



Представление уведомлений о происшествиях и инцидентах в области авиационной безопасности

ПРИМЕЧАНИЕ. Настоящий инструктивный материал разработан в сотрудничестве с Секретариатом и соответствующими рабочими группами экспертов и принят Группой экспертов по авиационной безопасности на 33-м совещании. Группа экспертов по авиационной безопасности рекомендовала выпустить его как можно скорее. Он также будет включен в следующее тринадцатое издание *Руководства ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted).

Опубликовано с санкции Генерального секретаря

Июнь, 2022 г.

Международная организация гражданской авиации

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ УВЕДОМЛЕНИЙ О ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИНЦИДЕНТАХ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Оглавление

Определения.....	- 2 -
Общие положения	- 2 -
Происшествия и инциденты в области безопасности	- 3 -
Процесс и сроки представления уведомлений о происшествиях в области безопасности	- 3 -
Содержание уведомлений о происшествиях в области безопасности	- 4 -
Процесс и сроки представления уведомлений об инцидентах в области безопасности	- 5 -
Содержание уведомления об инциденте в области безопасности	- 5 -
Обязательное представление данных по сравнению с добровольным.....	- 6 -
Методы представления данных	- 7 -
Анализ уведомлений об инцидентах	- 7 -
Оценка информации об инцидентах в области авиационной безопасности	- 7 -
Защита информации	- 8 -
Подготовка и осведомленность.....	- 8 -
Классификация	- 9 -

Определения

Происшествия в области безопасности. Любое событие, связанное с обеспечением безопасности, которое может привести к снижению безопасности, может повысить эксплуатационные риски или поставить под угрозу безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и населения или является потенциальным нарушением нормативно-правовых требований. Это включает случаи выявления уязвимых мест в защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства или наблюдения за ними.

Инциденты в области безопасности. Обозначение, присвоенное происшествию в области безопасности, которое повлияло или могло повлиять на безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и населения. Уровень "инцидент в области безопасности" присваивается должностным лицом или менеджером в сфере авиационной безопасности происшествию в области безопасности на основании анализа происшествия и определения необходимости в принятии дополнительных мер. Инцидент в области безопасности также может привести к акту незаконного вмешательства, что потребует дополнительного уведомления ИКАО (см. Стандарт 5.3.2 Приложения 17 и добавление 42 *Руководства ИКАО по авиационной безопасности*).

Общие положения

Представление отдельными лицами, субъектами и организациями авиационной системы уведомлений о происшествиях в области безопасности необходимо для сбора информации, которая может быть проанализирована должностным лицом или менеджером в сфере авиационной безопасности на предмет обнаружения предпосылок для инцидентов в области безопасности или подготовки к актам незаконного вмешательства, что приводит к:

- выявлению угроз и уязвимостей в системе авиационной безопасности;
- информированию субъектов о необходимости обновить оценку риска и внести соответствующие изменения;
- информированию об оценке риска, характерного для конкретного местоположения, и риска на национальном уровне и соответствующих изменениях;
- отслеживанию тенденций и закономерностей в сфере авиационной безопасности;
- анализу первопричин и причинных/сопутствующих факторов для происшествий или инцидентов в области безопасности;
- укреплению процесса обмена соответствующей информацией между полномочными органами и заинтересованными сторонами отрасли для улучшения соответствующих оценок риска;
- повышению внимания к культуре обеспечения безопасности среди всех заинтересованных сторон в авиации.

Представление уведомлений должно осуществляться структурированным и гармонизированным образом, включая разработанные и/или требуемые соответствующими полномочными органами процессы, которые четко определены в национальных программах безопасности гражданской авиации. Это обеспечит практическое и своевременное представление уведомлений соответствующим полномочным органам, учитывая защиту конфиденциальной информации по авиационной безопасности.

В целях поддержки открытого и транспарентного представления уведомлений о происшествиях в области безопасности со стороны всех субъектов, важно, чтобы соответствующие полномочные органы воздерживались от представления замечаний и

принятия иных регулирующих мер до завершения официальных надзорных мероприятий (т. е. расследования и анализа).

