



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS)

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

Пункт 4 повестки дня. Эволюция процесса проверок в сфере авиационной безопасности

ЭВОЛЮЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Российской Федерацией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится анализ вариантов эволюционного развития Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности после 2013 года и рассматривается вопрос транспарентности в связи с конфиденциальностью информации о результатах проверок.

Действия: Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается одобрить выводы и рекомендации, изложенные в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) была введена в 2002 году с целью содействовать повышению уровня авиационной безопасности в глобальном масштабе за счет определения уровня внедрения государствами Стандартов Приложения 17 "Безопасность". Первоначальный цикл УППАБ был завершен в конце 2007 года.

1.2 В ходе второго цикла, начавшегося в январе 2008 года, основное внимание уделялось потенциалу государств в сфере надзора за обеспечением авиационной безопасности с охватом Стандартов, содержащихся в Приложении 17 "Безопасность", и связанных с авиационной безопасностью соответствующих положений Приложения 9 "Упрощение формальностей". Данный цикл завершается в конце 2013 года.

1.3 Однако требования времени таковы, что система проведения проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности должна постоянно совершенствоваться и развиваться в целях более прогрессивного и эффективного подхода к обеспечению авиационной безопасности на глобальном, региональном и национальном уровнях.

1.4 Необходимость в получении информации о состоянии обеспечения авиационной безопасности в государствах в режиме реального времени, особенно в условиях возникновения новых угроз и рисков безопасности, требует создания системы постоянного мониторинга в сфере обеспечения авиационной безопасности на глобальном уровне с учетом изменения ситуации.

1.5 Фундаментальным компонентом системы авиационной безопасности является эффективный надзор (контроль) за обеспечением качества. Эффективность контроля качества мер авиационной безопасности зависит от наличия в государствах соответствующего законодательства, государственной программы контроля качества, а также квалификации, компетентности и ответственности персонала. Учитывая прямую взаимосвязь между обеспечением авиационной безопасности и системой контроля качества, государствам следует шире внедрять у себя сертификацию системы контроля качества за счет принятия соответствующего законодательства и организации высокопрофессиональной подготовки персонала.

2. АНАЛИЗ ЭВОЛЮЦИОННОГО РАЗВИТИЯ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОВЕРОК

2.1 Двадцать третье совещание Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/23) рассмотрело эволюционное развитие Программы УППАБ после 2013 года с учетом пяти предложенных Секретариатом ИКАО вариантов ее продолжения, а именно:

1. Внедрение цикла последующих проверок в целях оценки прогресса в ходе осуществления государствами планов мероприятий по устранению недостатков, выявленных в результате проведения проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности в период первого и второго циклов УППАБ.
2. Внедрение последующего шестилетнего цикла проверок, основанного на методике, применяемой в ходе первого цикла УППАБ и дополняемой программой последующих визитов в государства.
3. Внедрение последующего шестилетнего цикла проверок, основанного на методике, применяемой в ходе (существующего) второго цикла УППАБ и дополняемой программой последующих визитов в государства.
4. Переход к методу постоянного мониторинга в сфере обеспечения авиационной безопасности.
5. Внедрение подхода к УППАБ, основанного на оценке риска безопасности, в соответствии с которым признаются значительные различия в уровнях обеспечения авиационной безопасности.

2.2 Главной целью УППАБ по-прежнему остается обеспечение авиационной безопасности на глобальном уровне путем выявления недостатков в системе обеспечения надзора за авиационной безопасностью в отдельных государствах и принятие корректирующих действий (рекомендаций) по устранению недостатков. В то же время следует осуществить пересмотр руководящих принципов УППАБ с тем, чтобы они отражали существующие и будущие требования к методике осуществления данной Программы после 2013 года.

