



## **ВТОРАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS/2)**

**Монреаль, 29–30 ноября 2018 года**

**Пункт 2 повестки дня. Будущие подходы к управлению факторами риска в сфере авиационной безопасности**

### **ПЕРСПЕКТИВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ**

(Представлено Международным советом аэропортов  
и Международной ассоциацией воздушного транспорта)

#### **АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе представлен план обеспечения безопасности в аэропортах в долгосрочной перспективе. В нем рассматриваются задачи, определенные по итогам предварительных консультаций при участии ряда заинтересованных сторон, и потенциальные изменения, которым может подвергнуться Приложение 17 в связи с этими задачами. Призываем государства к участию в аналогичных инициативах, направленных на создание устойчивой основы обеспечения авиационной безопасности в соответствии с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности указаны в п. 4.

#### **1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Операторам аэропортов приходится сталкиваться с проблемами, связанными не только с растущим пассажиропотоком и перегруженностью аэропортов, но и с необходимостью противодействия угрозам безопасности. Мир быстро меняется под влиянием инноваций в области информационных технологий, дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), робототехники и искусственного интеллекта. В сложившихся обстоятельствах аэропортам приходится проявлять гибкость и инновационный подход.

1.2 В рамках внедрения новой стратегии обеспечения безопасности Комитет по вопросам безопасности организации МСА World обратился к МСА за разъяснением относительно того, как подобные незапланированные изменения могут повлиять на уровень авиационной безопасности в будущем, а также с просьбой разработать план обеспечения безопасности в аэропортах.

<sup>1</sup> Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА и ИАТА.

1.3 Помимо этого, успешно применяется интеллектуальная программа обеспечения безопасности Smart Security, разработанная совместно ИАТА и МСА: в рамках этой программы осуществляется тестирование и мониторинг различных решений, внедренных на пассажирских контрольно-пропускных пунктах, что позволяет сделать полезные выводы относительно целесообразности этих решений. Эта программа направлена на усиление безопасности, повышение эффективности работы и улучшение качества обслуживания пассажиров. Решения, внедряемые на первом этапе, охватывают ряд сфер, начиная от проектирования и автоматизации контрольно-пропускных пунктов (параллельная передача, автоматические турникеты, централизованная обработка изображений, системы управления контрольно-пропускными пунктами) и заканчивая оптимизацией досмотра пассажиров (рентгеновские сканеры) и ручной клади за счет использования современных технологий. В настоящее время идет вторая волна реализации интеллектуальной программы обеспечения безопасности Smart Security, и продолжается разработка подробных рекомендаций по использованию новых технологий и процессов.

1.4 Заглядывая в будущее, МСА и ИАТА согласны в том, что пора пересмотреть долгосрочные стратегии в отношении досмотра пассажиров – с акцентом на необходимости дифференциации пассажиров, основанной на оценке рисков, и ускоренного развертывания ультрасовременных технических средств обнаружения. Для обмена мнениями организуются мозговые штурмы при участии различных заинтересованных сторон, включая представителей регулирующих и проверяющих органов, аэропортов и авиалиний.

1.5 По итогам прошедших обсуждений наметились задачи, которые могут стать ключевыми для глобального развития авиационной безопасности в ближайшие годы, и трудности, с которыми придется столкнуться в ходе этого развития.

## 2. БУДУЩЕЕ СЛУЖБ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВ: НАМЕТИВШИЕСЯ ЗАДАЧИ

2.1 По итогам последнего мозгового штурма были определены следующие задачи:

- **Обслуживание пассажиров и обработка багажа за пределами аэропорта** в целях минимизации количества обязательных процедур в аэропортах для большинства пассажиров. В большинстве случаев багаж будут забирать в каком-нибудь удобном для пассажира месте (например, у пассажира дома), досматривать его – либо в аэропорту, во внепиковый период, либо на удаленных объектах инфраструктуры, – а затем, с надлежащими мерами охраны, транспортировать в аэропорт и доставлять в удобное для пассажира место в пункте назначения.
- Необходимость **акцентировать внимание на пассажирах**: металлоискатели, комплексная система обеспечения безопасности с дистанционным управлением, обеспечивающая сопровождение пассажиров от ограждения до выхода на посадку. Сюда будет входить предварительный анализ данных, биометрический контроль, цифровая идентификация личности и доступ в служебные помещения в целях самообслуживания. Чтобы удовлетворить потребности будущих поколений и демографических групп, потребуется индивидуальный подход к обслуживанию пассажиров в аэропортах. Процедуры и решения, происходящие в фоновом режиме, незаметно для пассажиров (например, на основании их персональных данных), будут с готовностью восприняты пассажирами, если не окажут существенного влияния на их чувство безопасности.

