



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS)

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

**Пункт 8 повестки дня. Стимулирование технологических разработок и новшеств**

#### ДОСМОТР СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ

(Представлено Канадой, Нидерландами, Соединенным Королевством, Международным советом аэропортов (МСА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ICCAIA) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится экспериментальная «дорожная карта», состоящая из компонентов высокого уровня. Она была составлена для заинтересованных сторон, желающих участвовать в разработке пункта досмотра пассажиров следующего поколения. Государства могут рассмотреть набор описанных в ней вариантов и адаптировать их под свои конкретные требования и возможности. Эта схема компонентов основана на прогрессе, достигнутом заинтересованными сторонами, представляющими государственный и частный секторы и участвующими в разработке процедур досмотра следующего поколения. Схему предлагается взять за основу для будущего инструктивного материала и подготовки, предлагаемых государствами-членами. Признание описанного в ней прогресса будет способствовать ускорению дальнейшей разработки и внедрения компонентов.

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности представлены в п. 4.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Гражданская авиация будет по-прежнему испытывать потребность в поиске новых методов досмотра пассажиров для противодействия возникающим угрозам безопасности, регулируя при этом эффективность эксплуатации, особенно в условиях прогнозируемого роста объема перевозок.

1.2 Лица, занимающиеся вопросами авиационной безопасности, все больше отдают предпочтение гибким решениям, ориентированным на конкретные результаты и основанным на рисках. Это наблюдается на всех уровнях системы авиационной безопасности, в том числе на самом заметном и символическом – в пункте досмотра пассажиров.

<sup>1</sup> Переводы с английского оригинала предоставлены ИАТА

## 2. ПРОГРЕСС, ДОСТИГНУТЫЙ ОТРАСЛЮ

2.1 На 37-й сессии Ассамблеи ИКАО ИАТА предложила Ассамблее поддержать разработку совместными усилиями правительств и отрасли пункта досмотра следующего поколения, сочетающего в себе разведанные, анализ поведения и данные пассажиров<sup>2</sup>. Ассамблея согласилась с тем, что следует координировать роли отрасли и правительства в области авиационной безопасности и разработать «пункт контроля будущего».

2.2 В соответствии с направлением, заданным на последующих совещаниях Группы экспертов ИКАО по авиационной безопасности, заинтересованные стороны, представляющие государственные структуры и отрасль, работали над определением эволюции досмотра пассажиров. Секретариат ИКАО, Председатель Технической консультативной группы ИКАО по методам досмотра нового поколения (TAG NGen), государства, аэропорты, авиакомпании, производители, исследовательские учреждения и другие представители приняли участие в работе различных экспертных рабочих групп в разных регионах и форматах. Эти группы продолжают работу над определением текущего и желаемого конечного состояния процесса досмотра, проверяют его эволюционные возможности и устанавливают возможные сроки внедрения.

2.3 Результатом этих совместных усилий стала предлагаемая «дорожная карта», описывающая компоненты, которые могут внести вклад в эволюцию процессов и технологий досмотра пассажиров в ближайшее десятилетие, в краткосрочной (2014 год) и среднесрочной (2017 год) перспективе, а также определить возможное конечное состояние досмотра (2020+). Предлагаемый документ является гибким и его компоненты могут внедряться в той или иной степени, в зависимости от потребностей, юридических требований и возможностей государства. Заинтересованные стороны также признают, что сроки и характер внедрения будут зависеть от наличия и экономической доступности технологий. Предлагаемая «дорожная карта» включена в качестве Добавления к настоящему документу, а государствам рекомендуется продолжать вносить свой вклад посредством группы ИКАО TAG NGen при поддержке отраслевых групп. Кроме того, указанные заинтересованные стороны стараются проверить концепции и ближнесрочные атрибуты предлагаемой «дорожной карты». В течение следующего года ее ключевые компоненты будут опробованы в различных эксплуатационных средах.