Глобальная гармонизация процессов представления отчетности в области авиационной безопасности могла бы повысить единообразие подходов заинтересованных сторон отрасли в отношении представления уведомлений разным национальным полномочным органам. Гармонизация также могла бы создать возможности для проведения субрегионального, регионального и международного анализа инцидентов в области безопасности на основе взаимосвязанной классификации и систематизации.

Настоящий инструктивный материал призван оказать поддержку заинтересованным сторонам в среде обеспечения авиационной безопасности в отношении разработки, внедрения и поддержания эффективной и действенной системы представления уведомлений о происшествиях и инцидентах в области безопасности. Настоящий инструктивный материал принимает во внимание существующие системы представления уведомлений, включая те, которые используются в среде безопасности полетов, "справедливую культуру" и представление уведомлений о нарушающих порядок или недисциплинированных пассажирах (более подробную информацию можно найти в главе 9 и главе 16 *Руководства ИКАО по авиационной безопасности* соответственно).

Происшествия и инциденты в области безопасности

Каждое лицо должно представить донесение о событиях и действиях, которые кажутся нестандартными, непривычными, странными и прочее, внутри организации или уведомить о них полномочные органы напрямую по соответствующим каналам. Примером может служить свидетель, который информирует сотрудников аэропорта или полицию о несопровождаемом багаже, оставленном в общественном месте. Или же ситуация, когда открыта входная дверь, которая должна быть надежно закрыта. Если о таком наблюдении, впечатлении, ощущении или деятельности не сообщается, то соответствующая информация просто теряется, хотя она могла бы послужить важным показателем или основанием для проведения анализа в области безопасности.

Инциденты в области безопасности – это происшествия в области безопасности, о которых сообщено сотрудниками, экипажем, наземным персоналом, субподрядчиками, СМИ, населением и/или пассажирами, и которые были проанализированы экспертом в области безопасности, например, должностным лицом или менеджером субъекта в сфере авиационной безопасности, которым было получено уведомление, или полномочным органом в случае представления уведомления напрямую полномочному органу. Инцидент в области безопасности может представлять угрозу и привести к причинению вреда населению, сотрудникам и/или экипажу, к нарушению деятельности, потере репутации, и поэтому к нему необходимо относиться со всей серьезностью.

Процесс и сроки представления уведомлений о происшествиях в области безопасности

Процесс представления уведомлений о происшествиях в области безопасности должен учитывать следующие элементы:

- данные о происшествиях в области безопасности могут быть представлены сотрудниками, экипажем, наземным персоналом, населением и/или пассажирами вне зависимости от того, прошли ли они полноценную подготовку в сфере выявления предпосылок или нюансов в области безопасности;

- инструкции и инструментарий для представления уведомлений о происшествиях в области безопасности должны быть простыми и доступными всем;
- представление уведомлений о происшествиях в области безопасности в рамках субъекта или организации может быть внутренним обязательным процессом для всех сотрудников (внедренным посредством внутреннего контроля качества, систем управления безопасностью и т. д.). В этом случае, представление уведомлений о происшествиях в области безопасности осуществляется сотрудниками в соответствии с внутренними процедурами своему назначенному должностному лицу или менеджеру в сфере авиационной безопасности;
- данные о происшествиях в области безопасности могут быть представлены напрямую полномочному органу по предназначенным для этого каналам;
- все происшествия в области безопасности, о которых было уведомлено, должны быть проанализированы соответствующим должностным лицом или менеджером в сфере авиационной безопасности для определения того, может ли ему быть присвоен уровень инцидента в области безопасности, и для обеспечения выполнения корректирующего(их) действия(й) в случае, если это необходимо;
- следует вести журнал уведомлений о происшествиях в области безопасности, включая выполненное(ые) действие(я).

Так как время может играть решающую роль, обо всех происшествиях в области безопасности необходимо уведомлять как можно раньше, в идеальном случае в тот же день, при этом учитывая, что лицам, представляющим данные о происшествии, может потребоваться определенное время для того, чтобы осмыслить увиденное.

