



36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УПШАБ)

ДОКЛАД ОБ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: АНАЛИЗ ВЫВОДОВ ПО ИТОГАМ ПРОВЕРОК

(Представлено Советом ИКАО)

ДОБАВЛЕНИЕ № 1

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящее добавление призвано дополнить документ A36-WP/38. В нем приводится более подробный анализ результатов проверок на национальном и аэропортовом уровнях.

2. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ПО ИТОГАМ ПРОВЕРОК

2.1 Национальный уровень

2.1.1 В целом после событий 11 сентября государства придают первостепенное значение обеспечению безопасности в области авиации и во всем мире государства предпринимают постоянные усилия по приведению своих систем авиационной безопасности в соответствие с требованиями, связанными с новыми и сохраняющимися угрозами для гражданской авиации. Многие государства обязались увеличить размеры выделяемых ресурсов на укрепление авиационной безопасности, в частности, путем приобретения нового оборудования и технологий, обеспечивающих усиление контроля в области авиационной безопасности.

2.1.2 Вместе с тем, надежность систем авиационной безопасности зависит от наличия эффективного законодательства, политики и программ, подкрепляемых возможностями проведения инспекторских проверок и обеспечения соблюдения требований. В этом контексте проверки ИКАО в области авиационной безопасности выявили следующие четыре основные проблемные области на национальном уровне, информация о которых приводится в добавлении А:

- a) **Возможности по осуществлению надзора и обеспечению выполнения требований.** Зачастую рекомендации по результатам проверок касаются национальных программ контроля качества и необходимости наличия

всеобъемлющих процедур и критериев проведения проверок, обзоров, инспекций и испытаний (Стандарты 3.4.4–3.4.7). Нередко полномочные органы недоукомплектованы персоналом и не имеют достаточных полномочий на обеспечение выполнения национальных требований и принятие, при необходимости, корректирующих мер.

- b) **Аттестация персонала, осуществляющего досмотр.** Многие государства еще не создали в полной мере адекватную программу аттестации операторов досмотра для обеспечения постоянного и надежного выполнения стандартов работоспособности при проведении досмотра пассажиров и багажа (Стандарт 3.4.3).
- c) **Подготовка в области авиационной безопасности.** Многие государства еще не имеют всеобъемлющей национальной программы подготовки в области безопасности гражданской авиации для обеспечения информированности и узкоспециализированного обучения всех лиц, занимающихся обеспечением безопасности гражданской авиации (Стандарты 3.1.6 и 3.4.2).
- d) **Национальная программа безопасности гражданской авиации (НПБГА).** Хотя почти все государства имеют НПБГА, предусмотренную Стандартом 3.1.1, во многих государствах данная программа существует только в форме проекта или не обновляется с учетом последних требований (Стандарт 3.1.1).

2.2 Аэропортовый уровень

2.2.1 Информация о характерных недостатках, связанных с реализацией в повседневной практике мер безопасности на уровне аэропортов, содержится в добавлении В и к их числу относятся следующие:

- a) **Контроль доступа.** Нередко не обеспечивается эффективное осуществление мер предотвращения несанкционированного доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа в аэропортах, включая ношение идентификационных карточек в целях безопасности (Стандарты 4.2.1–4.2.6).
- b) **Безопасность груза и бортипитания.** Часто выявляются недостатки в обеспечении соответствующего контроля в целях безопасности в отношении груза, предназначенного для перевозки на пассажирских рейсах (Стандарты 4.6.1–4.6.5).
- c) **Аэропортовая организация и администрация.** Часто вносятся рекомендации в отношении разработки и осуществления программ безопасности аэропортов. В частности, установлено, что многие программы устарели, не отвечают национальным требованиям и/или являются неконкретными в части применяемых мер и процедур безопасности (Стандарты 3.1.8, 3.2.1–3.2.4, 3.4.1–3.4.3, 4.1 и 4.7.1–4.7.3).
- d) **Безопасность пассажиров и ручной клади.** Качество и последовательность операций по досмотру существенно варьируется среди государств, а в области

подготовки и квалификации лиц, осуществляющих функции досмотра, нередко наблюдаются несоответствия (Стандарты 4.4.1–4.4.4).