2.4 Постоянное уточнение предлагаемого плана и результатов эксплуатационных испытаний поможет определить мероприятия на 2013-й и последующие годы.

## 3. ПРОГРЕСС, ДОСТИГНУТЫЙ ГОСУДАРСТВАМИ

3.1 Ряд государств, включая Канаду, США и Нидерланды, уже внедрили или рассматривают внедрение процедур досмотра пассажиров на основе рисков. Эти прогрессивные инициативы имеют большое значение, и другим государствам предлагается проводить аналогичные испытания.

3.2 Однако в настоящее время нормативно-правовая база многих государств не поддерживает такой подход. Для того, чтобы продвигать вперед работу по следующему поколению досмотра пассажиров, государствам необходимо сосредоточиться на регулировании результатов в сфере безопасности, а не на введении предписывающих и избыточные процессов.

---

<sup>2</sup> А-37-WP/252, Повышение глобальной авиационной безопасности через активное использование практических возможностей и технической компетенции отрасли.

Такой подход должен стать общим для заинтересованных сторон, отвечающих за вопросы безопасности в государстве.

3.3 Государствам рекомендуется предоставлять информацию о своих усилиях по продвижению практических подходов в авиационной безопасности посредством группы ИКАО TAG NGen, а также разработать совместный механизм для сбора и обмена информацией, способствующий своевременной разработке инструктивных материалов, будущего всеобъемлющего плана обеспечения безопасности во всем мире и внедрению передового опыта.

3.4 Усилия по внедрению процедуры досмотра следующего поколения должны предприниматься в рамках широкого взаимного признания, чтобы больше не возникала потребность вводить дополнительные меры безопасности на выходах на посадку или в транзитных/трансферных портах.

#### **4. ВЫВОД**

4.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается сделать вывод, что отрасль, совместно с государствами и другими заинтересованными сторонами, добилась значительного прогресса в разработке основы для следующего поколения пунктов и процедур досмотра пассажиров следующего поколения.

4.2 HLCAS предлагается рекомендовать:

- a) государствам признать важность модернизации нормативно-правовой базы с целью поддержать внедрение правил, основанных на оценке рисков и результатов в области безопасности;
- b) государствам рассмотреть и одобрить в принципе предлагаемую «дорожную карту», и согласиться с тем, что следует продолжать ее разработку через группу ИКАО TAG NGen при поддержке отраслевых групп;
- c) ИКАО поддерживать TAG NGen как важный форум, обеспечивающий обмен информацией и передовым опытом между государственными структурами и отраслевыми организациями и координацию разработки инструктивных материалов в поддержку внедрения компонентов системы безопасности следующего поколения, и;
- d) государствам и отрасли обмениваться информацией, связанной с эволюцией процессов и технологий досмотра пассажиров.

## ДОБАВЛЕНИЕ

### ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ «ДОРОЖНАЯ КАРТА» ИЗ КОМПОНЕНТОВ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

Ниже указаны компоненты и их наличие по мере развития процессов и технологий досмотра пассажиров на краткосрочную (2014 год), среднесрочную (2017 год) и долгосрочную (2020 +) перспективы.

#### Компоненты

##### Данные о пассажирах

Данные о пассажирах, в том числе запись регистрации пассажиров (PNR), предварительная информация о пассажирах (API) и информация о регистрации являются уже существующими источниками данных, которые потенциально могут использоваться для оценки рисков пассажиров до их появления на пункте контроля, при этом необходимо будет рассмотреть весь спектр источников данных. Уровень оценки может варьироваться. Оценка рисков может проводиться ответственным государственным органом, авиакомпанией или ими обоими с общей целью интеграции информации в процесс досмотра пассажиров, чтобы снизить беспокойства, связанные с неприкосновенностью частной жизни, и правовые ограничения.