Содержание уведомлений о происшествиях в области безопасности

Поскольку содержание уведомления о происшествиях в области безопасности должно помочь в составлении официального уведомления об инциденте, рекомендуется дополнить существующие системы представления уведомлений о происшествиях в области безопасности (субъектами, эксплуатантами и т. д.) таким образом, чтобы они включали, как минимум, следующие элементы:

- место происшествия, с использованием официального обозначения, если это возможно;
- точную дату и время происшествия;
- максимально точное описание происшествия;
- имя человека, представляющего данные (если возможно);
- немедленное(ые) действие(я), выполненное(ые) при выявлении происшествия в области безопасности, как например, уведомление местных правоохранительных органов и/или полномочных органов аэропорта о ситуации.

Проведение анализа является важным шагом для того, чтобы справиться с происшествием. В общем случае, он должен включать фактическое описание события, о котором представляются данные, и интерпретацию фактов. В любом случае, он должен соответствовать уровню риска, связанному с событием. Таким образом, для наименее серьезных происшествий анализ может быть сокращен до простой оценки и завершения без последующих проверок. И напротив – наиболее серьезные происшествия будут подробно проанализированы.

Процесс и сроки представления уведомлений об инцидентах в области безопасности

Если происшествию в области безопасности был присвоен уровень "инцидента в области безопасности", необходимо выполнить несколько действий:

1. должны быть предприняты немедленные корректирующие меры в отношении выявленных в уведомлении уязвимостей;
2. информация, содержащаяся в уведомлении о происшествии в области безопасности, вместе с анализом и корректирующими действиями, инициированными должностным лицом или менеджером в сфере авиационной безопасности, должна быть собрана в уведомление об инциденте в области безопасности, которое затем будет передано в соответствующий полномочный орган;
3. все уведомления и действия должны быть зафиксированы для осуществления контроля качества и проведения аудитов.

Необходимо уведомить соответствующий полномочный орган об инциденте в области безопасности как можно скорее после происшествия, которое было признано инцидентом. Это позволит упростить выполнение своевременных корректирующих действий и/или дальнейший обмен информацией, в зависимости от того, что необходимо, для устранения уязвимостей.

Немедленное уведомление соответствующего полномочного органа об инциденте в области безопасности также важно в случае, когда на местном, национальном или международном уровне происходят иные инциденты в области безопасности, связанные и/или являющиеся индикаторами развития угрозы безопасности. Тем не менее, некоторые системы представления уведомлений могут классифицировать инциденты в области безопасности в соответствии с уровнем серьезности и назначать разные сроки представления уведомлений о них. На рисунке 001 приведен пример того, как государство может определить, о каких инцидентах данные должны представляться в какие сроки и каким образом.

Тип инцидента	Уведомление посредством телефонной связи	Письменное уведомление
Необходимо определить	Немедленно	Не позднее, чем через 48 часов
Необходимо определить	-	Не позднее, чем через 72 часа
Необходимо определить	-	Ежемесячно

Рис. 001

Содержание уведомления об инциденте в области безопасности

Уведомление об инциденте в области безопасности должно включать, как минимум, следующие элементы для того, чтобы обеспечить структурированный и гармонизированный сбор соответствующих данных:

- место происшествия, которое сообщалось первоначально;
- скорректированное место происшествия, если необходимо (официальное обозначение после проведения анализа);
- дата и время происшествия, которые сообщались первоначально;

- описание происшествия, как сообщалось первоначально;
- дополнительная описательная информация (после проведения анализа);
- тип/класс/категория в соответствии с установленной классификацией (после проведения анализа);
- субъект, представивший уведомление об инциденте (и имя должностного лица или менеджера в сфере авиационной безопасности, который составлял уведомление);
- немедленные действия, выполненные после уведомления о происшествии и классификации его как инцидента в области безопасности;
- план необходимых корректирующих или дополнительных действий;
- ожидаемые последствия и предполагаемая серьезность инцидента (определяется должностным лицом или менеджером в сфере авиационной безопасности).

Обязательное представление данных по сравнению с добровольным

Системы представления данных должны упрощать процессы представления уведомлений, анализа данных и выработки соответствующей информации по авиационной безопасности. Слишком сложная система может лишить желания представить данные или привести к неточному представлению данных; поэтому система должна быть построена так, чтобы популяризировать позитивную культуру представления данных, которая будет простой в использовании. Система должна зафиксировать всю необходимую информацию о происшествии, включая что, где и когда произошло и кому предназначается данное уведомление.

