

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ПОВЫШЕНИЕ СТЕПЕНИ ИНФОРМИРОВАННОСТИ ДРУГИХ ВЕДОМСТВ И ОРГАНИЗАЦИЙ О ВОПРОСАХ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Сингапуром в соавторстве с Аргентиной, Арменией, Бельгией, Бразилией, Иорданией, Италией, Камбоджей, Канадой, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Науру, Нигерией, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Палау, Португалией, Российской Федерацией, Сенегалом, Соединенным Королевством, Таиландом, Филиппинами, Францией и Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе отмечаются необходимость и важность повышения степени информированности других ведомств и организаций об авиационной безопасности, особенно тех, которые играют роль и/или работают в экосистеме гражданской авиации. Государствам предлагается рассмотреть важность повышения степени информированности о вопросах авиационной безопасности и разработки культуры безопасности для ведомств; в том числе среди высшего руководящего персонала и ведомств, в главную ответственность которых не входит обеспечение авиационной безопасности (AVSEC), но которые задействованы во внедрении или несут за него ответственность различных аспектов национальной программы безопасности гражданской авиации и программы безопасности аэропорта (ПБА), и персонал которых уполномочен иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону.

Действия: Ассамблее предлагается призвать государства и организации отрасли улучшить координацию и повысить степень информированности о вопросах авиационной безопасности всех участников своей экосистемы гражданской авиации, включая ведомства, не занимающиеся AVSEC, в соответствии с положениями Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) о непрерывном внимании к авиационной безопасности.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 "Безопасность"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За последние двадцать лет обеспечение авиационной безопасности (AVSEC) стало еще более сложной и комплексной задачей. В качестве примеров можно привести использование воздушных судов как оружия массового поражения в террористических атаках 11 сентября 2001 года; атаки на гражданские воздушные суда в полете с использованием самодельных взрывных устройств (СВУ); террористические атаки в неконтролируемых зонах аэропорта, как например в Глазго (2007), Москве (2011), Лос-Анджелесе (2013), Брюсселе (2016) и Стамбуле (2016), а также другие атаки, направленные против полетов гражданских воздушных судов. В качестве мер по регулированию последствий этих атак, а также учитывая превентивные меры или меры по избежанию повторения таких атак, ведомства транспорта и гражданской авиации государств и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) разрабатывают новые Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), инструктивный материал, учебные комплекты, технологии, а также новые меры авиационной безопасности, включая такие меры, которые уже внедрены во многих международных аэропортах.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Новый Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) был разработан ИКАО и одобрен Советом в 2017 году. В нем перечислены пять приоритетных результатов, два из которых связаны с осведомленностью в области авиационной безопасности: (а) улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них и (б) развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека. Для разработки функциональных и практических правил AVSEC, а также для обеспечения эффективного и устойчивого внедрения мер по AVSEC, включая их соответствие требованиям SARPS Приложения 17 "Безопасность" к Конвенции о международной гражданской авиации, необходимо, чтобы все соответствующие ведомства AVSEC во всех государствах работали более тесно и координировали свою деятельность с ведомствами, для которых обеспечение AVSEC не является основной задачей, но которые задействованы во внедрении или несут за него ответственность различных мер и правил в рамках национальной программы безопасности гражданской авиации и программы безопасности аэропорта (ПБА), и персонал которых уполномочен иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону. К этим "ведомствам, напрямую не занимающимся AVSEC" относятся другие регулирующие органы и заинтересованные стороны отрасли, осуществляющие деятельность в государстве, такие как:

- a) местные правоохранительные органы, национальная разведка и другие соответствующие ведомства государства, обеспечивающие безопасность в неконтролируемой зоне аэропорта;
- b) поставщики аэронавигационного обслуживания, обеспечивающие безопасность управления воздушным движением;
- c) таможенные органы, обеспечивающие безопасность грузовых отправок;
- d) иммиграционные службы, отвечающие за соответствующие вопросы безопасности, связанных с перемещением летных экипажей и пассажиров к коммерческому воздушному судну гражданской авиации в международных аэропортах и от него;

- e) службы пожарной охраны государства и аэропорта, отвечающие за безопасность и разрешение аварийных ситуаций в международных аэропортах;
- f) авиакомпании, поставщики наземного обслуживания, кейтеринговые компании, компании по уборке в салоне воздушного судна, топливные компании аэропорта, зоны реализации товаров в аэропорту, наземные транспортные компании, грузовые агенты и т. д., действующие в рамках процедур упрощения формальностей и безопасности в аэропорту, включая доклады об инцидентах;
- g) другие организации аэропорта, персонал которых работает в аэропорту, ответственные за быстрое реагирование, направленное на снижение и минимизацию количества пострадавших, эвакуацию пассажиров, летного экипажа, сотрудников аэропорта и лиц из числа населения, в случае инцидента, связанного с авиационной безопасностью в аэропорту.

