



АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ РИСКА

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе рассматриваются инициативы в области обеспечения авиационной безопасности на основе оценки риска (RBS), подготовленные и/или реализуемые США в интересах пассажиров гражданской авиации. США продолжают целенаправленно работать над упрощением процесса прохождения пассажирами пунктов досмотра, применяя процедуры обеспечения безопасности, основанные на оценке риска в соответствии с полученной разведывательной информацией, а также на все более широком внедрении технических средств. В рамках такого подхода, основанного на оценке риска безопасности, все пассажиры подвергаются физическому досмотру, однако ресурсы выделяются в зависимости от степени риска. Такой подход позволяет США обеспечивать самый высокий уровень авиационной безопасности наиболее эффективными способами, концентрируя внимание на таких категориях пассажиров, о которых меньше известно и которые представляют собой более высокую степень риска.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В "Авиационная безопасность"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С момента своего создания Управление транспортной безопасности США (TSA) прилагало максимум усилий к укреплению авиационной безопасности, стараясь в то же время облегчить прохождение пассажирами соответствующих процедур. Для достижения этих целей TSA, в рамках своей инициативы в области организации авиационной безопасности на основе оценки риска (RBS), начало применять процедуры обеспечения безопасности, основанные на оценке риска в соответствии с полученной разведывательной информацией, а также на все более широком внедрении технических средств. Концепция RBS основана на следующих посылах: большинство авиапассажиров относятся к группе наименьшего риска; TSA легче оценивать степень риска, который могут представлять пассажиры, на базе добровольно предоставляемой ими информации; и, наконец, обеспечение авиационной безопасности может быть усилено за счет наблюдения за поведением пассажиров и бесед с ними. Подход RBS позволяет TSA определять приоритеты в использовании ограниченных ресурсов, выделяемых на организацию досмотра, в зависимости от степени риска и концентрировать внимание на "незнакомцах" и пассажирах, относящихся к более опасной группе риска, ускоряя в то же время процесс прохождения досмотра для путешественников из категории лиц "знакомых" и заслуживающих доверия.

1.2 TSA начало апробацию методов RBS в аэропортах США в августе 2011 года. Ключевые методы подхода RBS, включающие проведение предварительных проверок, оценку угрозы в режиме реального времени, применение неожиданных мер безопасности, характер которых невозможно предугадать, а также организацию физического досмотра пассажиров и багажа, направлены на обеспечение авиационной безопасности наиболее надежным и эффективным способом. Подход RBS реализуется в той или иной степени во всех аэропортах США и включает различные инициативы, касающиеся всех уровней авиационной безопасности, от предполетных процедур до программ обеспечения физической безопасности в аэропорту.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В контексте организации досмотра пассажиров при применении системы RBS в первую очередь обращается внимание на определение пассажиров, не представляющих угрозы с точки зрения авиационной безопасности. Это достигается путем анализа обязательной информации о пассажире, а также той персональной информации, которую на добровольной основе предоставляют пассажиры, участвующие в программах "Знакомый, заслуживающий доверия путешественник", таких как Global Entry, NEXUS и SENTRI. В рамках RBS также реализуются возможности по оценке угрозы в режиме реального времени, которые могут включать применение собак, обученных поиску взрывчатых веществ, или использование технических средств определения наличия взрывчатки совместно с действиями специалистов по мониторингу поведения пассажиров. Пассажиры, определенные как не представляющие опасности, могут затем быть направлены в пункты ускоренного прохождения досмотра. По данным на июль 2013 года, в различных программах в рамках RBS на пунктах досмотра приняли участие более 12,5 млн пассажиров. В их число вошли добровольцы, а также подходящие по статусу часто летающие пассажиры, заслуживающие доверия пассажиры, военные, состоящие на действительной службе, члены летных экипажей, а также пассажиры в возрасте 75 лет и старше и дети в возрасте 12 лет и младше.

2.2 Самой заметной программой в рамках RBS является программа TSA Pre✓™, реализуемая в настоящее время в 40 аэропортах США и позволяющая имеющим на это право и прошедшим предварительную проверку пассажирам в добровольном порядке пройти процедуру

ускоренного досмотра. С октября 2011 года проверку в рамках TSA Pre✓™ прошли более 12 млн пассажиров. На данный момент к участию в этой программе допускаются граждане США, являющиеся участниками действующих под эгидой таможенной и пограничной службы (ТПС) США программ "Заслуживающий доверия путешественник", включая Global Entry, Безопасная электронная сеть ускоренной проверки путешественников (SENTRI – соглашение об обеспечении поездок между США и Мексикой) и NEXUS (соглашение об обеспечении поездок между США и Канадой, по условиям которого гражданам Канады также предоставляется право участвовать в программе TSA Pre✓™), а также участники программ для часто летающих пассажиров пяти американских авиакомпаний. Последней по времени категорией пассажиров, включенной в число участников TSA Pre✓™, стали военнослужащие вооруженных сил США, которые имеют действующую, выданную военным ведомством, карточку общего доступа (КОД) и могут предъявлять ее в 10 участвующих в программе аэропортах. Пассажиры-участники данной программы, тем не менее, обязаны проходить досмотр и предоставлять для проверки имеющиеся при них вещи, однако предлагаемая TSA Pre✓™ процедура ускоренного досмотра позволяет пассажирам проходить через пункт досмотра, не доставая из ручного багажа упакованные в стандартные пакеты бутылки с разрешенными к провозу жидкостями и ноутбуки, а также не снимая обуви, легких курток и ремней. Пассажирам, имеющим право участвовать в программе TSA Pre✓™, не гарантируется ускоренное прохождение досмотра, так как согласно правилам TSA Pre✓™, предусматривающим проведение выборочных и неожиданных досмотров, от пассажира могут потребовать прохождения дополнительных процедур досмотра. В процессе распространения действия программы TSA Pre✓™ к ней присоединяются все новые группы участников, а также авиакомпании в различных аэропортах США по мере того, как в них создаются условия для ее реализации.

