



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ ИСПЫТАНИЙ И СЕРТИФИКАЦИИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Совместно представлено Международным советом аэропортов (МСА),
Бразилией, Иорданией, Испанией и Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Развитие угроз авиационной безопасности и технологий досмотра требует более согласованного, эффективного и скоординированного на глобальном уровне подхода к испытаниям и сертификации оборудования для обеспечения безопасности. Современные системы, такие как компьютерная томография (КТ), досмотровые сканеры (SSc), устройства для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) и системы обнаружения жидких взрывчатых веществ (LEDS), значительно улучшили возможности обнаружения угроз. Однако процессы сертификации не всегда поспевают за развитием некоторых технологий, что замедляет их внедрение и снижает как эффективность, так и оперативную отдачу от инвестиций.

Аэропорты вложили значительные средства в оборудование нового поколения, рассчитывая на повышение эффективности обнаружения, оптимизацию работы и улучшение качества обслуживания пассажиров. Только в Великобритании обязательное внедрение технологии КТ было профинансировано аэропортами на сумму более 5 млрд долл. США. Однако в ряде случаев эти преимущества не были реализованы из-за фрагментированных и дублирующих друг друга систем сертификации. В то время как Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) достигла определенного уровня регионального согласования, глобальное взаимное признание или обмен результатами испытаний по-прежнему остаются ограниченными. Сертификация остается в ведении национальных органов, однако она основана на стандартах ЕКГА или TSA, что приводит к нехватке мощностей и увеличению сроков утверждения. Отсутствие глобальной координации ведет к снижению эффективности, росту стоимости оборудования и подрывает уверенность аэропортов в возврате инвестиций. В некоторых случаях аэропорты понесли расходы на внедрение передовых технологий, лишь чтобы впоследствии столкнуться с ограничениями их функциональности.

Для решения этих проблем ИКАО и ее государства-члены должны содействовать заключению двусторонних и многосторонних соглашений о взаимном признании сертификации оборудования для обеспечения безопасности. Это включает поддержку многостороннего взаимодействия с

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены МСА.

целью повышения прозрачности, оптимизации методик испытаний и учета операционных реалий аэропортов, при этом осознавая конфиденциальность процедур испытаний и сертификации.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) просить ИКАО призвать государства-члены и соответствующие международные организации к расширению сотрудничества через двусторонние и многосторонние договоренности, которые позволят улучшить механизмы обмена информацией, а также возможностей в области испытаний и сертификации оборудования с учетом меняющейся глобальной обстановки в сфере авиационной безопасности;

б) принять поправки к Резолюции A41-18 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*", предложенные в добавлении А и соответствующие Глобальному плану обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Каждый полет безопасен и защищен</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Потенциальные дополнительные расходы для государств, связанные с расширением инфраструктуры для проведения испытаний и привлечением соответствующих ресурсов. Отсутствие гармонизации приводит к неэффективности и дублированию процессов, увеличивая общие системные затраты. Аэропорты несут финансовое бремя внедрения обязательных технологий досмотра. Задержки с сертификацией препятствуют окупаемости инвестиций и могут привести к более высоким издержкам для пассажиров. Улучшение координации может сократить долгосрочные затраты и способствовать более эффективному использованию государственных и частных ресурсов.
<i>Справочный материал</i>	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (Документ ИКАО Doc 10118), 2-е издание

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Угроза, связанная с жидкими взрывчатыми веществами, стала широко известна в августе 2006 г. после предотвращенного террористического акта, нацеленного на рейсы из Великобритании в Северную Америку. В ответ на это были срочно введены глобальные ограничения на провоз жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) в качестве меры обеспечения авиационной безопасности. Хотя изначально эти ограничения задумывались как временные, они остаются в силе до повсеместного внедрения эффективных технологий обнаружения.

1.2 В течение последнего десятилетия Управление транспортной безопасности США (TSA) и Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) были двумя основными организациями, руководившими испытаниями досмотрового оборудования. Когда оборудование соответствует установленным стандартам, его передают государственным органам для официальной сертификации. Их усилия способствовали противодействию новым угрозам и совершенствованию процессов досмотра в аэропортах по всему миру. В результате система авиационной безопасности стала более надежной и защищенной на глобальном уровне.