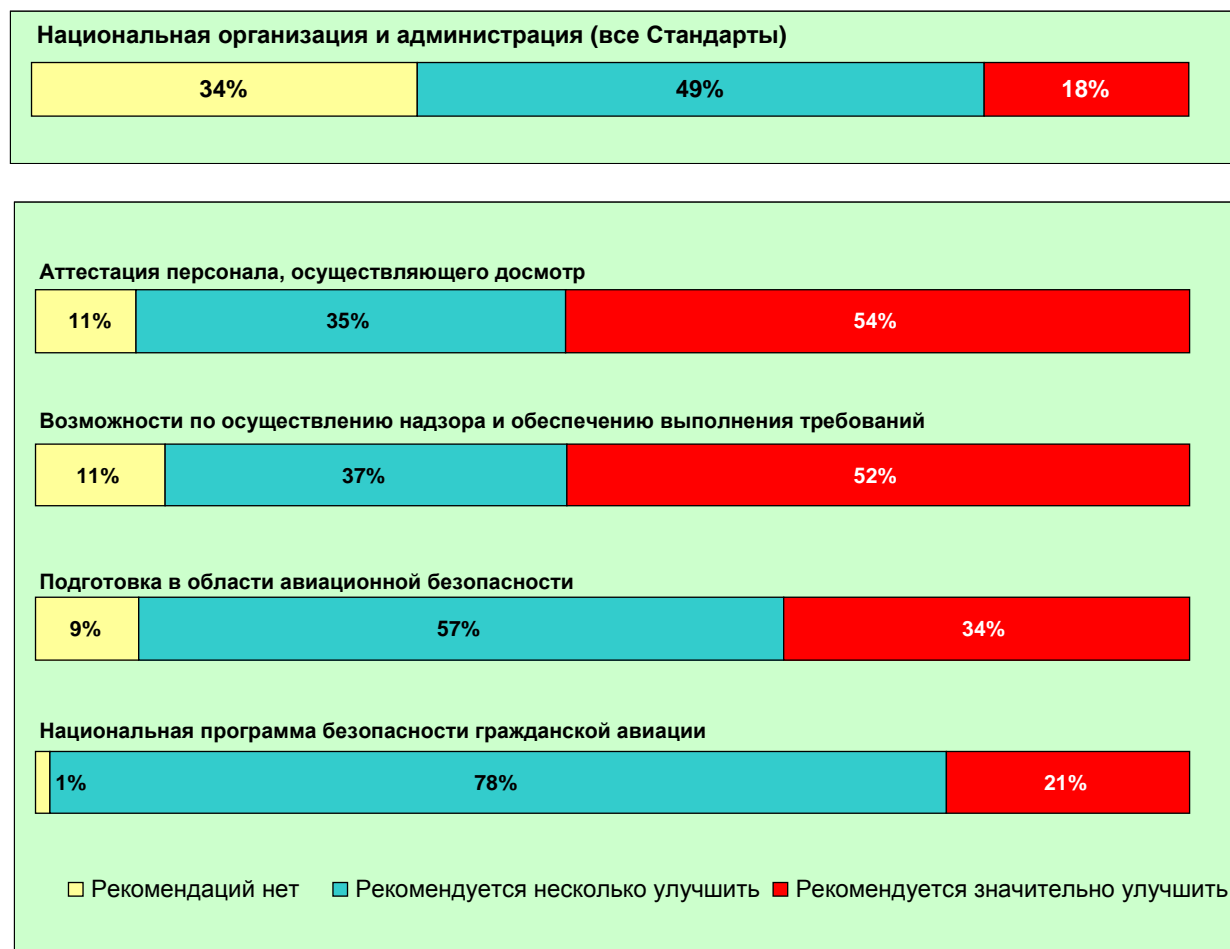
- e) **Ответные меры на акты незаконного вмешательства.** Планы и мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств для организации действий в случае акта незаконного вмешательства часто разрабатываются неполностью (Стандарты 5.1.1–5.1.5).
- f) **Безопасность багажа, перевозимого в грузовом отсеке.** Как и в отношении обеспечения безопасности пассажиров и ручной клади, качество и последовательность операций по досмотру и подготовке персонала нередко требуют улучшения (Стандарты 4.5.1–4.5.5).
- g) **Безопасность воздушного судна и безопасность в полете.** Нередко требуется улучшение выполнения составленных в письменном виде процедур в целях обеспечения безопасности воздушных судов до и в ходе полета, например, в отношении предполетных проверок в целях безопасности, доступа в кабину летного экипажа и правил, касающихся вооруженного персонала (Стандарты 4.3.1–4.3.4 и 4.7.8).

