



**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 14 повестки дня.   Авиационная безопасность. Политика**

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РАЗРАБОТКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ ДЛЯ  
СИСТЕМЫ ДОБРОВОЛЬНОГО ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ ПО  
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ASVR) И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ  
СИСТЕМЫ КЛАССИФИКАЦИИ**

(Представлено Республикой Корея)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Система классификации инцидентов в области авиационной безопасности, опубликованная Подгруппой по представлению отчетности об инцидентах в сфере авиационной безопасности (SG-ASIR) в ходе тридцать третьего совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/33), имеет ограниченный потенциал с точки зрения охвата добровольных уведомлений о возможных рисках, в связи с чем Республика Корея предлагает разработать систему классификации и механизм анализа, подходящие для системы добровольного представления данных по авиационной безопасности (ASVR). Кроме того, Республика Корея предлагает выработать международные стандарты для системы ASVR в целях укрепления глобальной авиационной безопасности за счет формирования культуры авиационной безопасности и просит Ассамблею рассмотреть вопрос о внедрении системы упреждающего управления авиационной безопасностью на основе использования базы данных, формируемой благодаря системе представления уведомлений, и установления целевых уровней и показателей эффективности обеспечения авиационной безопасности.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть вопрос о разработке международных стандартов в отношении добровольного представления уведомлений в рамках реализации системы конфиденциального представления данных по авиационной безопасности;
- b) разработать систему классификации в области глобальной авиационной безопасности, в полной мере применимую к ASVR;
- c) рассмотреть вопрос о внедрении системы активного предупреждения происшествий в области авиационной безопасности на основе использования базы данных, формируемой за счет уведомлений о событиях в области авиационной безопасности, и применения концепций целевого уровня эффективности обеспечения авиационной безопасности (SePT) и показателей эффективности обеспечения авиационной безопасности (SePI);
- d) рассмотреть возможность создания механизма анализа и системы классификации событий по месту их локализации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Не определены
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 "Авиационная безопасность" Дос 8973 "Руководство по авиационной безопасности" ИКАО

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Необходимость наличия системы конфиденциального представления данных по авиационной безопасности была закреплена в качестве международного стандарта в восьмом издании Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации в 2006 году, что заложило основу для внедрения этой системы во всех государствах-членах. В частности, в п. d) Стандарта 3.5.1 (ранее – п. c) Стандарта 3.4.7) Приложения 17 отмечается, что всем государствам-членам в рамках реализации национальной программы контроля следует собирать и анализировать информацию об авиационной безопасности, получаемую от пассажиров и работников авиационной сферы через конфиденциальную систему отчетности.

1.2 Республика Корея решила пойти дальше и в дополнение к существующей системе конфиденциального представления данных внедрила систему ASVR, опирающуюся на позитивную культуру авиационной безопасности, и эта система функционирует с 2014 года. При обеспечении соблюдения трех принципов работы (анонимность информатора, неприменение наказания, ограниченность распространения информации) в Республике Корея действует система упреждающего управления авиационной безопасностью, в основе которой лежит поощрение добровольного представления информации о возможных рисках для авиационной безопасности, которая не была бы получена, если бы пассажиры, бортпроводники и работники служб авиационной безопасности не сообщали о ней в добровольном порядке.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 SG-ASIR Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) выработала новый механизм представления уведомлений об инцидентах в области авиационной безопасности, который может использоваться государствами-членами и авиационной отраслью в качестве инструмента внедрения Стандарта 5.1.6 Приложения 17, и представила его в рабочем документе в ходе совещания AVSECP/33 в 2022 году. В подготовленном SG-ASIR проекте документа, содержащего комплексный инструктивный материал, рассматриваются сроки представления уведомлений об инцидентах в области безопасности, содержание уведомлений, методы представления данных, анализ уведомлений, оценка информации об инцидентах, защита информации, подготовка/осведомленность и система классификации. Предполагается, что документ послужит государствам-членам инструктивным материалом в вопросе стандартизации их систем представления данных. Тем не менее требуется дальнейшее исследование в отношении системы классификации событий и механизма анализа применительно к возможным рискам, о которых сообщается в добровольном порядке, а не в обязательном, как это предусмотрено для инцидентов в области авиационной безопасности.

