



АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ОТРАСЛЕВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО УЛУЧШЕНИЮ РЕГУЛЯРНОСТИ, ЭФФЕКТИВНОСТИ И УВЕЛИЧЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЫГОД ПРИ ВНЕДРЕНИИ СТАНДАРТОВ БЕЗОПАСНОСТИ, СОДЕРЖАЩИХСЯ В ПРИЛОЖЕНИИ 17

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) постоянно совершенствует обязательные требования и инструктивные материалы по проведению аудита эксплуатационной безопасности ИАТА (IOSA) с глобальной целью достижения эффективного, согласованного и устойчивого внедрения всех стандартов авиационной безопасности, изложенных в Приложении 17, во всех государствах.

Эта глобальная отраслевая цель в области авиационной безопасности может быть достигнута только путем тщательного согласования всех соответствующих справочных документов и программ ИКАО по безопасности. Постоянное совершенствование положений Приложения 17 имеет важное значение для повышения эффективности и экономической устойчивости мер безопасности, принимаемых заинтересованными сторонами отрасли, а также для усиления надзорных функций, выполняемых регулируемыми органами.

В настоящем рабочем документе освещаются потенциальные области для улучшения работы органов ИКАО, ответственных за авиационную безопасность. Кроме того, в нем представлены соответствующие инструктивные материалы, инициативы и пояснительные записки, разработанные ИАТА для поддержки государств и заинтересованных сторон в отрасли в обеспечении высококачественного исполнения стандартов авиационной безопасности.

Действие: Ассамблее предлагается:

а) Побудить все Договаривающиеся государства, особенно те, которые активно вовлечены в работу соответствующих органов ИКАО, отвечающих за авиационную безопасность, широко использовать технические данные, поступающие от отрасли, для дальнейшей разработки положений и повышения безопасности полетов и авиационной безопасности, а также содействовать регулярным, эффективным и экономически устойчивым международным воздушным перевозкам.

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

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Каждый полет безопасен и защищен" и "Экономическое развитие воздушного транспорта".
<i>Финансовые последствия</i>	Не ожидается, что это повлечет за собой значительные финансовые последствия для ИКАО, поскольку данная работа может быть выполнена существующими рабочими органами. ИАТА готова поддержать разработки, необходимые для реализации предлагаемых мер
<i>Справочный материал</i>	

1. ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1 С момента перехода от первоначальной Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), запущенной в 2002 году, к механизму непрерывного мониторинга (УППАБ-МНМ) в 2013 году глобальные показатели устойчивости изменились с 71,27 % до 72,77 %, составив в среднем 72,07 % и показав стандартное отклонение в 0,53 %. Кроме того, в последнем отчете УППАБ-МНМ (2024 г.), в п. 3.3.2, подчеркивается, что для пятнадцати (15) Стандартов Приложения 17 не достигнуто пятидесяти (50) процентов глобального показательного соответствия. Примечательно, что двенадцать (12) из этих Стандартов относятся к главе 4 Приложения 17 "Превентивные меры безопасности".

1.2 Несмотря на данные отчета УППАБ-МНМ, фактически большинство превентивных мер безопасности успешно и устойчиво внедряются на ежедневной основе большинством отраслевых организаций и эксплуатантов, включая внешних поставщиков услуг (ESP), во всех государствах.

1.3 Основополагающие цели и задачи ИКАО, изложенные в статье 44 Чикагской конвенции, включают в себя не только разработку принципов и методов повышения безопасности полетов и авиационной безопасности, но и регулярное, эффективное и экономически устойчивое развитие международного воздушного транспорта. Эффективному достижению указанных целей может способствовать рассмотрение отраслевых инициатив в соответствующих органах ИКАО. Это особенно важно при отстаивании идеи постоянного обновления Приложения 17 и связанных с ним инструктивных материалов для решения проблем внедрения, выявленных как эксплуатантами, так и регулирующими органами.

2. ПРОГРАММА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА (AOSP), ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АЭРОДРОМНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ (SSPs) И СТРУКТУРА ДОВЕРИЯ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ASTF)

2.1 Основным примером необходимости постоянного обновления является определение различия между Программой обеспечения безопасности эксплуатанта воздушного судна (AOSP) и Дополнительными аэродромными процедурами (SSPs) в Поправке 18 к Приложению 17, вступившей в силу в ноябре 2022 года. Программы AOSP разрабатываются авиакомпаниями в соответствии с национальными требованиями государства эксплуатанта. С другой стороны, процедуры SSPs следует разрабатывать только в том случае, если AOSP не в полной мере отвечает национальным требованиям государства (государств), в котором(ых) осуществляется эксплуатация.

2.2 Несмотря на то, что ИКАО опубликовала общедоступный инструктивный материал по программам безопасности эксплуатантов и дополнительным аэродромным процедурам² в июне 2022 года, соответствующие протокольные вопросы по УППАБ-МНМ оставались несогласованными до их последней корректировки в апреле 2025 года. Эта ситуация привела к разночтениям в ряде государств, и, возможно, некоторые положения все еще требуется обновить.

2.3 Параллельно ИАТА разработала ряд материалов и пояснительных документов, включая видеоматериалы, которые доступны в полном объеме на веб-сайте ИАТА, в разделе, посвященном безопасности гражданской авиации³, в частности на странице с пояснительными документами⁴.