Государства должны дать определение процессам представления любым субъектом, ответственным за внедрение национальной программы безопасности гражданской авиации, информации об инцидентах в области авиационной безопасности в соответствующий национальный полномочный орган, как указано на рис. 002.

Государства в дополнение к своим национальным программам контроля качества в области безопасности гражданской авиации должны создать конфиденциальные системы представления данных для анализа информации по безопасности, представленной такими источниками как пассажиры, экипаж и наземный персонал, в соответствии с требованиями Приложения 17 и в [п. 7.2.8 *Руководства по авиационной безопасности*] "Сбор информации из внешних источников".

Системы представления данных по авиационной безопасности (как часть процессов "культуры обеспечения безопасности") приведены в главе 9 *Руководства ИКАО по авиационной безопасности*).

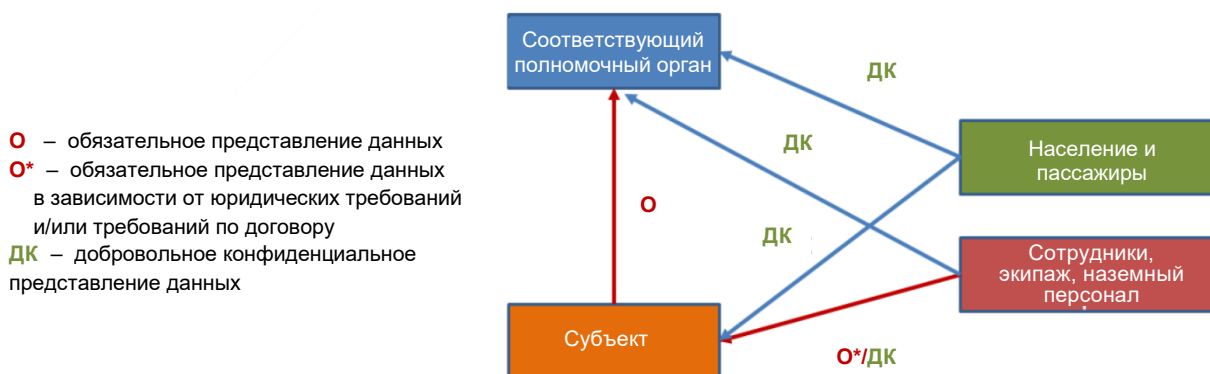


Рис. 002

Методы представления данных

В зависимости от сроков и практики представления данных в конкретном государстве могут быть установлены различные методы представления данных. Возможны следующие варианты: специальный номер телефона, номер факсимильной связи или адрес электронной почты, письменное уведомление или интерактивная платформа, как сайт или приложение. Представление данных может осуществляться в установленном формате с обязательными для заполнения полями. Преимущества подобной формы состоят в том, что ее использование ускорит представление отклика и повысит единообразие данных. Если необходимо, в форму следует добавить категорию конфиденциальности. Уровень конфиденциальности может также повлиять на решение о том, каким методом следует представлять информацию.

Анализ уведомлений об инцидентах

Эффективная и действенная система представления данных об инцидентах в области авиационной безопасности должна позволить государствам:

1. быстро и эффективно реагировать на инциденты;
2. получать обоснования эффективности:
 - a. существующих процессов и процедур;
 - b. подготовки;
 - c. оборудования и т. д.;
3. выявлять тенденции и закономерности, которые могут способствовать информированной выработке политики на базе получаемой информации;
4. выявлять пробелы в существующих правилах и национальных программах;
5. определять приоритеты в политике;
6. обновлять меры в области авиационной безопасности, включая изменение политики, где это необходимо;
7. должным образом обмениваться необходимой информацией с другими государствами и субъектами;
8. инициировать должное расследование;
9. решать вопросы обеспокоенности общественности или интереса СМИ в отношении инцидентов;
10. оценивать важность инцидента или инцидентов на основании дополнительных разведывательных данных или иной информации, находящейся в распоряжении правительства.

Оценка информации об инцидентах в области авиационной безопасности

Государства должны установить и поддерживать процесс оценки и анализа информации, содержащихся в уведомлениях об инцидентах в области безопасности, которые позволяют выявить угрозы и уязвимые места в системе авиационной безопасности. Это позволит государствам проводить оценку риска и формулировать меры по снижению риска, а также проводить анализ первопричин, выявлять сопутствующие факторы и отслеживать тенденции и закономерности в области авиационной безопасности.

