалиний (в том числе профессиональных ассоциаций авиапредприятий) и государственных руководителей высшего ранга. В набор функций Группы могли бы входить, например, мониторинг достигнутого прогресса, обсуждение предстоящих инициатив, оценка эффективности существующих программных требований, заслушивание брифингов об оперативных данных, касающихся международных авиаперевозок, и обсуждение систем, технологий и процессов.

Отчетность/уведомление о несоответствиях

Пример: Государства должны создать процессы, позволяющие регулярно сообщать отдельным авиаперевозчикам об эффективности выполнения ими требований программы.

— КОНЕЦ —