



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

**КУЛЬТУРА АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ОЦЕНКА ВЫПОЛНЕНИЯ
НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

39-я сессия Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и предложение разработать Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) открывают возможности для более четкого определения повестки дня ИКАО, касающейся авиационной безопасности и стратегического подхода к оказанию помощи государствам-членам в сдерживании, обнаружении и предотвращении угроз гражданской авиации. Государства – члены ИКАО обязаны выполнять стандарты ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности и при этом должны постоянно оценивать системы, с тем чтобы обеспечить надлежащее и эффективное выполнение мер авиационной безопасности. Предоставление государствам инструментов, необходимых для проведения внутренней оценки выполнения мер в рамках национальных программ обеспечения безопасности гражданской авиации (НПБГА) и внесения усовершенствований, должны иметь первоочередное значение для ИКАО в области авиационной безопасности на следующий трехлетний период. Государствам следует не только полагаться на результаты проверок, полученные при использовании механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), и прочих оценок, проводимых в рамках двусторонних и отраслевых мероприятий, но и повышать уровень своих знаний и наращивать потенциал в области проведения самооценок и использования полученной информации для устранения системных недостатков и уязвимых мест. Таким образом, государства смогут более эффективно реагировать на меняющиеся угрозы, что улучшит текущее состояние глобальной авиационной безопасности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства предпринять при необходимости дополнительные действия для соблюдения и надлежащего выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 "Безопасность";
- b) поручить Секретариату в таких стратегических планах, как ГПАБ, подчеркнуть важность проведения самооценок для обеспечения авиационной безопасности;
- c) поручить Секретариату распределить соответствующие ресурсы для совершенствования имеющегося инструктивного материала и разработки учебных пособий в области проведения самооценок, касающихся авиационной безопасности;
- d) поручить Группе экспертов по авиационной безопасности рассмотреть возможности по совершенствованию или использованию пособий и вспомогательной документации, с тем чтобы предоставить государствам соответствующий инструктивный материал и помочь в проведении самооценок;

<p>е) поощрять государства продвигать культуру авиационной безопасности посредством привлечения соответствующих государственных учреждений и заинтересованных сторон к участию в разработке, внедрении и поддержании устойчивости НПБГА;</p> <p>ф) призвать государства обмениваться передовой практикой в области проведения самооценок, с тем чтобы создать основу для дальнейшей работы в рамках ИКАО, а также принять к сведению накопленный опыт и действия, предлагаемые в п. 2.4, поскольку такая передовая практика станет подспорьем для дальнейшей работы;</p> <p>г) поручить Секретариату продолжить доработку процесса в рамках УППАБ-МНМ с использованием передовой практики и опыта, полученного в ходе программ проверок государств-членов в области авиационной безопасности.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Данный документ не имеет значительных финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Гражданская авиация сталкивается с угрозами, которые постоянно видоизменяются, рассредотачиваются и становятся более сложными. Целью терроризма и подобных террористическим нападений является глобальная авиационная система, при этом демонстрируют свои намерения и возможности осуществить их все больше группировок и отдельных лиц. В Приложении 17 "Безопасность" и положениях Приложения 9 "Упрощение формальностей", посвященных авиационной безопасности, ИКАО установила SARPS, касающиеся глобальной авиационной безопасности. Постоянная оценка, обновление и совершенствование этих SARPS являются важнейшими мерами, способствующими улучшению текущего состояния глобальной авиационной безопасности. Однако эти SARPS эффективны настолько, насколько они выполняются на практике: увеличение количества стратегических требований не повлияет на уровень авиационной безопасности до тех пор, пока не будет уделяться внимание их выполнению.

1.2 Именно государства-члены обязаны обеспечивать соответствие этому базовому стандарту и надлежащим образом выполнять меры авиационной безопасности, отвечающие целям SAPRS. Необходимо проводить оценку такого выполнения посредством постоянного анализа государствами эффективности этих мер. Для того чтобы обеспечить максимально возможную безопасность пассажиров, летных экипажей и других авиарботников, государства должны постоянно и последовательно поддерживать работу своих независимых, но взаимосвязанных систем авиационной безопасности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В главе 3.4 Приложения 17 "Безопасность" содержится требование о том, что государства должны организовать национальную программу контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации (НПКК), с тем чтобы гарантировать надлежащее выполнение мер авиационной безопасности. Государства должны обеспечить регулярный контроль за мерами и процессами обеспечения авиационной безопасности на предмет их соответствия требованиям. Такой режим может включать проверки, испытания или любые другие формы контроля. В главе 7

Руководства по авиационной безопасности (Дос 8973) дополнительно описано, каким образом государства могут создать НПКК. В число рассматриваемых вопросов входят структура, контроль, типы мероприятий по контролю, сфера действия и корректирующие действия. В ходе недавней работы Рабочая группа по инструктивному материалу в составе Группы экспертов ИКАО по авиационной безопасности представила разъяснения по справочному материалу для государств, касающемуся проведения в рамках НПКК гласных и негласных испытаний.