Государства должны иметь установленные процессы по оценке эффективности существующих процедур в области безопасности. Эти процессы позволяют государствам выявлять и устранять пробелы в существующих правилах и национальных программах.

Государства смогут определять приоритеты в политике, а также обновлять меры в области авиационной безопасности, что может включать и изменение политики, если применимо. Государства смогут инициировать должное расследование, а также смогут при необходимости обмениваться соответствующей информацией с другими государствами и субъектами.

Государства и заинтересованные стороны должны установить, внедрить и поддерживать процедуры определения обязанностей и ответственности в области оценки угроз и риска, что позволит оказывать противодействие возникающим угрозам авиационной безопасности.

Защита информации

Некоторая (если не вся) информация, содержащаяся в уведомлениях о происшествиях и инцидентах в области безопасности, может потребовать обращения с ней как с конфиденциальной информацией по авиационной безопасности, включая данные о личности авторов.

Данные и информация по безопасности, которые содержатся в уведомлениях по безопасности, должны передаваться только по принципу служебной необходимости и для целей устранения уязвимых мест и усовершенствования системы авиационной безопасности. Более подробная информация о конфиденциальной информации по авиационной безопасности содержится в главе 2 *Руководства ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 — Restricted).

Подготовка и осведомленность

Для эффективного внедрения любой системы представления данных о происшествиях и инцидентах в области безопасности важную роль играет подготовка, действия по повышению осведомленности и культура обеспечения безопасности.

Непонимание предназначения и возможностей использования донесений о происшествиях и инцидентах в области безопасности может привести к тому, что серьезные уязвимые места в деятельности авиакомпаний, полномочных органов и субъектов останутся невыявленными. Для всеобщего успеха и защиты экосистемы важна вовлеченность сотрудников, заинтересованных сторон и населения, а также интеграция культуры представления данных в ежедневную деятельность.

Подготовка менеджеров и руководителей в отношении цели и ценности представления данных о происшествиях и инцидентах в области безопасности в рамках непрерывного управления риском и инструментария системы управления безопасностью является фундаментальной для поддержания здоровой экосистемы авиационной безопасности.

При проведении занятий необходимо проверять и отрабатывать процесс представления данных о происшествиях и инцидентах в области безопасности. Это дает возможность в спокойном режиме выявлять проблемы внутри процесса, а также повышать уровень ознакомления с обязанностями и ответственностью.

С учетом того, что может существовать несколько разных законодательных требований, связанных с представлением данных о происшествиях и инцидентах в области безопасности, государства должны рассмотреть возможность создания консолидированного документа, содержащего передовую практику, который содержал бы ключевые требования и

процедуры, обеспечивая заинтересованным сторонам четкое понимание того, что от них ожидается.

Несколько инструментариев и программ подготовки в сфере представления данных о происшествиях и инцидентах в области безопасности можно получить от ИКАО, государств, организаций и заинтересованных сторон отрасли. Всем субъектам, осуществляющим деятельность в авиационной экосистеме, следует рекомендовать пройти первоначальную и повторную подготовку по представлению данных о происшествиях и инцидентах в области безопасности в объеме, необходимом для выполнения их должностных обязанностей. Это может быть обязательной компетенцией, которая позволяет сохранять сертификацию на выполнение определенной работы в тех случаях, когда это применимо.

Общественные кампании, в которых используются постеры, видеоролики и/или социальные сети, могут быть полезным инструментом для подготовки и повышения заинтересованности как населения, так и тех, кто работает в авиационной среде, в представлении данных о происшествиях в области безопасности. Примеры таких общественных кампаний приведены на сайте ИКАО по культуре обеспечения безопасности¹.

Классификация

Создание ясной классификации и гармонизированной процедуры представления данных о происшествиях и инцидентах в области авиационной безопасности, а также создание глобального и гармонизированного защищенного инструментария для представления данных, позволит еще больше усилить процесс представления данных об инцидентах в области авиационной безопасности и повысить вероятность представления данных об инцидентах в области авиационной безопасности, которые влияют на гражданскую авиацию, что приведет к созданию сильной культуры обеспечения безопасности.

