

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****УКРЕПЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПУТЕМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ,  
ОСНОВАННЫХ НА ДОКАЗАТЕЛЬСТВАХ И ИНФОРМАЦИИ О ФАКТОРАХ РИСКА**

(Представлено Канадой от имени Австралии, Новой Зеландии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Ямайки, Японии, Ассоциации "Глобальный экспресс", Международной ассоциации воздушного транспорта, Международной федерации ассоциаций линейных пилотов)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Интеграция принципов сосредоточения на результате и оценке факторов риска в деятельности организации и ее программы обеспечения авиационной безопасности представляет собой сложную и постоянно изменяющуюся задачу.

Для поддержки приоритетных целей Глобального плана обеспечения авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации обмен такого рода опытом с глобальным сообществом и разработка действенных методов дальнейшего изучения и интеграции такой практики имеют решающее значение для дальнейшего укрепления авиационной безопасности на глобальном уровне, развития культуры безопасности и осведомленности, продвижения подхода к принятию решений, основанному на доказательствах и информации о факторах риска, и обеспечения более устойчивой и инновационной глобальной экосистемы авиационной безопасности.

**Действия:** Ассамблее предлагается рассмотреть действия, описанные в п. 4.1.

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели:</i>    | Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"   |
| <i>Финансовые последствия:</i> | Указанные в настоящем рабочем документе мероприятия будут осуществляться за счет ресурсов, которыми располагают государства-члены, организации и отрасль, а также за счет ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы Международной организации гражданской авиации на 2020–2022 гг.  |
| <i>Справочные материалы:</i>   | Резолюция СБ ООН 2309 "Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами: авиационная безопасность" (2016)<br>Резолюция А39-18 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности"<br>AVSECP/22 по 30 – итоговые доклады в желтой обложке<br>Глобальный план по обеспечению авиационной безопасности (Дос 10118)<br>Ключевые приоритеты: улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них, а также развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека<br>Доклад второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (Дос 10123)<br>Доклад Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (2012) (Дос 9990) |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 "Сосредоточенный на результате" (OF) и "основанный на оценке факторов риска" (RB) представляют собой термины или концепции, часто используемые в гражданской авиации, в том числе, когда речь идет об авиационной безопасности. За прошедшие годы Международная организация гражданской авиации (ИКАО), государства-члены и отраслевые партнеры смогли оценить сложность обстановки, в которой реализуется авиационная безопасность, и те взаимосвязанные действия, которые необходимо предпринять для достижения безопасности транспортной системы.

1.2 Прошло уже более десяти лет с тех пор, как принципы OF и RB были впервые озвучены на форумах ИКАО, результатом чего стали выводы и решения Конференции высокого уровня по авиационной безопасности и Группы экспертов по авиационной безопасности, а также резолюция 39-18 Ассамблеи ИКАО. Принципы OF/RB и основывающаяся на них практика получили дальнейшее развитие и закрепление в качестве составляющих Глобального плана по обеспечению авиационной безопасности (ГПАБ) в двух из пяти глобальных приоритетных результатах: улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них, а также развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека.

1.3 Например, резолюция А39-18 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" *"рекомендует государствам-членам в соответствии со своим внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS и возможностям каждого государства способствовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы определить основанные на оценке риска, надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, функционально жизнеспособные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их воздействие на пассажиров и легитимную торговую деятельность"*.

1.4 Следует отметить и Конференцию высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS) ИКАО 2012 года, которая *"призвала государства-члены ИКАО и заинтересованные стороны отрасли принять подход к обеспечению авиационной безопасности, основанный на оценке риска, и рекомендовала ИКАО и государствам-членам организации рассмотреть возможность разработки подхода к регулированию вопросов обеспечения авиационной безопасности более сосредоточенного на результатах, поскольку это поможет им более четко определить цели предпринимаемых ими мер в области авиационной безопасности"*.

1.5 Кроме того, в описании ключевого приоритетного результата ГПАБ *"улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них"* также подчеркивается, что *"понимание риска важно для того, чтобы политика и принимаемые меры были эффективными, пропорциональными и устойчивыми"*. Повышение результатов обеспечения авиационной безопасности требует правильного понимания и знания рисков и поддержания такого режима, который быстро реагировал бы на риски в области авиационной безопасности и принимал соответствующие меры.

## **2. ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ, ОСНОВАННЫХ НА ИНФОРМАЦИИ О ФАКТОРАХ РИСКА И ДОКАЗАТЕЛЬСТВАХ, ВЕДЕТ К ПРИМЕНЕНИЮ ПОДХОДОВ, СОСРЕДОТОЧЕННЫХ НА РЕЗУЛЬТАТЕ / ОСНОВАННЫХ НА ОЦЕНКЕ ФАКТОРОВ РИСКА**

2.1 Все организации, вне зависимости от их размеров и сложности, должны быть способны выявлять, анализировать и приоритизировать вопросы, относящиеся к безопасности, таким образом, чтобы политика авиационной безопасности и меры по уменьшению угроз разрабатывались и реализовывались, основываясь на оценке риска, и в то же время отличались эффективностью, пропорциональностью и быстрым реагированием, а также компенсировали воздействие, оказываемое на пассажиров и легитимную торговлю.