1.3 За последнее десятилетие аэропорты осуществили значительные инвестиции в технологии досмотра нового поколения, такие как компьютерная томография (КТ) с возможностью автоматического обнаружения взрывчатых веществ. Ожидалось, что эти технологии не только повысят эффективность выявления угроз, но и позволят пересмотреть политики на основе оценки рисков. Некоторые государства действительно приняли прогрессивные меры, разрешающие перевозку большего количества ЖАГ в ручной клади. Это стало одним из наиболее позитивных достижений в сфере досмотра с 2006 г., позволив устранить узкие места в операционной деятельности и повысить комфорт пассажиров.

1.4 Однако в 2024 г. ряд государств вновь ввел ограничения на ЖАГ, сославшись на меры предосторожности в связи с временной технической неисправностью. Несмотря на обоснование, столь резкое изменение вызвало разочарование среди аэропортов в отношении глобальной системы испытаний и сертификации. Аэропорты, вложившие значительные средства в современное оборудование, оказались не в состоянии обеспечить обещанное повышение качества обслуживания пассажиров. В конечном счете операционные и финансовые издержки, понесенные аэропортами, были переложены на самих пассажиров, которые вновь столкнулись с неудобствами, связанными с ограничениями на провоз жидкостей.

1.5 Испытания и сертификация досмотрового оборудования представляют собой отдельные, но взаимосвязанные процессы. Испытания включают техническую оценку оборудования для определения его соответствия установленным стандартам обнаружения в смоделированных условиях. Как правило, этот этап проводится в контролируемой среде специализированными лабораториями или уполномоченными органами. Сертификация, в свою очередь, представляет собой официальное разрешение, выдаваемое регулирующим органом после подтверждения того, что оборудование соответствует всем применимым стандартам. Испытания предоставляют данные, а сертификация — это нормативное решение, разрешающее развертывание оборудования в реальных условиях аэропорта. В настоящее время отсутствие связи между этими функциями приводит к задержкам во внедрении технологий нового поколения в аэропортах.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Переход от традиционных рентгеновских систем к технологии компьютерной томографии (КТ) является самым значительным этапом развития систем досмотра в гражданской авиации. Во многих государствах внедрение данной технологии стало обязательным требованием, что привело к многомиллиардным инвестициям в оборудование, инфраструктуру и обучение персонала. Помимо укрепления безопасности, системы КТ предоставляют возможность повысить эффективность и снизить стресс у пассажиров, позволяя им оставлять стандартные электронные устройства и ЖАГ в ручной клади, а также ослабляя ограничения, связанные с объемами ЖАГ.

2.2 Несмотря на значительный технический прогресс, текущий подход к испытаниям и сертификации оборудования для досмотра сталкивается со структурными проблемами. Аэропорты и другие заинтересованные стороны подчеркивают необходимость:

- 2.2.1 большей прозрачности критериев и процедур проведения испытаний, что будет способствовать лучшей согласованности и предсказуемости;
- 2.2.2 расширения географического участия, чтобы использовать возможности по проведению испытаний и сертификации в большем числе государств-членов;
- 2.2.3 оптимизации подходов к проведению испытаний с целью снижения необходимости повторных испытаний одного и того же оборудования в различных юрисдикциях;

