

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ВНЕДРЕНИЯ МАТРИЦ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ  
ОЧЕРЕДНОСТИ И ПЕРИОДИЧНОСТИ НАДЗОРНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ  
В ГОСУДАРСТВЕ**

(Представлено Доминиканской Республикой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе рассматривается вопрос о необходимости разработки типовой матрицы для определения очередности и периодичности осуществления государством надзорной деятельности в области авиационной безопасности. Такие матрицы будут использоваться для определения механизмов и методик надзора за упорядоченным и систематическим соблюдением требований, а также для эффективной реализации национальной программы безопасности гражданской авиации.

**Действия:** Ассамблее предлагается разработать типовую матрицу для осуществления надзора в сфере авиационной безопасности, которую государства могли бы использовать в качестве образца для определения очередности и периодичности соответствующих мероприятий в рамках системы надзора за обеспечением авиационной безопасности.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан с стратегической целью <i>"Авиационная безопасность и упрощение формальностей"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Не применимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 <i>"Безопасность"</i> ; Дос 8973, <i>"Руководство по авиационной безопасности"</i> ; Дос 9807, <i>"Руководство по непрерывному мониторингу в рамках универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности"</i> ; Дос 10047 <i>"Руководство по организации контроля за обеспечением авиационной безопасности"</i> ; <i>Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)</i> Дос 10118, <i>Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)</i>

<sup>1</sup> Документы на английском и испанском языках представлены Доминиканской Республикой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В сфере стандартизации системы надзора за обеспечением авиационной безопасности ведающий вопросами безопасности уполномоченный орган государства должен разработать и внедрить соответствующие планы и программы, позволяющие осуществлять систематический мониторинг деятельности многих структур, образующих любую конкретную систему авиационной безопасности. Эти структуры включают, в частности, эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэропортов, поставщиков обслуживания воздушного транспорта (АТСП), правоохранительные органы и поставщиков обслуживания в сфере обеспечения безопасности.

1.2 Данное предложение имеет целью налаживание взаимодействия с другими государствами в деле создания соответствующего механизма для эффективного и действенного мониторинга систем обеспечения авиационной безопасности, с тем чтобы государства имели ясное представление об уровне соблюдения национальной программы авиационной безопасности и могла с учетом оценки факторов риска определять приоритеты при распределении ресурсов на надзорную деятельность.

1.3 Такой механизм поможет государствам направлять свои ресурсы на те элементы системы обеспечения авиационной безопасности, которые нуждаются в них больше всего, и использовать систематизированный и упорядоченный метод, позволяющий им оперативно определять приоритетные задачи и очередность осуществления надзорных мероприятий в сфере авиационной безопасности. Этот механизм также позволит государствам предпринимать превентивные или корректирующие действия по устранению любых выявленных недостатков.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Стандарт в п. 3.4.5 Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации гласит: "Каждое договаривающееся государство обеспечивает регулярный контроль за принимаемыми мерами безопасности на предмет их национальной программы безопасности гражданской авиации. Приоритеты и периодичность мер контроля определяются на основе оценки риска, проводимой соответствующим полномочным органом".

2.2 Стандарт в п. 3.4.6 гласит: "Каждое договаривающееся государство организует проведение на регулярной основе проверок, испытаний, обзоров и инспекторских проверок состояния безопасности в целях контроля за соблюдением контроля национальной программы авиации гражданской авиации и оперативного и эффективного устранения любых недостатков".

2.3 В поддержку эффективного соблюдения указанных стандартов государства могли бы разработать какой либо механизм или инструмент, который поможет им планировать и программировать надзорные мероприятия в рамках своей системы обеспечения авиационной безопасности и осуществлять на основе установленных приоритетов систематический контроль за структурами, отвечающими за реализацию необходимых мер безопасности. Государства будут руководствоваться этим основным документом при подготовке типовой матрицы, которая будет включать все требуемые ИКАО параметры.

2.4 Такой инструмент также позволит государствам ускорить процесс определения приоритетов и очередности осуществления надзорных мероприятий для всех структур в системе обеспечения авиационной безопасности и распределять располагаемые ресурсы, руководствуясь результатами оценки риска.

2.5 Матрица поможет государствам повысить эффективность своей деятельности в сфере обеспечения авиационной безопасности и распределения ресурсов путем принятия решений с учетом приоритетов, определенных компетентным уполномоченным органом. Они смогут сосредоточить свои усилия на тех аэропортах и организациях, которые требуют первоочередного внимания. Каждое государство использует различные методы определения периодичности надзорных мероприятий, исходя из своих собственных критериев и процедур. Однако подробные инструктивные указания со стороны головной организации для оказания государствам помощи в подготовке матрицы в целях совершенствования и стандартизации надзорного процесса отсутствуют. В этой связи мы настоятельно призываем включить данные предложения в документ ИКАО Doc 8973 *"Руководство по авиационной безопасности"*, что позволит стандартизировать эти процедуры.

2.6 Разрабатываемая матрица должна включать как минимум следующие составные элементы:

- Конкретные меры безопасности для рейсов повышенного риска и рейсов, которым должно уделяться повышенное внимание в связи с угрозами;
- Потенциал мер реагирования на акты незаконного вмешательства;
- Характеристики работы агентов, осуществляющих контроль в целях безопасности;
- Потребности в сфере закупки оборудования для обеспечения безопасности;
- Состояние существующего оборудования для обеспечения безопасности;
- Отчеты организаций-резидентов о результатах оценки угроз и риска;
- Объемы пассажиропотоков;
- Частота и объемы выполняемых воздушными судами операций;
- Объемы почты и груза и вспомогательные операции;
- Выводы по результатам контроля качества в сфере AVSEC;
- Записи о соблюдении национальных требований эксплуатантами воздушных судов и аэропортов, а также другими организациями, в отношении которых осуществляется контроль качества в сфере AVSEC;
- Новые и возникающие потребности в сфере авиационной безопасности;
- Отчеты об инцидентах в сфере безопасности за предыдущий год и просьбы со стороны причастных к ним организаций.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Типовая матрица поможет государствам улучшить и стандартизировать процессы определения приоритетов и периодичности надзорных мероприятий и правильно внедрять процедуры обеспечения безопасности, что повысит эффективность надзорной деятельности.