2.2 В Республике Корея, помимо системы обязательного представления данных по авиационной безопасности, действует отдельная система добровольного представления данных. Специально для системы добровольного представления данных мы разработали собственную классификацию в области авиационной безопасности на основе анализа уведомлений, полученных через систему добровольного представления данных по авиационной безопасности, в разбивке по различным типам информации. Наша действующая система классификации предусматривает распределение поступающей в базу данных информации о событиях на 14 основных и 76 более мелких категорий и применяется в целях управления авиационной безопасностью на национальном уровне и в рамках системы упреждающего управления безопасностью.

2.3 Классифицируемые события на этапе первичного анализа оцениваются на предмет срочности реагирования, а затем проводится комплексная оценка угроз, уязвимостей и последствий с точки зрения риска для авиационной безопасности в различных аспектах, как это рекомендовано в документе ИКАО Doc 8973 *"Руководство по авиационной безопасности"*. Далее с помощью матрицы оценки риска 5x5 уровень риска для авиационной безопасности определяется в одну из четырех категорий: серьезный, требующий осмотрительности, требующий внимания и незначительный. Эта информация передается в соответствующий комитет по анализу, регулярно рассматривается и используется в целях обеспечения национальной авиационной безопасности, в частности для определения потребностей в усовершенствовании, выработки мер по предотвращению повторения и организации подготовки для работников соответствующих учреждений.

### 3. СООБРАЖЕНИЯ

3.1 Система ASVR дополняет систему обязательного представления данных по авиационной безопасности и создает прочную основу для укрепления глобальной авиационной безопасности за счет формирования позитивной культуры авиационной безопасности. Соответственно, государствам-членам необходимы международные стандарты в отношении системы ASVR, на основе которых они могли бы организовать добровольное представление данных о событиях в области авиационной безопасности и возможных рисках, информирование о которых является обязательным в рамках существующих систем конфиденциального представления данных по авиационной безопасности.

3.2 Текущая версия (проект) системы классификации инцидентов, разработанная SG-ASIR, предназначена главным образом для обязательного представления данных, при этом представление данных об инцидентах в области авиационной безопасности направлено на принятие мер реагирования на события, которые уже произошли. В свою очередь, ASVR предполагает не только представление данных о событиях, которые уже имели место, но и упреждающее и прогностическое информирование о возможных угрозах, которые наносят или могут нанести ущерб авиационной безопасности. Таким образом, необходимо разработать более широкую систему классификации, включающую не только инциденты в области авиационной безопасности.

3.3 События, распределяемые по группам в соответствии с системой классификации в рамках обязательного и добровольного представления данных по авиационной безопасности, должны регистрироваться в базе данных, которая будет использоваться в поддержку системы упреждающего управления рисками. С этой целью можно рассмотреть возможность заимствования соответствующих основанных на показателях и целевых уровнях концепций управления, применяемых в системах управления безопасностью полетов. Необходимо внедрить систему активного предупреждения, предполагающую установление SePT (целевого уровня эффективности обеспечения авиационной безопасности), учитывающего ситуацию в области авиационной

безопасности в конкретном государстве, и SePI (показателей эффективности обеспечения авиационной безопасности) для каждого целевого уровня.

