

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****УСТРАНЕНИЕ НЕСООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУ ВОПРОСАМИ ПРОТОКОЛА,
ПРЕДУСМОТРЕННЫМИ МЕХАНИЗМОМ НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА
УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, И ПРАВИЛАМИ/ИНСТРУКТИВНЫМ
МАТЕРИАЛОМ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В ходе недавно проводившейся в Индии проверки в рамках механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) было отмечено, что основа некоторых вопросов протокола (ВП) с точки зрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 "Безопасность" не вполне ясна. Большинство этих ВП являются абсолютно актуальными. Однако имеется ряд вопросов, относящихся к областям, в которых ИКАО пока не достигла консенсуса или не выработала согласованной позиции. В настоящем документе содержатся рекомендации о внесении ряда новых SARPS и исключении некоторых ВП, которые призваны устранить несоответствие между ВП и правилами.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть приводимые в п. 2.1 рекомендации в целях принятия дальнейших действий.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Не применимо
<i>Справочный материал</i>	Не применимо

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Период с 5 по 9 октября 2015 года в рамках УППАБ-МНМ в Индии проводилась проверка в сфере обеспечения авиационной безопасности. Было отмечено, что несмотря на представление Индией удовлетворительных ответов на ВП в перечисленных ниже областях их основа, обусловленная SARPS Приложения 17 "Безопасность", не вполне ясна:

- а) **Программа подготовки персонала организаций:** вопрос протокола TRG 2.055:

"Установило ли государство требование, предусматривающее разработку и осуществление всеми организациями, ответственными за обеспечение авиационной безопасности, программ подготовки в области авиационной безопасности?"

- b) **Внутренняя программа контроля качества организаций:** вопрос протокола QCF 3.040:

"Требует ли Национальная программа контроля качества (НПКК) от структур, осуществляющих меры авиационной безопасности, разрабатывать, внедрять и поддерживать внутренние программы контроля качества, которые включают мероприятия по контролю качества, соответствующие их видам деятельности?"

- c) **Национальная программа использования сотрудников службы безопасности на борту (ССББ):** вопрос протокола IFS 5.225:

"Разработало ли государство национальную программу использования ССББ?"

- d) **Программа обеспечения безопасности бортового питания:** вопрос протокола CGO 7.225:

"Обеспечило ли государство, чтобы структура, ответственная за применением контроля в целях безопасности в отношении бортового питания, бортовых припасов и различных запасов эксплуатанта и их защиту до погрузки на борт воздушного судна, разработала соответствующие процедуры (программу безопасности или эквивалентные СЭП)?"

- e) **Выявление поведенческих характеристик:** вопрос протокола OPS 4.270 для рассмотрения на основе рекомендации:

"Выявление поведенческих характеристик лиц, не являющихся пассажирами".

2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТРАНЕНИЮ НЕСООТВЕТСТВИЯ

2.1 При отсутствии соответствующих SARPS в национальных программах безопасности гражданской авиации или соответствующих национальных документах по авиационной безопасности государств могут иметь место несоответствия по различным аспектам, связанным с вопросами протокола, о чем говорится в п. 1.1. Рекомендуются следующие дополнительные SARPS:

- a) "Каждое Договаривающееся государство принимает меры к тому, чтобы каждая организация, ответственная за осуществление программы безопасности, разрабатывала, осуществляла и поддерживала актуальность составленной в письменном виде учебной программы, отвечающей требованиям ее собственной программы безопасности и национальной учебной программы безопасности гражданской авиации".

- b) "Каждое Договаривающееся государство требует от соответствующего полномочного органа принимать меры к тому, чтобы организация, ответственная за разработку, осуществление и поддержание актуальности его программы безопасности в соответствии с национальной программой безопасности гражданской авиации, разрабатывала, осуществляла и поддерживала актуальность внутренней программы контроля качества для определения соответствия и оценки эффективности своей программы безопасности с учетом национальной программы контроля качества обеспечения безопасности гражданской авиации".
- c) "Каждое Договаривающееся государство требует от соответствующего полномочного органа принимать меры к тому, чтобы каждое предприятие бортипитания и каждый поставщик товаров и запасов в охраняемую зону ограниченного доступа аэропортов разрабатывали, осуществляли и поддерживали актуальность своей программы безопасности в целях выполнения требований национальной программы безопасности гражданской авиации".
- d) **Рекомендуемая практика** *"Каждому Договаривающемуся государству следует применять меры к выявлению подозрительных лиц и предупреждению выдачи им разрешения на вход в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта. Сотрудники служб безопасности, осуществляющие контроль в целях безопасности, могут на регулярной и постоянной основе применять в отношении таких лиц систему выявления аномальных поведенческих характеристик"*.

2.2 Поскольку пока консенсус относительно сотрудников службы безопасности на борту не достигнут, ВП по данному вопросу можно исключить.