3.2 Типовая матрица послужит гибкой основой для разработки государствами своей системы надзора в сфере авиационной безопасности и будет гарантировать, что за всеми структурами в рамках их сектора гражданской авиации будет осуществляться своевременный и эффективный надзор.

3. Мы предлагаем разрабатывать типовые матрицы, позволяющие определять очередность и периодичность надзорных мероприятий и включить их в документ ИКАО Doc 8973 *"Руководство по авиационной безопасности"*, с тем чтобы другие государства могли руководствоваться ими.



## ДОБАВЛЕНИЕ

### ТИПОВАЯ МАТРИЦА ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ГОСУДАРСТВЕ

#### 1. МЕХАНИЗМ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРИОРИТЕТНЫХ ЗАДАЧ В СФЕРЕ НАДЗОРА

- 1.1 Механизм определения приоритетных задач в сфере надзора базируется на выводах по итогам надзорных мероприятий в оцениваемой организации и на ее способности соблюдать национальные требования, а также на предлагаемых ею мерах по устранению недостатков, выявленных при осуществлении надзорных мероприятий.

**ПРИОРИТЕТНАЯ ЗАДАЧА 1.** Основные недостатки, выявленные в ходе осуществления надзорной деятельности, и трудности с реализацией корректирующих мер

- Проверка состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Инспекция состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Тестирование состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Обзор состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев.

**ПРИОРИТЕТНАЯ ЗАДАЧА 2.** Выявленные в ходе осуществления надзорной деятельности недостатки и незначительные трудности с реализацией корректирующих действий

- Проверка состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Инспекция состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Тестирование состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Обзор состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев.

**ПРИОРИТЕТНАЯ ЗАДАЧА 3.** Незначительные трудности, выявленные в ходе осуществления надзорной деятельности или связанные с своевременной и надлежащей реализацией корректирующих мер

- Проверка состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Инспекция состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Тестирование состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев;
- Обзор состояния безопасности раз в xxx (xx) месяцев.

#### 2. КЛАССИФИКАЦИЯ АЭРОПОРТОВ И АЭРОДРОМОВ

2.1 В зависимости от пассажиропотока аэропорты классифицируются следующим образом:

- **Аэропорт А.** Международные аэропорты с большим пассажиропотоком (xxxx или более миллионов пассажиров в год);

- **Аэропорт В.** Международные аэропорты с небольшим пассажиропотоком (менее xxxx миллионов пассажиров в год);
- **Аэропорт С.** Внутренние аэропорты, незначительные пассажиропотоки.

### **3. КЛАССИФИКАЦИЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ**

**3.1** Эксплуатанты воздушных судов классифицируются в зависимости от количества перевезенных пассажиров, а именно:

- **Эксплуатант А.** Пассажиры международных рейсов, большой пассажиропоток (xxxxxx или более пассажиров в год);
- **Эксплуатант В.** Пассажиры международных рейсов, небольшой пассажиропоток (менее xxxxxx пассажиров в год);
- **Эксплуатант С.** Только груз и почта;
- **Эксплуатант D.** Внутренние перевозки (без учета частных перевозок).

### **4. КЛАССИФИКАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ**

**4.1** Организация классифицируется в зависимости от осуществляемых ими функций и обязанностей в рамках национальной программы безопасности гражданской авиации (NCASP), а именно:

- Компетентный уполномоченный орган, ведающий вопросами безопасности авиации;
- Эксплуатанты аэропортов;
- Эксплуатанты воздушных судов;
- Консигнанты воздушных судов;
- Поставщики обслуживания;
- Компании, предоставляющие бортзапасы и соответствующие услуги;
- Компании, осуществляющие наземное обслуживание;
- Компании, обрабатывающие почту, посылки и курьерские отправления;
- Аккредитованные агенты и известные отправители груза и почты

**5. ОЧЕРЕДНОСТЬ И ПЕРИОДИЧНОСТЬ НАДЗОРНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ**

<b>ЭКСПЛУАТАНТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ</b>						
<b>Код</b>	<b>Организация и ее местонахождение</b>	<b>Очередность</b>	<b>Периодичность/год xxxx – xxxx</b>			
			<i>Проверки</i>	<i>Инспекции</i>	<i>Тестирование</i>	<i>Обзоры</i>
<b>A</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				
<b>B</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				
<b>C</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				

<b>ЭКСПЛУАТАНТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ</b>						
<b>Код</b>	<b>Организация и ее местонахождение</b>	<b>Очередность</b>	<b>Периодичность/год xxxx – xxxx</b>			
			<i>Проверки</i>	<i>Инспекции</i>	<i>Тестирование</i>	<i>Обзоры</i>
<b>A</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				
<b>B</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				
<b>C</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ КОМПЕТЕНТНЫЙ ОРГАН ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ						
Код	Организация и ее местонахождение	Очередность	Периодичность/год xxxx – xxxx			
			Проверки	Инспекции	Тестирование	Обзоры
A		1				
		2				
		3				
B		1				
		2				
		3				
C		1				
		2				
		3				

— КОНЕЦ —