3.4 Акты незаконного вмешательства можно классифицировать по месту их совершения, что может включать в себя неконтролируемую зону аэропорта, охраняемую зону ограниченного доступа аэропорта, контролируемую зону и пространство на борту воздушного судна. Кроме того, в зависимости от места совершения такие акты могут требовать принятия разных мер безопасности. Таким образом, при разработке механизма анализа и системы классификации уведомлений, получаемых в рамках обязательного и добровольного представления данных по авиационной безопасности, необходимо учитывать различия в том, что касается локализации соответствующих событий.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### Классификация, используемая в Республике Корея в рамках системы добровольного представления данных по авиационной безопасности

Люди	Багаж, перевозимый в грузовом отсеке	Груз/почта/поставщики	Воздушное судно
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Пассажир</li> <li>● Экипаж</li> <li>● Наземный персонал</li> <li>● Допуск пассажиров</li> <li>● Поддельный паспорт</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ненадлежащий контроль запрещенных к перевозке предметов</li> <li>● Невыгрузка или неправильная выгрузка</li> <li>● Ненадлежащий контроль доступа к багажу, прошедшему досмотр в целях безопасности</li> <li>● Нарушения, связанные с огнестрельным оружием</li> <li>● Не отвечающее требованиям кадровое обеспечение</li> <li>● Обнаружение следов взрывчатых веществ в ходе досмотра</li> <li>● Непроведение досмотра каждой единицы багажа по отдельности</li> <li>● Ненадлежащий контроль в отношении ЖАГ</li> <li>● Обнаружение неопознанного багажа</li> <li>● Препятствование проведению досмотра в целях безопасности</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Груз</li> <li>● Почта</li> <li>● Поставщики</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Обнаружение следов взрывчатых веществ в ходе досмотра во время полета</li> <li>● Ненадлежащий контроль доступа к воздушному судну</li> <li>● Непроведение досмотра воздушного судна</li> <li>● Возникновение неисправности оборудования для обеспечения безопасности на борту</li> <li>● Неопознанный рейс, не прошедший досмотр в целях безопасности</li> </ul>

Зона ограниченного доступа	Угроза	Система и оборудование для обеспечения безопасности	Подозрительный предмет
<ul style="list-style-type: none"><li>● Контроль допуска в зону ограниченного доступа</li><li>● Вторжение</li><li>● Ненадлежащий контроль доступа в ОЗОД</li><li>● Нахождение в ОЗОД запрещенных предметов</li><li>● Препятствование контролю ОЗОД</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Внутренняя угроза</li><li>● Предупреждение о похищении человека</li><li>● Звонок с угрозой в отношении воздушного судна</li><li>● Звонок с угрозой в отношении аэропорта</li><li>● Звонок с угрозой в отношении рейса</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Неисправность в работе системы идентификации личности</li><li>● Неисправность оборудования для досмотра пассажиров</li><li>● Неисправность оборудования для досмотра багажа, перевозимого в грузовом отсеке</li><li>● Неисправность оборудования для досмотра поставщиков</li><li>● Кибербезопасность</li><li>● Неисправность системы управления авиабилетами</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Подозрительный предмет в здании аэровокзала</li><li>● Подозрительное транспортное средство</li><li>● Обнаружение подозрительного предмета на борту во время полета</li><li>● Химические/биологические/радиоактивные материалы</li></ul>

Терроризм	Преступные деяния	ДПАС	Прочее
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Взрывное устройство</li> <li>● Биологическая/химическая угроза</li> <li>● Оружие</li> <li>● Теракт с использованием автомобиля</li> <li>● Огнестрельное оружие</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Нарушающий порядок пассажир</li> <li>● Диверсия в аэропорту</li> <li>● Диверсия на борту воздушного судна</li> <li>● Наркоторговля</li> <li>● Торговля людьми</li> <li>● Кража</li> <li>● Другие преступные деяния</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Вторжение ДПАС</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Перевозка оружия /вооруженное лицо</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Уведомления о несоответствии</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Отказ от прохождения досмотра в целях безопасности</li> <li>● Лазерные помехи</li> <li>● Процедура аварийной эвакуации</li> <li>● Защита информации по авиационной безопасности</li> <li>● Досмотр в целях безопасности</li> <li>● Работа, связанная с авиационной безопасностью</li> <li>● Наведение справок о запрещенных к провозу предметах</li> </ul>