2.2 Кроме того, для достижения желаемого результата в области безопасности критически важно активное определение и задействование связей и взаимозависимостей между различными заинтересованными сторонами, ответственными за реализацию политики и мер авиационной безопасности.

2.3 В ИКАО, среди государств-членов и отраслевых партнеров все чаще практикуется изучение и внедрение в свои организационные формы и программы по обеспечению авиационной безопасности подхода к принятию решений, основанных на доказательствах и информации о факторах риска. Такая практика предусматривает наличие своевременных и актуальных данных, на основании которых производится тщательная оценка риска, целей авиационной безопасности, планирования и принятия решений с тем, чтобы достичь желаемых результатов. Применение таких принципов OF/RB обеспечивает:

- сбор и проведение анализа актуальных данных;
- выявление и оценку факторов риска, пробелов в безопасности и уязвимых мест путем проведения регулярных оценок факторов риска;
- осуществление соответствующих действий с целью мониторинга изменений в факторах риска и уязвимых мест и принятия надлежащих мер самым целесообразным способом и с оптимальным использованием ресурсов;
- планирование и выделение ресурсов в соответствии с ранжированием рисков от наивысших к минимальным;
- выработку политики и правил, обеспечивающих быстрое реагирование на динамично изменяющуюся обстановку в области авиационной безопасности и эффективное уменьшение рисков в максимально целесообразной степени;
- в случае ИКАО и государств-членов, вмешательство регулирующих органов и надзорную деятельность, способствующее достижению желаемых результатов в рамках национальных и глобальной экосистем авиационной безопасности.

2.4 Интеграция и применение принципов OF/RB в структуре организации и ее программах способствуют принятию решений, основанных на доказательствах и информации о факторах риска, инноваций, более развитой культуры безопасности и режима авиационной безопасности, более способного к быстрому реагированию на факторы риска. Это, в свою очередь, помогает ИКАО, государствам-членам и партнерам по отрасли вырабатывать

эффективные и устойчивые меры по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Кроме того, будучи принятыми на вооружение, такие принципы образуют ключевой компонент в деле достижения двух из пяти приоритетных результатов ГПАБ: улучшения осведомленности о рисках и реагирования на них и развития культуры безопасности и возможностей человека.

### 3. ПУТЬ ВПЕРЕД

3.1 Сложность и динамичный характер системы авиационной безопасности, а также изменяющаяся от региона к региону обстановка, связанная с факторами риска, делают необходимой дальнейшую интеграцию принципов OF/RB. Программы и практика ИКАО, SARPS Приложения 17, Doc 8973 и национальные программы по обеспечению безопасности гражданской авиации государств-членов в значительной степени выиграли бы от дальнейшей интеграции таких принципов в целесообразных масштабах, так как следует понимать, что там, где это подкреплено доказательствами, отдельные SARPS должны быть рекомендованы в большей степени.

3.2 Возможности ИКАО, государств-членов и отраслевых партнеров, располагающих знанием и практическим опытом в разработке, внедрении, реализации и оценке эффективности основанных на OF и RB практики, принципов и политики в своих организациях и программах обеспечения авиационной безопасности, могут и должны быть использованы в максимальной степени. Такие опыт и знания внесут непосредственный вклад в дальнейшее укрепление глобальной авиационной безопасности, развитие культуры безопасности и осведомленности, будут способствовать принятию решений, основанному на доказательствах и анализе информации о факторах риска, и становлению более устойчивой и инновационной глобальной экосистемы авиационной безопасности.

### 4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДЕЙСТВИЯМ АССАМБЛЕИ

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) обратиться к выводам и решениям Конференции высокого уровня по авиационной безопасности 2012 и 2018 годов, Группы экспертов по авиационной безопасности, резолюции A39-18 Ассамблеи и Резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций 2309 в отношении принципов и мер, сосредоточенных на результате и/или основанных на оценке факторов риска;
- b) призвать государства-члены, Секретариат Международной организации гражданской авиации и партнеров по отрасли способствовать продвижению и распространению практического опыта, как отражено в п. 3.2, в отношении разработки, внедрения и реализации организационных структур, национальных программ безопасности гражданской авиации и программ по обеспечению авиационной безопасности по мере необходимости;
- c) рекомендовать Совету поручить Группе экспертов по авиационной безопасности, а также Секретариату Международной организации гражданской авиации способствовать улучшению осведомленности о факторах риска и

реагирования на них путем выработки действенных методов дальнейшего признания и внедрения практики, принципов и политики, сосредоточенных на результате и основанных на оценке риска, которые:

- i. будут вести к принятию решений, основанному на доказательствах и информации о риске;
- ii. обеспечат более развитую культуру безопасности;
- iii. повысят эффективность, действенность и устойчивость программ и практики обеспечения авиационной безопасности ИКАО, государств-членов и партнеров по отрасли.

— КОНЕЦ —