2.4 В дополнение к инструктивным материалам ИАТА инициировала внедрение Структуры доверия в области авиационной безопасности (ASTF), направленной на повышение эффективности и безопасности авиационной отрасли за счет использования цифровых доверительных технологий. Она направлена на упрощение процесса проверки подлинности и действительности документов по авиационной безопасности, такого как официальное подтверждение одобрения AOSP и SSP соответствующими органами. Дополнительные ресурсы включают в себя экспертный доклад⁵, специальный веб-сайт ИАТА, посвященный ASTF⁶, и информационный документ, представленный ИАТА на последнем заседании Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), в котором прогнозируются возможности ASTF по масштабированию в других областях, включая в том числе определение статуса безопасности груза, деятельность по надзорному аудиту или проверку биографических данных персонала/экипажей.

3. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ УВЕДОМЛЕНИЙ ОБ ИНЦИДЕНТАХ В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1 Другим примером, подчеркивающим необходимость постоянного обновления Приложения 17, является Стандарт 5.1.6, введенный в 2018 году. Этот стандарт подразумевает, что любая организация, ответственная за реализацию национальной программы безопасности гражданской авиации, должна на действенной и своевременной основе направлять соответствующим полномочным органам любую "информацию об инцидентах, связанных с актами незаконного вмешательства, и о подготовке к таким актам".

3.2 В ответ ИКАО опубликовала в июне 2022 года общедоступный инструктивный материал по представлению уведомлений об инцидентах и их классификацию⁷ "для внедрения системы предоставления уведомлений и созданию общей классификации в целях структурирования и согласования процессов отчетности о происшествиях и инцидентах в области авиационной безопасности".

3.3 Инструктивный материал ИКАО ясно определяет типы "информации", которая должна быть представлена. ИАТА дополнила эти усилия публикацией пояснительных документов на своей веб-странице "Пояснительные документы"³. В самом последнем документе, посвященном предоставлению уведомлений о происшествиях и инцидентах в области авиационной

² Инструктивный материал ИКАО по программам безопасности эксплуатантов и дополнительным аэродромным процедурам: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/AOSP-and-SSP.aspx>

³ Раздел сайта ИАТА, посвященный авиационной безопасности: <https://www.iata.org/en/programs/security/>

⁴ Пояснительные документы ИАТА: <https://www.iata.org/en/programs/security/position-papers-press-releases/>

⁵ Экспертный доклад ИАТА по ASTF: <https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/aviation-security-trust-framework-whitepaper-2025.pdf>

⁶ Структура доверия в области авиационной безопасности: <https://astf.iata.org/>

⁷ Инструктивный материал ИКАО по представлению уведомлений и классификация: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>

безопасности⁸, описываются ожидаемые процессы отчетности для заинтересованных сторон отрасли, которые уже на протяжении десятилетий занимаются предоставлением уведомлений о происшествиях и инцидентах.

3.4 Чтобы избежать возможных разночтений в отношении Стандарта 5.1.6, в частности, в отношении различия между предоставлением уведомлений об актах незаконного вмешательства, включая попытки или подготовительные действия, которые государства обычно направляют в ИКАО, и предоставлением уведомлений эксплуатантов и организаций властям об инцидентах в области авиационной безопасности, необходимо пересмотреть формулировку этого стандарта для обеспечения эффективного применения.

3.5 Эффективные на глобальном уровне, согласованные и экономически устойчивые системы предоставления уведомлений о происшествиях и инцидентах в области авиационной безопасности имеют важное значение. Они не только повышают авиационную безопасность, позволяя выявлять возникающие угрозы и уязвимости с помощью уведомлений, но и улучшают своевременный обмен важной информацией, когда серьезные инциденты, о которых сообщается в одном государстве, могут повлиять на глобальные цепочки поставок или эксплуатацию.

4. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (СУАБ)

4.1 Приведенные выше примеры отражают более широкий, интегрированный подход к системам управления авиационной безопасностью и безопасностью полетов, который пропагандируется Программой аудита эксплуатационной безопасности ИАТА (IOSA) и Руководством по стандартам IOSA (ISM), применимыми ко всем авиакомпаниям, зарегистрированными в IOSA. Система управления безопасностью полетов (СУБП) получила широкое международное признание, особенно после принятия в 2013 году нового Приложения 19 ИКАО. Между тем, система управления авиационной безопасностью (СУАБ) стала обязательным требованием для всех авиакомпаний, зарегистрированных в IOSA, во второй редакции ISM (ISM/2) в 2007 году.

4.2 В январе 2025 года 17-е издание (ISM/17) еще больше усовершенствовало структуру СУАБ, расширив сферу ее применения за счет включения внешних поставщиков услуг (ESP), реализующих большинство оперативных мер безопасности посредством аутсорсинга. ИАТА делится обширной информацией и инструктивными материалами на своей веб-странице, посвященной СУАБ⁹ и в авиационном сообществе по вопросам СУАБ¹⁰, созданном в 2022 году в помощь внешним поставщикам услуг.

4.3 Наконец, ИАТА запустила официальную программу сертификации СУАБ¹¹, призванную обеспечить структурированную основу, позволяющую всем авиационным учреждениям и организациям превентивно управлять соблюдением нормативных требований, рисками, угрозами и уязвимостями в области авиационной безопасности, одновременно совершенствуя свою систему управления авиационной безопасностью.

— КОНЕЦ —

⁸ Пояснительный документ ИАТА о предоставлении уведомлений о происшествиях и инцидентах в области авиационной безопасности : <https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/2025-reporting-of-aviation-security-occurrences-and-incidents-april-2025.pdf>

⁹ Веб-страница ИАТА, посвященная СУАБ: <https://www.iata.org/en/programs/security/security-management-system-sems/>

¹⁰ Авиационное сообщество по вопросам СУАБ (контакт: aviationsecurity@iata.org)

¹¹ Программа сертификации СУАБ : <https://www.iata.org/en/services/certification/operations-safety-security/security-management-systems-sems/>