##### Часто летающий пассажир

В рамках программы предварительного досмотра может проводиться дополнительная оценка рисков. Она может позволить государственным органам проводить подробные проверки анкетных данных множества путешественников, добровольно участвующих в программе. Кроме того, можно отдельно рассматривать людей, получивших различные уровни допуска от своих национальных органов безопасности, военных и других пассажиров, имеющих подобные особые обстоятельства. В этих случаях государства могут предпочесть «автоматическое» зачисление лиц в программы часто летающих пассажиров. В долгосрочной перспективе можно было бы разработать объединяющую всемирно признанную программу часто летающих пассажиров.

##### Управление идентификацией

При помощи управления идентификацией можно провести автоматизацию и усовершенствовать процесс, а также применять механизм перекрестных ссылок между личностью пассажира и его оценкой рисков на пункте контроля. Предусматривается сбор и проверка биометрических данных, в сочетании с данными о пассажирах и оценкой рисков, что обеспечит подтверждение достоверности личных данных пассажира, разрешение пассажиру пройти досмотр и применение к нему соответствующего уровня досмотра.

##### Анализ поведения

Анализ поведения считается дополнительным компонентом в оценке рисков, который может сочетаться с другими элементами или использоваться самостоятельно. Методы варьируются от вопросов отдельным лицам до более широкого наблюдения за пассажирами, продвигающимися через аэропорт. Результаты анализа могут объединяться с другими оценками, чтобы определить соответствующий уровень досмотра.

### Альтернативные меры

Альтернативными или дополнительными мерами к описанным выше компонентам оценки рисков являются: произвольная выборка, дистанционный досмотр до прибытия на пункт контроля и использование собак-ищек для обнаружения взрывчатых веществ.

### Расширенные возможности обнаружения

По мере развития технологий могут возникать возможности усовершенствовать процессы, чтобы смягчить требования к пассажирам на пункте контроля. «Дорожная карта» предполагает постепенную эволюцию в направлении долгосрочной цели – плавного прохождения досмотра, при котором персональная электроника и жидкости остаются в сумках и пассажирам не требуется снимать верхнюю одежду и обувь. Не все меры будут применяться на всех уровнях досмотра.

### Впечатления пассажиров

Время в очередях можно сократить и повысить пропускную способность, даже в краткосрочной перспективе, путем внедрения передовых систем оценки продуктивности и управления пункта. В среднесрочной перспективе видеоанализ продуктивности пункта контроля может помочь в автоматизации его управления за счет обратной связи о пиковых периодах, кадровых потребностях и эффективности процесса.

### Вход и выход

На краткосрочную перспективу уже составлен ряд практических рекомендаций на базе передового опыта, которые можно воплотить для улучшения входа и выхода, в том числе по конфигурациям столов, по подготовке кадров в вопросах обращения с досмотровыми лотками и по информации для пассажиров.

### Планирование и распределение персонала

Для более эффективного распределения персонала на пункте контроля можно усовершенствовать и автоматизировать процессы, обеспечивающие более эффективную оценку продуктивности и планирование.

### Непоследовательная обработка

Разделение физического досмотра пассажира и багажа (с сохранением полной картины путешественника на экране) может привести к значительному сокращению временных затрат в среднесрочной перспективе. В долгосрочной перспективе плавное прохождение досмотра может стать альтернативой непоследовательной обработки.

### Дистанционная обработка изображений

Вывод изображений на экран не в каждой досмотровой очереди, а в центральной точке может привести к максимально эффективному использованию технических средств и персонала.

### Расположение досмотровых очередей

Более современное оборудование и автоматизация процессов могут максимально увеличить пропускную способность в краткосрочной перспективе, в частности, методом гибких очередей,

позволяющих корректировать чувствительность досмотра в зависимости от оценки рисков. Этот метод планируется внедрить в 2020 году.

### Предлагаемая «дорожная карта»

Компоненты карты могут внедряться в зависимости от потребностей, юридических требований и возможностей государства, ситуации в аэропорту, в котором функционирует пункт досмотра, наличия технологий, а также их характеристик и доступности по цене.