2.3 В 2011 году TSA ввела новые процедуры досмотра для детей 12 лет и младше, а в марте 2012 года распространила похожие процедуры на пассажиров в возрасте 75 лет и старше. В рамках этих процедур были смягчены (хотя и не отменены совсем) требования к проведению личного досмотра методом "похлопывания" по сравнению с теми, которым необходимо следовать в случае срабатывания сигнала тревоги. Пассажирам в возрасте 12 лет и младше, а также 75 лет и старше теперь разрешается не снимать обувь во время досмотра, позволяется несколько раз проходить через рамку металлодетектора и устройство усовершенствованной технологии обработки изображений (AIT), а также разрешается более длительное их обследование при помощи детектора обнаружения частиц взрывчатых веществ (ДВВ) для того, чтобы убедиться, что сигналы тревоги не имеют под собой оснований. Пассажирам 12 лет и младше разрешено пользоваться проходами TSA Pre✓™, если они путешествуют в сопровождении пассажира, имеющего на это право. Несмотря на то, что при любом сигнале тревоги по-прежнему необходимо принимать все меры для выяснения причин срабатывания, эти новые процедуры обеспечивают эффективный уровень авиационной безопасности и позволяют TSA более целенаправленно использовать свои ресурсы, делая в то же время путешествие для пассажиров из группы, не представляющей угрозы для авиационной безопасности, более комфортным.

2.4 Программа TSA "Знакомый член экипажа" (КСМ) является частью инициативы RBS, позволяющей сотрудникам транспортной безопасности уверенно определять личность и служебный статус членов летных экипажей и, соответственно, предоставлять им право ускоренного досмотра. В настоящее время в программе КСМ принимают активное участие около 40 американских авиакомпаний в почти 30 аэропортах США. В ноябре 2012 года TSA одобрило второй этап КСМ, в котором предлагаются более эффективные процедуры досмотра работающих в авиакомпаниях США бортпроводников, чья личность подтверждена. По мере того как

авиакомпаниям создают условия для реализации программы КСМ, эта категория членов экипажей также получит право на участие в этой программе.

2.5 TSA поставило целью к концу 2013 года обеспечить ускоренное прохождение физического досмотра для 25 % всех лиц, подвергающихся процедуре досмотра, а к концу 2014 года довести эту цифру до 50 %. Для достижения этой цели TSA в некоторых аэропортах реализовало программу управляемого отбора, в рамках которой специалисты авиационной безопасности разных уровней выбирают пассажиров, которым может быть разрешено ускоренное прохождение досмотра. В ходе реализации этой программы эксперты-собаководы и специалисты мониторинга поведения пассажиров осуществляют непрямую оценку представляемой пассажирами угрозы в режиме реального времени и тем из них, кто был признан не представляющим опасности, дают право проходить ускоренный досмотр по программе TSA Pre✓™.

2.6 США продолжают поиск путей для увеличения числа пассажиров, которым может быть предоставлено право участвовать в программах RBS, имея целью обеспечить самый эффективный досмотр самым эффективным способом. Сюда же относится и увеличение количества категорий пассажиров, получающих право участвовать в программе TSA Pre✓™, например, не представляющие опасности пассажиры международных рейсов, следующие за границу, которые были наделены этим правом 7 мая 2013 года, а с ноября 2012 года и канадские граждане, на которых распространяется соглашение NEXUS. В то время как процедуры ускоренного досмотра облегчают прохождение отдельных пассажиров через пункты досмотра, требования общей эффективности движения пассажиропотока диктуют необходимость грамотного использования проходов программы TSA Pre✓™, особенно в часы пиковых нагрузок. В связи с этим TSA работает над тем, как объединить различные программы RBS, чтобы действовать сплоченно и увеличить пропускную способность пунктов досмотра, выделенных в рамках программы TSA Pre✓™, а также над выработкой процедур, которые смогут обеспечить ускоренное прохождение досмотра имеющих на это право пассажиров в тех аэропортах, где выделение отдельных пунктов досмотра по указанной программе не представляется возможным.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Участникам Ассамблеи предлагается принять информацию, изложенную в данном документе, к сведению.