2.2 Приложение 17 "*Безопасность*" предписывает государствам обеспечить наличие у сотрудников, осуществляющих меры авиационной безопасности, необходимого опыта и знаний, которые требуются для выполнения задач в области авиационной безопасности, связанных с их работой. В документе Дос 8973 содержится описание системы подготовки персонала, а также разделы, посвященные культуре безопасности и способам, при помощи которых государства могли бы прививать такую культуру в рамках всей авиационной системы. Это важные аспекты системы авиационной безопасности и неотъемлемые части НПБГА государств. Обязательным элементом культуры авиационной безопасности, к развитию которой следует стремиться государствам, является неуклонное совершенствование в рамках системы посредством постоянного проведения оценок выполнения мер авиационной безопасности.

2.3 Проблемы, связанные с несоответствием требованиям ИКАО, что создает уязвимые места в системе авиационной безопасности, могут иметь системный характер. Не всегда при выявлении ненадлежащего выполнения мер ситуация исправляется посредством быстрого принятия решений, подготовки персонала на местах или выполнения других оперативных корректирующих действий. Иногда необходимо более тщательно изучить данные и результаты проверки на предмет соответствия требованиям и провести причинно-следственный анализ, с тем чтобы более эффективно определить причину недостатков и разработать соответствующий план для устранения уязвимых мест в системе. Анализ информации, полученной в ходе деятельности по обеспечению соблюдения требований, может позволить государству выявить глубинные проблемы, которые не проявляются во время инспекционных проверок, испытаний или других форм контроля. Выяснить первопричины позволяет, скорее, поиск тенденций в данных об уязвимых местах. Хотя оперативные корректирующие действия необходимы, дополнительный анализ данных может позволить государству, регулирующему органу или эксплуатанту определить более эффективные и действенные методы по устранению недостатков и решению системных проблем.

2.4 В Соединенных Штатах Америки Администрация транспортной безопасности (TSA) использовала данные причинно-следственного анализа, чтобы пересмотреть базовые принципы подходов к выполнению. При помощи общепринятых методов анализа, предназначенных специально для использования в сфере авиационной безопасности, TSA удалось выявить важнейшие элементы системы авиационной безопасности США, что позволяет оценить ситуацию стратегически. В рамках такого подхода требуется определить уязвимые места. Причинно-следственный анализ, в свою очередь, включает выявление потенциальных причин возникновения таких уязвимых мест. Коллективное обсуждение возможных сценариев и проведение более тщательного анализа таких потенциальных сценариев наряду с постановкой задач могут привести к выявлению факторов, которые, на первый взгляд, кажутся неочевидными. Таким образом, могут быть найдены более действенные решения по повышению эффективности системы. В рамках такого совместного подхода TSA стремится представить свой ключевой опыт на соответствующих форумах ИКАО и призывает другие государства, использующие схожие методы, действовать аналогичным образом.

2.5 На 207-й сессии Совета ИКАО в феврале 2016 года Соединенные Штаты Америки в лице Администрации TSA приняли на себя обязательство перед ИКАО предоставить

информацию о своем опыте в этой области. В обращении к Совету отмечалось, что к областям, на которых TSA сосредоточило основное внимание по результатам системного анализа, относятся умение руководить, технологии, качество работы сотрудников, воздействие окружающей среды, эксплуатационные правила и организационная структура. Хотя эти элементы могут применяться в рамках всей глобальной авиационной системы, государства могут использовать такие аналитические методы, с тем чтобы выявить особые основополагающие области, на которые стоит обратить внимание, в своих собственных системах безопасности. Главная задача такой деятельности заключается в определении основополагающих элементов государственной системы авиационной безопасности, с тем чтобы проанализировать их и обеспечить формирование надлежащей организационной структуры, ее обеспечение ресурсами и выполнение в ее рамках мер по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Соответствующая деятельность по обеспечению соблюдения требований и реализация действенной НПКК неотделимы от способности государства надлежащим образом внедрять SARPS, содержащиеся в Приложении 17 "*Безопасность*" и Приложении 9 "*Упрощение формальностей*" и касающиеся авиационной безопасности. Ключевым элементом для укрепления глобального базового стандарта авиационной безопасности является выполнение требований. Разработка и включение новых SARPS не принесут плодов, если не будут выполняться текущие требования. Таким образом, приоритетной задачей в области авиационной безопасности на следующий трехлетний период должно стать совершенствование и использование доступных государствам инструментов по внедрению SARPS и оценке систем авиационной безопасности.

3.2 К таким инструментам может относиться информация и передовая практика, касающиеся способов улучшения процесса самооценки как элемента НПКК в рамках НПБГА. Причинно-следственный анализ данных по соответствию требованиям может показать, что проблемы, связанные с выполнением, системны, и требуется анализ их базовых принципов. Инструменты ИКАО на сегодняшний день являются источниками качественной информации и общего представления о способах разработки НПКК, но государства также могут получить пользу от дополнительной информации, помощи и обмена передовой практикой, касающейся возможностей дополнительного анализа действий по установлению соответствия требованиям и укрепления систем авиационной безопасности.