



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**ЭВОЛЮЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК  
В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Российской Федерацией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе содержится анализ эволюционного развития Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) и рассматривается плановый переход программы к механизму непрерывного мониторинга (МНМ).

**Действия** Ассамблеи представлены в пункте 4 настоящего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В "Авиационная безопасность"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	A38-WP/15-EX/10 A38-WP/16-EX/11 Приложение 17 "Безопасность" Приложение 9 "Упрощение формальностей" Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля, часть С "Создание государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и управление этой системой"</i>

<sup>1</sup> Текст на русском языке представлен Российской Федерацией.

## **1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) была введена в действие в 2002 году с целью содействия повышению уровня обеспечения авиационной безопасности в глобальном масштабе посредством определения соответствия внедряемых государствами Стандартов, содержащихся в Приложении 17 "Безопасность", выявления недостатков в системе обеспечения авиационной безопасности и принятия корректирующих действий по их устранению. Первоначальный цикл УППАБ был завершён в конце 2007 года.

1.2 В ходе второго цикла, начавшегося в январе 2008 года, основное внимание уделялось потенциалу государств в сфере надзора за обеспечением авиационной безопасности с учётом Стандартов, содержащихся в Приложении 17 "Безопасность", и связанных с авиационной безопасностью соответствующих положений Приложения 9 "Упрощение формальностей". Данный цикл завершился в конце июня 2013 года.

1.3 Однако, требования времени таковы, что система проведения проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности должна постоянно совершенствоваться и развиваться в целях более прогрессивного и эффективного подхода к обеспечению авиационной безопасности на глобальном, региональном и государственном уровнях.

1.4 Необходимость в получении информации о состоянии обеспечения авиационной безопасности в государствах на постоянной основе, особенно в условиях возникновения новых угроз и рисков безопасности, требует создания системы непрерывного мониторинга в сфере обеспечения авиационной безопасности на глобальном уровне с учётом подхода, основанного на оценке риска, в условиях постоянного изменения ситуации.

1.5 Фундаментальным компонентом системы авиационной безопасности является эффективный надзор (контроль) за обеспечением качества. Эффективность контроля качества за обеспечением авиационной безопасности зависит от наличия в государствах соответствующего законодательства, государственной программы контроля качества, а также квалификации, компетентности и ответственности персонала. Учитывая прямую взаимосвязь между уровнем обеспечения авиационной безопасности и системой контроля качества, государствам следует шире внедрять у себя сертификацию менеджмента системы контроля качества посредством принятия соответствующего законодательства и организации высокопрофессиональной подготовки персонала.

## **2. ЭВОЛЮЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

2.1 Двадцать четвёртое совещание Группы экспертов по авиационной безопасности рассмотрело и единодушно поддержало концепцию перехода Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) к механизму непрерывного мониторинга (МНМ) на основе оценки риска.

2.2 Главной целью УППАБ-МНМ по-прежнему остаётся содействие повышению уровня обеспечения авиационной безопасности в глобальном масштабе посредством выявления недостатков в системах обеспечения авиационной безопасности и надзора за авиационной безопасностью в отдельных государствах и принятие корректирующих действий по устранению

недостатков. В то же время следует осуществить пересмотр принципов информационного взаимодействия государств с ИКАО для того, чтобы они отражали существующие и будущие требования к методике осуществления данной Программы после 2013 года.

2.3 Содержание нового концептуального подхода к проведению проверок в рамках следующего этапа реализации УППАБ в принципе не меняется. Изменится только соответствующая методология, которая будет включать различные варианты мониторинга состояния авиационной безопасности в государствах с тем, чтобы изменяющиеся потребности государств могли быть адаптированы к глобальным требованиям в сфере авиационной безопасности.

2.4 Планируемая деятельность в рамках новой методологии предусматривает: проверку соответствующей документации, проверку аспектов надзорной деятельности, проверку соблюдения Стандартов Приложения 17 "*Безопасность*" и соответствующих положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", контрольные проверки и оценку уровня обеспечения авиационной безопасности на основе предоставляемой государствами информации в зависимости от конкретных показателей по каждому государству с учётом результатов предыдущих проверок. Таким образом, на основе получаемой от государств информации будут определяться недостатки в сфере обеспечения авиационной безопасности и предоставляться рекомендации по их устранению. Принцип универсальности программы при этом остаётся неизменным.

2.5 Как известно, процесс перехода к новому методу проведения проверок в рамках УППАБ-МНМ состоит из трёх этапов: этапа разработки цикла, подготовительного этапа и этапа тестирования. Весь переход к МНМ планируется завершить к концу 2014 года и полностью ввести его в действие в начале 2015 года.

2.6 Принцип транспарентности в ходе осуществления проверок в рамках УППАБ-МНМ должен остаться неизменным, то есть нельзя подрывать принцип конфиденциальности, который играет важную роль с точки зрения национальной безопасности и противодействия террористическим угрозам. В данном случае следует соблюдать принцип "ограниченной транспарентности", а также положение, содержащееся в Рекомендуемой практике 2.4.5. Приложения 17 "*Безопасность*" о том, что каждое государство, по мере целесообразности и с учётом своего суверенитета, принимает собственное решение о предоставлении по просьбе других государств информации о результатах проведённой ИКАО проверки и соответствующих корректирующих действиях.

### **3. ВЫВОДЫ**

3.1 Главной целью УППАБ-МНМ по-прежнему остаётся содействие повышению уровня обеспечения авиационной безопасности в глобальном масштабе посредством выявления недостатков в системах обеспечения авиационной безопасности и надзора за обеспечением авиационной безопасности, а также принятия корректирующих действий в соответствии с рекомендациями ИКАО по устранению недостатков.

3.2 Система проведения проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности должна постоянно совершенствоваться и развиваться в целях более прогрессивного и эффективного подхода к обеспечению авиационной безопасности на глобальном, региональном и государственном уровнях.

3.3 Конфиденциальные сведения по авиационной безопасности должны быть защищены в связи с возможной опасностью ненадлежащего использования закрытой информации.

#### 4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 Ассамблеи предлагается:

- a) поддержать введение в действие механизма непрерывного мониторинга в сфере обеспечения авиационной безопасности на основе оценки риска;
- b) поручить Совету по авиационной безопасности подготовить и опубликовать инструктивный материал по реализации механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности.
- c) призвать государства активно внедрять на внутригосударственном уровне в рамках системы контроля качества новый метод непрерывного мониторинга при проведении проверок, который является эффективным подходом к повышению уровня обеспечения авиационной безопасности;
- d) обратиться к государствам с предложением шире внедрять у себя сертификацию менеджмента государственной системы контроля качества (надзора) посредством принятия соответствующего законодательства и организации высокопрофессиональной подготовки персонала в сфере обеспечения авиационной безопасности;
- e) согласиться с принципом "ограниченной транспарентности" в связи с возможной опасностью ненадлежащего использования конфиденциальной информации по обеспечению авиационной безопасности.

— КОНЕЦ —