- 2.2.4 увеличения числа испытательных лабораторий и персонала, который позволит справиться с ростом объемов и сложности новых технологий;
- 2.2.5 повышения гибкости процедур, обеспечивающих своевременное обновление программного обеспечения и алгоритмов.
- 2.3 Усилия, уже предпринимаемые рядом организаций, занимающихся испытаниями и сертификацией, а также заинтересованными сторонами, привели к значительным успехам в этих областях, и дальнейшее сотрудничество будет крайне важно для сохранения динамики и удовлетворения будущих потребностей.
- 2.4 Разрозненность существующих подходов к проведению испытаний и сертификации ведет к росту стоимости оборудования для аэропортов и задержкам при его внедрении. Аэропорты нередко несут на себе последствия подобных проблем — от завышенных цен и значительных расходов на обновление оборудования до репутационных рисков, возникающих в связи с задержками внедрения. Решение этих вопросов за счет большей координации и взаимного признания процессов позволит снизить нагрузку и обеспечит более эффективную реализацию новых решений.
- 2.5 Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) и Управление транспортной безопасности США (TSA) проводят большую часть мероприятий, связанных с испытаниями оборудования для обеспечения авиационной безопасности. Обе организации внесли важный вклад в укрепление авиационной безопасности благодаря строгим процедурам оценки. Признавая растущую потребность в координации, шесть государств создали Группу по согласованию технологий (TAG). TAG широко рассматривается как конструктивный шаг на пути к унификации и согласованию методик испытаний, а также сближению различных систем. Несмотря на достигнутый прогресс, деятельность TAG сосредоточена на технической оценке и не охватывает сертификацию, которая по-прежнему остается в ведении национальных органов. Для аэропортов TAG представляет собой позитивный шаг в области тестирования, вселяющий надежду на отраслевые результаты, выгодные как для операторов, так и для пассажиров. Продолжение сотрудничества между участниками TAG и другими государствами способствует укреплению глобального согласования без ущерба для целостности национальных надзорных механизмов.
- 2.6 МСА и входящие в него аэропорты готовы и далее поддерживать процесс испытаний и сертификации, предоставляя практическую информацию, полученную при внедрении оборудования в реальных условиях. Аэропорты могут предоставить ценные данные об обнаружении, частоте ложных срабатываний, адаптивности операторов досмотра, эффективности работы в реальных условиях и влиянии на качество обслуживания пассажиров.

3. ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ

3.1 В целях противодействия новым угрозам и обеспечения соответствия технологическим инновациям МСА призывает Ассамблею и ее государства-члены поддержать разработку более эффективного и скоординированного на глобальном уровне процесса испытаний и сертификации посредством двустороннего и многостороннего сотрудничества, включая следующие меры:

- 3.1.1 Установление сотрудничества между государствами, заинтересованными сторонами отрасли и производителями оригинального оборудования (ОЕМ) для обмена информацией, согласования процессов и направления усилий на улучшения.

- 3.1.2 Содействие прозрачному диалогу, чтобы исключить дублирование процедур испытаний при одновременном обеспечении защиты конфиденциальной информации, связанной с обеспечением безопасности.
- 3.1.3 Рассмотрение возможности создания механизмов координации для усиления взаимодействия и сокращения дублирования в сфере испытаний и сертификации.
- 3.1.4 Поддержка инвестиций в развитие глобального потенциала испытаний, включая возможность привлечения квалифицированных лабораторий частного сектора, чтобы ускорить одобрение новых технологий.
- 3.1.5 Активное привлечение операторов аэропортов и других заинтересованных сторон в разработку и проверку протоколов испытаний с учетом реальных условий эксплуатации.
- 3.1.6 Обеспечение того, чтобы протоколы испытаний отражали реальные условия эксплуатации, что позволит удостовериться в пригодности сертифицированного оборудования для внедрения в действующих аэропортах.

4. ВЫВОДЫ

4.1 Аэропорты являются основными пользователями оборудования для досмотра и служат средой, в которой это оборудование должно работать надежно и эффективно. Процессы сертификации должны соответствовать технологическим достижениям, чтобы обеспечить безопасность, эффективность и ориентированность на пассажиров.

4.2 ИКАО играет важную роль в оказании помощи государствам-членам в укреплении сотрудничества, содействии взаимному признанию и модернизации систем сертификации. Реализация этих усилий позволит обеспечить устойчивость, адаптивность и соответствие авиационной безопасности меняющемуся контексту глобальных угроз.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

Предлагаемые поправки к резолюции А41-18 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности", добавление С "Осуществление технических мер по обеспечению безопасности"

1. Дополнение к преамбуле

"Признавая, что технологии авиационной безопасности должны внедряться таким образом, чтобы результаты сертификации соответствовали операционным потребностям,"

2. Дополнение к постановляющей части

В разделе "Ассамблея" добавить:

"Настоятельно призывает государства-члены и соответствующие организации к сотрудничеству и совершенствованию процедур сертификации досмотрового оборудования с целью сокращения задержек и устранения фрагментации, тем самым способствуя укреплению глобальной авиационной безопасности;"

3. Дополнение к постановляющей части

В пункт "15. Просит ИКАО" добавить подпункт:

"призвать государства и заинтересованные стороны к активизации сотрудничества через двусторонние или многосторонние договоренности для улучшения механизмов обмена информацией, а также возможностей по испытаниям и сертификации оборудования безопасности в ответ на меняющуюся глобальную картину угроз авиационной безопасности;"

– КОНЕЦ –