- **Общая безопасность аэропорта**, означающая защиту всей инфраструктуры аэропорта от угроз, включая угрозы на борту воздушного судна и на территории аэровокзала, защиту критически важных систем, оперативное реагирование на риски и ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций.
- **Человеческие факторы**: взаимодействие с персоналом в аэропортах будет не таким широким, зато более качественным; сотрудники будут выполнять полезные задачи, ориентированные на клиента (помощь пассажирам, анализ поведения), в то время как большая часть процедур досмотра будет осуществляться машинами (искусственный интеллект).
- **Оценка рисков применительно к пассажирам** и их вещам, выборочный досмотр по результатам оценки рисков и обеспечение безопасности по всей инфраструктуре аэропорта.
- Ускоренное развитие и развертывание **ультрасовременных технических средств досмотра**, позволяющих действенно и эффективно выявлять больше угроз в условиях постоянно увеличивающегося разнообразия потенциальных угроз (угрозы взрывов, применения химического, биологического, радиологического и ядерного оружия и т. д.).
- **Регулируемый досмотр**: работа в нескольких режимах, сокращение числа аварийных сигналов, более открытая архитектура систем и предоставление снимков багажа различным организациям.
- **Взаимное признание** государствами нормативных положений друг друга.

2.2 В общем и целом эти задачи совпадают с задачами, определенными ИАТА и МСА в рамках их совместной инициативы NEXTT – New Experience Travel Technologies ("Технологии путешествий нового уровня"). NEXTT занимается изучением факторов, которые с наибольшей вероятностью сыграют решающую роль в радикальных переменах, которым в ближайшие 20 лет подвергнется сам процесс путешествия из пункта отправления в пункт назначения. Некоторые прогрессивные авиалинии, аэропорты, поставщики услуг и грузоперевозчики уже испробуют новые идеи. Некоторые из этих идей уже к 2020 году будут полностью готовы к реализации, превратившись из концепций в ультрасовременные решения.

2.3 В рамках NEXTT были определены следующие перспективные идеи в сфере обеспечения безопасности в аэропортах в будущем:

- **Мероприятия за пределами аэропорта**: возможность влиять на действия, осуществляемые до прибытия пассажира в аэропорт и после его отбытия из аэропорта.
- **Усовершенствованная обработка данных**: возрастающее применение систем управления цифровой идентификацией личности, автоматизации и робототехники.
- **Интерактивный процесс принятия решений**: сведение воедино достоверных данных, поступающих в реальном времени в течение всего перелета.

### 3. ЗАДАЧИ И ВЕРОЯТНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ИКАО И РЕГУЛИРУЮЩИХ СТРУКТУР

3.1 В Приложении 17 досмотр определяется как *"применение технических или других средств, предназначенных для идентификации и (или) обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для осуществления акта незаконного вмешательства"*. Весьма вероятно, что в будущем данные, информация о рисках и анализ поведения будут играть куда более важную роль в обеспечении авиационной безопасности, чем сейчас. В результате может потребоваться внести поправки в Приложение 17, в частности и в определение досмотра. Список запрещенных предметов может быть существенно сокращен, чтобы соответствовать ключевым угрозам и глобальным рискам.

3.2 В сегодняшних обстоятельствах досмотр зачастую сосредоточен на имеющихся контрольно-пропускных пунктах и не распространяется на территорию аэровокзала и охраняемые зоны ограниченного доступа. В будущем досмотр может предполагать множество процедур и мероприятий, проводимых в разных частях аэропорта или даже за его пределами. Потребуется защитить от несанкционированного вмешательства зарегистрированный багаж, сданный и (или) досмотренный на удаленных объектах инфраструктуры.

3.3 Предполагается, что в будущем данные станут важной составляющей принятия решений о проведении досмотра: каждому пассажиру будет присваиваться та или иная степень риска, определяемая на основании первоначальной оценки и последующей – в рамках всего путешествия – переоценки. От государств уже требуется собирать предварительную информацию о пассажирах (Advance Passenger Information, API) в соответствии со Стандартом 9.5, изложенным в Приложении 9 "Упрощение формальностей".

3.4 В нормах и правилах по-прежнему делается слишком большой упор на предотвращение повторения инцидентов, имевших место в прошлом, и уделяется слишком много внимания устаревшим сценариям угроз. В долгосрочной перспективе может потребоваться пересмотреть существующие меры противодействия угрозам и определить, на чем лучше сосредоточить усилия.

3.5 Как всегда, когда речь идет о долгосрочной стратегии, нужно будет всячески гарантировать, что ни одна страна не останется без внимания и что имеются все возможности для сосуществования различных подходов – от простых до сложных. Для этого прескриптивное определение в Приложении 17 нужно будет заменить определением, исходящим из конечного результата, чтобы позволить разным государствам применять различные методики для обеспечения авиационной безопасности. Потребуется определить основополагающие стандарты, отвечающие требованиям Приложения 17 и имеющиеся в распоряжении всех государств.

### 4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

4.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается:

- a) признать важность действий отрасли, направленных на выявление задач, инноваций и наработок, которые повлияют на авиационную безопасность в долгосрочной перспективе;
- b) стимулировать государства к участию в этих действиях и аналогичных обсуждениях на национальном уровне;

- с) определить возможности обновления нормативных положений, включая Приложение 17 ИКАО, чтобы поддержать перспективы обеспечения авиационной безопасности в будущем.

— КОНЕЦ —