2.3 **Прогресс, достигнутый государствами в период между первоначальной и контрольной проверками**

2.3.1 Выполнение контрольных проверок было начато в середине 2005 года в целях оценить выполнение государствами планов корректирующих действий и оказать помощь государствам в устранении выявленных недостатков. Как правило эти командировки проводятся на второй год после проведения проверки в государстве. По состоянию на 31 июля 2007 года было выполнено 77 контрольных проверок и в этой связи можно с удовлетворением отметить, что в большинстве этих государств достигнут значительный прогресс в области выполнения их планов корректирующих действий. В добавлении С наглядно показано, что по сравнению с результатами первоначальных проверок средний уровень внедрения Стандартов Приложения 17 в проверявшихся государствах значительно увеличился.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ (162 ИЗ 190 ГОСУДАРСТВ)



РЕКОМЕНДУЕТСЯ НЕСКОЛЬКО УЛУЧШИТЬ: для устранения выявленных недостатков требуется некоторое улучшение, однако в целом речь идет о незначительных корректировках и доработках. *Пример:* государство имеет национальную программу безопасности гражданской авиации, однако программа не была пересмотрена с учетом последних национальных требований.

РЕКОМЕНДУЕТСЯ ЗНАЧИТЕЛЬНО УЛУЧШИТЬ: для устранения выявленных недостатков требуется существенное улучшение; в целом это предполагает значительные усилия для обеспечения соблюдения требований. *Пример:* государство не имеет национальной программы безопасности гражданской авиации или национальной программы контроля качества в области безопасности гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ НА УРОВНЕ АЭРОПОРТОВ (162 ИЗ 190 ГОСУДАРСТВ)

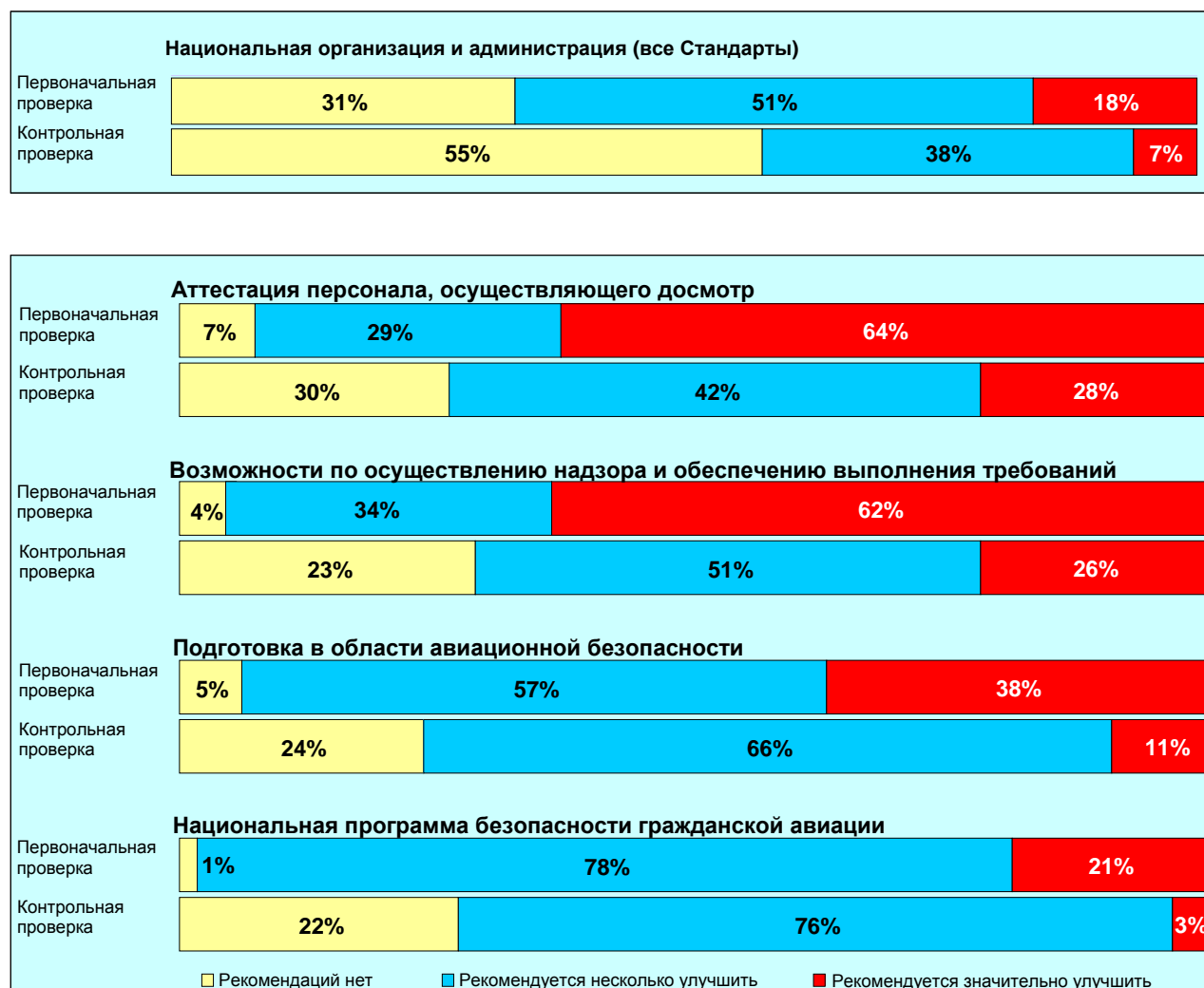


Надписи на диаграмме поясняются в подстрочном примечании в добавлении А.