2.3 Двадцать третье совещание Группы экспертов по авиационной безопасности единодушно поддержало концепцию УППАБ, которая включила в себя комбинацию метода мониторинга в сфере авиационной безопасности и подхода, основанного на оценке риска безопасности. При этом было отмечено, что варианты 1, 2 и 3 имеют существенные недостатки, а именно:

- a) исключается возможность своевременно идентифицировать вновь появляющиеся недостатки или значительные недостатки в системе обеспечения авиационной безопасности государств (вариант 1);
- b) нельзя конкретизировать возможности государств постоянно (непрерывно) и эффективно осуществлять надзор за обеспечением авиационной безопасности, даже если в ходе второго цикла продемонстрировано, что многие из них имеют разработанную и всеобъемлющую систему надзора (контроля) за обеспечением качества (вариант 2);
- c) отсутствует возможность прямой ссылки на уровень выполнения государствами Стандартов Приложения 17 *"Безопасность"* и связанных с безопасностью положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* (вариант 3).

2.4 Новый концептуальный подход к проведению проверок в рамках следующего цикла УППАБ представлен вариантом 5, который является заслуживающей внимания инициативой. Но этот подход основан только на оценке риска безопасности и характеризуется значительной неопределенностью и субъективностью, а также наличием ряда внешних факторов, вероятность влияния которых на состояние авиационной безопасности не определена.

2.5 Учитывая вышеизложенное и принимая во внимание необходимость комплексного подхода к проблеме глобального обеспечения авиационной безопасности, включая контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута, применение единых технологий и стандартного оборудования для досмотра, целесообразно взять за основу метод постоянного мониторинга (вариант 4), дополнив его определенными элементами подхода на основе оценки риска безопасности (вариант 5). Такая комбинированная методика цикла проверок в рамках УППАБ может удовлетворить требования к проведению проверки состояния авиационной безопасности в государствах с недостаточно развитой системой государственного надзора за обеспечением авиационной безопасности и учитывать передовую международную практику, применяемую в государствах с развитой системой надзора за обеспечением авиационной безопасности.

3. ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ

3.1 Что касается повышения прозрачности результатов проверок, то этот вопрос требует дополнительного изучения. С одной стороны, более широкое распространение информации о результатах проверки способствует более активному исправлению недостатков и внедрению государствами усовершенствований в области авиационной безопасности. С другой стороны, раскрывая результаты проводимых в рамках УППАБ проверок, нельзя подрывать принцип конфиденциальности, который играет важную роль с точки зрения национальной безопасности и противодействия террористическим угрозам. Поэтому при обсуждении принципа прозрачности УППАБ необходимо проводить различие между прозрачностью методики проверок и конфиденциальностью сведений о конкретных недостатках в области обеспечения авиационной безопасности.

3.2 В данном случае следует соблюдать принцип "ограниченной прозрачности", то есть каждое государство, по мере целесообразности и с учетом своего суверенитета, принимает собственное решение о предоставлении по просьбе других государств информации о проведенной ИКАО проверке и соответствующих корректирующих действиях. В этой связи п. 2.4.5

Приложения 17 "*Безопасность*" следует оставить в качестве Рекомендуемой практики и не поднимать до статуса Стандарта.

4. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается сделать следующие выводы:

- a) главной целью УППАБ по-прежнему остается обеспечение авиационной безопасности на глобальном уровне путем выявления недостатков в системе надзора за обеспечением авиационной безопасности и принятия корректирующих действий (рекомендаций) по устранению недостатков;
- b) система проведения проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности должна постоянно совершенствоваться и развиваться в целях более прогрессивного и эффективного подхода к обеспечению авиационной безопасности на глобальном, региональном и национальном уровнях;
- c) конфиденциальные выводы о состоянии авиационной безопасности должны быть защищены в связи с возможной опасностью ненадлежащего использования закрытой информации.

4.2 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается рекомендовать:

- a) согласиться с предложенным Секретариатом ИКАО методом постоянного мониторинга уровня обеспечения авиационной безопасности (вариант 4), дополнив его определенными элементами подхода на основе оценки риска безопасности (вариант 5);
- b) согласиться с принципом "ограниченной прозрачности" в связи с возможной опасностью ненадлежащего использования информации о результатах проверок;
- c) текст п. 2.4.5 Приложения 17 "*Безопасность*" оставить в качестве Рекомендуемой практики и не поднимать его до статуса Стандарта;
- d) призвать государства шире внедрять у себя сертификацию системы контроля качества (надзора) за счет принятия соответствующего законодательства и организации высокопрофессиональной подготовки персонала в области авиационной безопасности.