



36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Программа авиационной безопасности

НЕОБХОДИМОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДХОДА, ОСНОВАННОГО НА УЧЕТЕ РИСКА, К
ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Система авиационной безопасности находится сегодня на высоком уровне, однако при этом не исключена возможность ее неэффективности и чрезмерного реагирования на события. В настоящем документе излагается ряд основных принципов подхода, основанного на учете риска, к обеспечению безопасности, цель которого заключается в повышении надежности и эффективности за счет концентрации внимания на основных видах риска.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) при содействии ИКАО определить общую методику оценки риска;
- б) внедрить в рамках национальных систем авиационной безопасности государств подход, основанный на учете риска.

<i>Стратегические цели</i>	Неприменимо
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИАТА поддерживает интенсивное усовершенствование авиационной безопасности с 2001 года. Самые последние поправки к Приложению 17 и ответственный подход правительств к внедрению предусмотренных этим Приложением более жестких стандартов свидетельствуют о том, что авиационная безопасность стала одним из основных элементов международной нормативно-правовой базы. Кроме того, начинают приниматься меры по обеспечению большей гармонизации. В качестве примера можно привести введение согласованной системы,

предусматривающей использование пакетов емкостью в 1 л пассажирами, перевозящими жидкости, аэрозоли и гели. Настало время обсудить вопрос не только о том, что еще мы можем сделать для предотвращения актов незаконного вмешательства, но и о том, каким образом мы можем лучше и эффективней делать то, что мы делаем, не снижая, конечно, уровня безопасности.

1.2 Основными элементами управления риском являются получение разведывательных данных и определение вероятности нападения. Необходимость введения дополнительной оценки риска обусловлена отчасти фактором осложнений для пассажиров. Все чаще фактор осложнений приводит к снижению популярности авиаперевозок и противоречит самой цели статьи 22 Чикагской конвенции, которая заключается в сохранении быстроты и удобства воздушных перевозок ("...предотвращать не вызванные необходимостью задержки воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза..."). Такая необходимость также обусловлена увеличением расходов на реализацию мер безопасности и соответствующее оборудование и технические средства. В этом контексте все субъекты данной системы, т.е. правительства, авиакомпании, аэропорты и пассажиры, заинтересованы в том, чтобы поразмыслить над тем, как наилучшим способом определить возможные меры, которые можно было бы внедрить, и над тем, какими, возможно, будут их соответствующие повсеместные последствия, как позитивные, так и негативные.

2. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ

2.1 Одним из основных принципов обеспечения большей безопасности на основе учета риска является идея о том, что устранение всех факторов риска на одном уровне, независимо от степени их серьезности, является, фактически, менее эффективным, чем концентрация большей части имеющихся ресурсов для ведения борьбы с наиболее серьезными рисками. Аналогично любой отрасли, ресурсы воздушного транспорта, будь то финансовые, инфраструктурные или другие ресурсы (наличие подготовленного персонала и т. д.), ограничены. В этом контексте, а также в интересах повышения безопасности правительствам необходимо тщательно взвешивать предлагаемые им варианты и принимать правильные решения.

2.2 Основная роль полномочных органов должна заключаться в централизации разведанных и информации об угрозах. Авиакомпании являются основными заинтересованными сторонами, и информировать их необходимо своевременно. Одной из характерных функций правительств является проведение оценок и приоритезация различных видов риска. Отдельные риски можно устранять или смягчать путем применения ряда возможных мер. В этом случае роль правительств должна заключаться в оценке того, какой из данных вариантов будет иметь меньше всего последствий для отрасли и для пассажиров. Такие последствия могут носить как оперативный (неудобства, задержки), так и финансовый характер.

2.3 Сама ИАТА внедрила в своих авиакомпаниях – членах концепцию системы управления безопасностью или SEMS (см. рабочий документ ИАТА по этому вопросу). В Системе управления безопасностью устанавливается политика компании в области обеспечения безопасности и излагается ее намерение управлять безопасностью как неотъемлемой частью ее общей коммерческой деятельности. Аналогично любому бизнес-плану, устанавливаются цели, определяются уровни компетенции и т. д. В конечном итоге система SEMS должна вписаться в структуру организации и стать составной частью ее культуры.

2.4 Аналогичный подход следует применять к государственным полномочным органам и их функциям обеспечения безопасности. Система управления безопасностью, основанная на учете риска, является правильным решением не только с точки зрения коммерческой деятельности, но и с точки зрения повышения уровня надежности и стабильности системы

обеспечения безопасности. ИАТА считает, что если организации расчленяют обеспечение безопасности на ряд отдельных компонентов, они рискуют столкнуться с ситуацией, при которой новая мера безопасности будет дублировать ранее принятые меры, приводя к ухудшению качества обслуживания клиентов, или что еще хуже – новая мера безопасности может приводить к снижению общего уровня безопасности. В качестве примера можно привести обширный перечень запрещенных предметов, выявление которых может отвлечь операторов досмотра от поиска тех предметов, которые, по мнению правительств, представляют наибольшую угрозу (например, взрывчатые вещества). Принимая решение о внедрении процесса, основанного на учете риска, правительства могут составить тщательно продуманный план действий по предотвращению актов незаконного вмешательства, предусматривающий совместное использование упреждающего подхода к обеспечению безопасности и принятие последовательных ответных мер на поступление информации об угрозе или на угрожающие события. Подход, основанный на учете риска, нацелен на избежание противоречий между различными мерами и позволяет правительствам с большей степенью уверенности обновлять свои законодательства.

2.5 Кроме того, в современном обществе все большее значение придается подотчетности.

2.6 В частности, надежная система управления риском в области авиационной безопасности должна включать следующие элементы:

2.6.1 Тщательно разработанный порядок проведения оценок отдельных пассажиров, основанный на принятых в международном масштабе стандартах, включенных в национальное законодательство, который является одним из элементов анализа риска и способствует выявлению лиц, которые могут представлять угрозу безопасности полетов и безопасности гражданской авиации.

2.6.2 Разработка программ, призванных упростить передвижение пассажиров, которые, как установлено в результате соответствующей оценки риска, не представляют угрозы безопасности полетов и авиационной безопасности, и тем самым позволяющих более эффективно распределять ресурсы. Данные программы следует разрабатывать таким образом, чтобы в обычных условиях не более 5% пассажиров отбиралось для проведения дополнительного усиленного досмотра в целях безопасности.

2.6.3 Разработка эффективных систем, исключающих необходимость проведения дополнительных выборочных проверок пассажиров.

2.6.4 Тщательно разработанный порядок оценки грузов с использованием системы зарегистрированных агентов/программ известных грузоотправителей, основанный на принятых в международном масштабе стандартах, включенных в национальное законодательство, который является одним из элементов анализа риска и позволяет упростить передвижение грузов, не представляющих угрозы для безопасности полетов и безопасности гражданской авиации.

2.6.5 Обмен актуальной информацией между соответствующими организациями для оказания помощи в проведении оценок риска в отношении пассажиров и груза в целях упрощения передвижения известных пассажиров и грузов в глобальном масштабе.

3. **ВЫВОД**

3.1 ИАТА предлагает Ассамблее изучить перечисленные ниже действия по вопросам, затронутым в настоящем документе:

- a) принять к сведению принципы, изложенные в настоящем документе;
- b) создать при содействии ИКАО общую методику оценки риска;
- c) внедрить в национальных системах авиационной безопасности государств подход, основанный на учете риска.

— КОНЕЦ —