ДОБАВЛЕНИЕ С

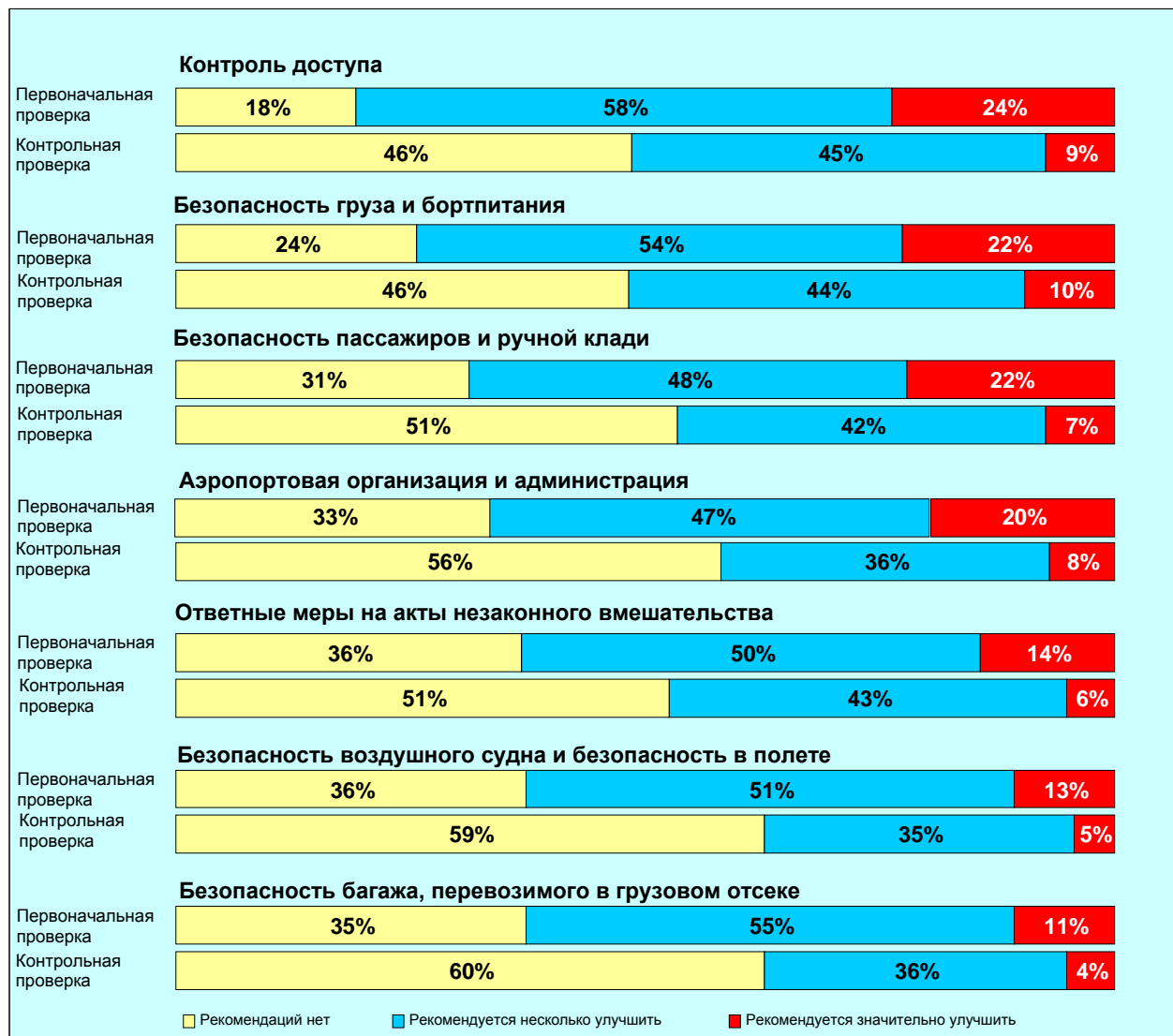
ПРОГРЕСС, ДОСТИГНУТЫЙ ГОСУДАРСТВАМИ (74 ИЗ 190 ГОСУДАРСТВ)

Рис. 1. Национальный уровень



Надписи на диаграмме поясняются в подстрочном примечании в добавлении А.

Рис. 2. Аэропортовый уровень



Надписи на диаграмме поясняются в подстрочном примечании в добавлении А.