В идеальном случае, данные по безопасности должны быть разделены на категории посредством классификации и введения вспомогательных определений таким образом, чтобы данные могли быть зафиксированы и сохранены с использованием понятных терминов. Общая классификация и определения создают стандартный язык, повышая качество информации и коммуникаций.

Основное внимание в настоящем инструктивном материале уделяется гармонизации классификации инцидентов в области безопасности с целью упростить анализ и совместное использование информации, а также обмен информацией между государством и заинтересованными сторонами отрасли (в частности, авиакомпаниями). Учитывая, что многие государства и некоторые организации гражданской авиации уже разработали надежную классификацию в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которая используется экспертами в предметной области для представления данных об инцидентах в области (безопасности полетов и) авиационной безопасности своим полномочным органам и коллегам по отрасли, может потребоваться дополнительная гармонизация моделей в сфере авиационной безопасности и безопасности полетов. Таким образом, государствам настоятельно рекомендуется договориться и скоординировать внедрение классификации, а также шаблонов и сроков представления уведомлений для заинтересованных сторон отрасли.

В свете вышеизложенного была разработана следующая классификация, призванная помочь государствам и заинтересованным сторонам во внедрении

¹ <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>

гармонизированной системы отчетности о происшествиях и инцидентах в области авиационной безопасности.

Классификация инцидентов в области безопасности

Класс*	Категория**
Безопасность неконтролируемых зон	Обнаружение или использование самодельного взрывного устройства (СВУ), перевозимого транспортным средством
	Обнаружение или использование СВУ, переносимого человеком
	Вооруженное нападение
	Несопровождаемые/подозрительные объекты (также применимо к контролируемой зоне)
	Нападение с использованием химических, биологических и радиологических (ХБР) элементов
	Повреждение критически важной инфраструктуры/уязвимых мест
	Подозрительное поведение
	Незапланированные беспорядки, включая реальную или ложную угрозу взрыва
Пассажиры и ручная кладь	Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ
	Недостатки в процедуре досмотра на контрольных пунктах досмотра
	Смешивание прошедших и не прошедших досмотр пассажиров
	Подозрительное поведение
Сотрудники и экипаж	Недостатки в процедуре досмотра на контрольных пунктах досмотра
	Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ
	Саботаж
	Инсайдер, обходящий меры контроля безопасности
	Преднамеренная попытка обойти общие проверки/проверки анкетных данных
Контроль доступа	Нарушение или попытка нарушения периметра
	Несанкционированный доступ на территорию охраняемой зоны ограниченного доступа (ОЗОД) или других контролируемых зон (лицами, не являющимися сотрудниками)
	Несанкционированный/несопровождаемый доступ на территорию ОЗОД (сотрудниками)
	Подозрительное поведение сотрудников

Класс*	Категория**
	<p>Недостатки в системе контроля доступа</p> <p>Недостатки в системе выпуска идентификационных документов</p> <p>Недостатки в системе контроля доступа транспортных средств, включая применение мер контроля безопасности и/или досмотр пассажиров транспортного средства/самого транспортного средства</p>
Багаж, перевозимый в грузовом отсеке	<p>Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ</p> <p>Недостатки при осуществлении охраны досмотренного багажа</p> <p>Свидетельство о несанкционированных действиях с досмотренным багажом, перевозимом в грузовом отсеке</p> <p>Недостатки в системе или процессе досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке (включая установление принадлежности багажа)</p> <p>Недостатки в процессе перевозки отправленного оружия</p>
Бортовые припасы	<p>Несанкционированный доступ к объектам с бортовыми припасами</p> <p>Недостатки в охране защищенных припасов</p> <p>Свидетельство о несанкционированных действиях с защищенными бортовыми припасами</p> <p>Недостатки в реализации мер контроля безопасности</p> <p>Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ</p>
Аэропортовые припасы	<p>Несанкционированный доступ к объектам</p> <p>Недостатки в охране защищенных припасов</p> <p>Свидетельство о несанкционированных действиях с защищенными аэропортовыми припасами</p> <p>Недостатки в реализации мер контроля безопасности</p> <p>Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ</p>
Защита воздушных судов на земле	<p>Несанкционированный пассажир на борту воздушного судна</p> <p>Несанкционированный сотрудник на борту воздушного судна</p> <p>Недостатки при проведении обыска/проверки воздушного судна в целях безопасности</p> <p>Недостатки реализации мер по защите воздушного судна, включая зоны ночной стоянки воздушных судов</p>