Координация с ведомствами, напрямую не занимающимися AVSEC

2.2 Эффективность Приложения 17 "Безопасность" к Конвенции о международной гражданской авиации зависит от взаимодействия между ведомствами AVSEC и ведомствами, напрямую не занимающимися AVSEC, во всех государствах. В главе 3 Приложения 17 "Безопасность" особо подчеркнута необходимость координации между различными ведомствами и организациями для обеспечения эффективного внедрения правил и мер AVSEC:

3.1.5 Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы соответствующий полномочный орган определял и распределял задачи и координировал деятельность министерств, ведомств и других организаций государства, эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление.

3.1.6 Каждое Договаривающееся государство создает национальный комитет по авиационной безопасности или аналогичные структуры для координации связанной с обеспечением авиационной безопасности деятельности министерств, ведомств и других организаций государства, аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление.

3.1.7 Рекомендация. Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы персонал всех органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление, а также лица, которым требуется иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону, периодически проходили подготовку в целях повышения осведомленности о мерах безопасности.

2.3 В Приложении 17 "Безопасность" к Конвенции о международной гражданской авиации также можно найти дополнительные SARPS, относящиеся к необходимости координации между различными ведомствами и организациями для обеспечения эффективного внедрения правил и мер AVSEC. SARPS показывают важность координации между заинтересованными

сторонами, что включает обмен соответствующей информацией. Растущая сложность обеспечения AVSEC, с которой сталкиваются государства и заинтересованные стороны по всему миру, требует от персонала всех уровней ведомств, напрямую не занимающихся AVSEC, как минимум базового восприятия и понимания важности AVSEC и возможных последствий предотвращения и эффективного противодействия актам незаконного вмешательства. Это справедливо также для случаев, связанных с авиационной безопасностью в аэропорту, или инцидентов, связанных с производством полетов гражданской авиации, когда персонал ведомств, напрямую не занимающихся AVSEC, может оказать эффективную поддержку соответствующим органам, осуществляющим реагирование на инцидент. Персонал ведомств, напрямую не занимающихся AVSEC, может играть ключевую роль в предоставлении руководящей информации для разработки мер по снижению последствий. Такой персонал может быть "глазами" и "ушами" аэропорта, воздушного судна или любого другого объекта гражданской авиации, если будет внимателен и будет непрерывно отслеживать подозрительные отклонения от нормы в своем рабочем пространстве, которые могут привести к актам незаконного вмешательства.

2.4 В этой связи, исключительно важным и необходимым является прохождение персоналом ведомств, напрямую не занимающихся AVSEC, подготовки в целях повышения осведомленности о мерах безопасности. В ГАПБ содержится ряд приоритетных действий, включая ПД 2.1 2.В "Разработка программ повышения осведомленности в области авиационной безопасности", эффективно способствующих формированию позитивной культуры авиационной безопасности; ПД 2.1 2.С "Проведение на постоянной основе кампаний по повышению осведомленности в области авиационной безопасности"; и ПД 2.1 2.Н "Обмен передовым опытом". Прохождение персоналом должной подготовки в целях повышения осведомленности о вопросах безопасности ведомства, напрямую не занимающиеся AVSEC, позволят ему выработать навыки бдительности в отношении вопросов авиационной безопасности, снижения последствий и реагирования в аэропорту или ином авиационном объекте, а лицам, ответственным за поддержание и разработку правил в области AVSEC, будет легче понять важнейшие проблемы и задачи в деле производства полетов гражданской авиации. Периодическая подготовка в целях повышения осведомленности о вопросах безопасности позволяет получать практическую и объективную обновленную информацию о новых и развивающихся угрозах и сложностях AVSEC. Это позволит повысить уровень безопасности производства полетов гражданской авиации, включая учет угроз со стороны инсайдеров в контролируемых зонах аэропорта.

2.5 Таким образом, государства и отрасль должны непрерывно разрабатывать все более и более актуальные программы подготовки в целях повышения осведомленности о вопросах безопасности и добавлять программы, специально адаптированные под персонал ведомств, напрямую не занимающихся AVSEC. Обмен передовым опытом и полезными практическими знаниями будет полезным компонентом программ подготовки. Регулярные общественные кампании для всего коллектива аэропорта и авиационной экосистемы были признаны эффективными в деле повышения информированности в области безопасности в экосистеме гражданской авиации, а также служат постоянным напоминанием о необходимости бдительности в отношении вопросов авиационной безопасности. В соответствии со Стандартом 3.1.7 Приложения 17 эти усилия также должны быть включены в национальную программу подготовки в области безопасности гражданской авиации.

2.6 Повышение информированности в области авиационной безопасности и создание культуры безопасности являются ключевыми компонентами ГАПБ ИКАО. Таким образом, все государства и заинтересованные стороны должны уделять пристальное внимание полезности и важности их вклада в повышение глобального уровня авиационной безопасности.