Компонент/вариант	Краткосрочная перспектива (2014)	Среднесрочная перспектива (2017)	Долгосрочная перспектива (2020+)
<b>Данные о пассажирах</b>	Базовая оценка рисков		
		Оценка рисков на основе более широкого набора данных, национальных центров ориентации досмотра	
			Глобальные, национальные, международные организации, многосторонние соглашения, обмен данными, способность взаимодействовать
<b>Часто летающий пассажир</b>	Оценка рисков с помощью национальных и двусторонних программ часто летающих пассажиров		
		Расширенное двустороннее соглашение между программами часто летающих пассажиров с взаимным признанием оценки рисков	
			Международная объединяющая программа часто летающих пассажиров с взаимным признанием оценки рисков
<b>Управление идентификацией</b>	Сбор биометрических данных, автоматизированная проверка подлинности документов		

Компонент/вариант	Краткосрочная перспектива (2014)	Среднесрочная перспектива (2017)	Долгосрочная перспектива (2020+)
		Подтверждение личности на пункте досмотра определяет соответствующий уровень досмотра	
			Применение электронных паспортов для аутентификации личности
<b>Анализ поведения</b>	Прямые вопросы		
	Наблюдение (специалистов) за поведением	Автоматическое выявление поведения	Наблюдение за характерным поведением (по всему аэропорту)
		Автоматизированная интеграция с оценкой рисков	
<b>Альтернативные меры</b>	Собаки-ищейки для обнаружения взрывчатых веществ		
	Произвольная выборка для досмотра высокого риска		
		Отслеживание документов	Досмотр с использованием технологий дистанционного контроля
<b>Расширенные возможности обнаружения</b>		Досмотр жидкостей без извлечения из сумок	
		Досмотр планшетов и электронных книг без извлечения из сумок	Досмотр всей личной электроники без извлечения из сумок
	Автоматизированное обнаружение оружия	Усовершенствованное автоматизированное обнаружение взрывчатых веществ	Более качественное автоматизированное обнаружение взрывчатых веществ
		Верхняя одежда не снимается, металлические предметы извлекаются	Верхняя одежда не снимается, металлические предметы не извлекаются
		Динамичная корректировка чувствительности	

Компонент/вариант	Краткосрочная перспектива (2014)	Среднесрочная перспектива (2017)	Долгосрочная перспектива (2020+)
		оборудования (гибкие очереди)	
	Улучшение процесса в отношении ремней и обуви	Динамичные и основанные на рисках алгоритмы обнаружения (взрывчатые вещества, жидкости, огнестрельное оружие, ножи и т.д.)	
<b>Впечатления пассажиров</b>	Система оценки продуктивности и управления пункта контроля		
		Использование видеотехнологий для записи и оценки продуктивности пункта	
	Стандарты и подходы к интерфейсу для подсоединения досмотрового оборудования		
<b>Вход и выход</b>	Оптимизированные параметры очередей для более эффективного их использования и повышения пропускной способности		
	Улучшенное понимание правил и процедур в сфере безопасности для минимизации задержек, вызванных несоблюдением правил		Упрощение правил при помощи автоматизации и усовершенствованных процессов
<b>Планирование и распределение персонала</b>		Передовой опыт распределения сотрудников (например, команды, гибкие ресурсы) для сокращения времени ожидания пассажиров и простоя	Прогнозирование передового опыта для повышения технических возможностей и их соответствия потребностям
<b>Непоследовательная обработка</b>		Разделение физического досмотра	

Компонент/вариант	Краткосрочная перспектива (2014)	Среднесрочная перспектива (2017)	Долгосрочная перспектива (2020+)
		<p>пассажира и багажа для снижения зависимостей и оптимизации пропускной способности</p>	
<p><b>Дистанционная обработка изображений</b></p>	<p>Максимально увеличить использование средств и сотрудников</p>		
<p><b>Расположение досмотровых очередей</b></p>	<p>Более современное оборудование и автоматизация процессов для максимального увеличения пропускной способности</p>	<p>Гибкие очереди для оптимальной эксплуатационной эффективности</p>	