Класс*	Категория**
	Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ в пассажирском салоне или багажном отсеке воздушного судна
Обеспечение безопасности воздушного судна в полете	<p>Нарушающий порядок пассажир (представление уведомлений рассматривается только для уровней 3 и 4 (см. <i>Руководство ИКАО по авиационной безопасности</i>))</p> <p>Недостатки в процессе защиты/защите двери в кабину экипажа</p> <p>Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ</p> <p>Нападения с использованием ХБР элементов</p> <p>Захват воздушного судна в полете</p> <p>Угроза взрыва в полете</p>
Груз и почта	<p>Несанкционированный доступ к объектам, где проводится досмотр груза</p> <p>Недостатки в процессе досмотра</p> <p>Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ</p> <p>Недостатки в охране защищенного груза</p> <p>Свидетельство о несанкционированных действиях с защищенным грузом</p> <p>Недостатки в процессе приемки</p> <p>Подозрительная деятельность</p>
Управление воздушным движением	<p>Вооруженное нападение на объекты управления воздушным движением (УВД)</p> <p>Разрушение или повреждение аэронавигационных средств</p> <p>Несанкционированный доступ</p>
Цифровая информация и технологии	<p>Атака на систему(ы) воздушного судна</p> <p>Атака на систему(ы) управления воздушным движением (УВД)</p> <p>Атака на систему(ы) аэропорта</p> <p>Атака на иные критические системы и данные</p>
Беспилотные авиационные системы (БАС) / Беспилотный летательный аппарат (БЛА) / Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС)	<p>Несанкционированное проникновение в контролируемое воздушное пространство</p> <p>Опасное сближение/встреча с воздушным судном в полете</p> <p>Удар/столкновение с воздушным судном в полете</p> <p>Наблюдение из воздушного судна/аэропорта</p>

Класс*	Категория**
	Беспилотный летательный аппарат (БЛА) создал угрозу для воздушного судна БЛА создал угрозу инфраструктуре аэропорта БЛА создал угрозу пассажирам
Оружие поражения с расстояния (ПЗРК и т. д.)	Нападение на воздушное судно или объекты аэропорта Донесение о наблюдении
Лазеры ²	Нападение на воздушное судно или объекты аэропорта Донесение о наблюдении Подозрительная деятельность
Информация по авиационной безопасности	Недостатки в защите конфиденциальной информации по авиационной безопасности Потеря целостности и доступности информационных систем
Авиация общего назначения/Аэроклубы	Несанкционированный доступ Обнаружение или использование запрещенных предметов/СВУ

***Класс:** обозначает тему, к которой будет относиться инцидент в области безопасности, например, "контроль доступа", "багаж, перевозимый в грузовом отсеке" или "груз/почта". Выбранные идентификаторы уже широко используются в Приложении 17 ИКАО и *Руководстве по авиационной безопасности*, поэтому ожидается, что субъектам будет легко на них ссылаться, а полномочным органам – проводить оценки.

****Категория:** дает более конкретное описание рассматриваемого инцидента в области безопасности. Категории различаются от класса к классу, так как возможные инциденты в области безопасности различаются в зависимости от того, какой процесс обеспечения авиационной безопасности они затрагивают. Например, класс "защита воздушных судов на земле" включает категорию "недостатки при проведении обыска/проверки воздушного судна в целях безопасности", в то время как класс "багаж, перевозимый в грузовом отсеке" включает категорию "недостатки при осуществлении охраны досмотренного багажа". Также будет предусмотрена категория "иное" для тех инцидентов, которые могут оказаться слишком редкими для того, чтобы выделить их в отдельную категорию, или которые могут рассматриваться как новая угроза или уязвимость. Тем не менее, этот вариант должен использоваться только в тех случаях, когда ни одна другая категория не кажется подходящей.

— КОНЕЦ —

² Данные об инцидентах, связанных с использованием лазеров, могут быть представлены как часть программ представления данных о безопасности полетов и систем управления безопасностью полетов. Таким образом, национальным полномочным органам рекомендуется предоставить четкие инструкции относительно того, как лучше представлять данные о подобных инцидентах.