



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

Пункт 6 повестки дня. Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности – эквивалентность

#### ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПАССАЖИРА

(Представлено Францией)

#### АННОТАЦИЯ

Франция считает, что обеспечение удовлетворенности пассажиров должно составлять основу любой государственной политики по вопросам гражданской авиации, особенно в части, касающейся безопасности. Эта первоочередная задача, которая никоим образом не противоречит обязательному условию обеспечения безопасности, подразделяется на две вспомогательные задачи: упрощение и обеспечение качества обслуживания и контроль затрат. Критерий удовлетворенности пассажиров соответственно является мощным рычагом обеспечения устойчивости систем безопасности, требующей в частности целостного подхода, направленного на повышение эффективности.

**Действия:** Конференции предлагается поддержать действия, предложенные в п. 2.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Безопасность гражданской авиации и, следовательно, безопасность пассажиров и персонала, обеспечивающего ее, остаются главной задачей. Франция считает, что она вытекает из одного из неотъемлемых прав, закрепленных во Всеобщей декларации прав человека, и, в частности, в статье 3, в соответствии с которой "каждый человек имеет право на жизнь, на свободу и на личную неприкосновенность".

#### 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Чрезвычайные меры, установленные после событий 2001 года, достигли своей цели и теперь представляется закономерным и даже крайне необходимым ориентировать (или вновь ориентировать) разработку, внедрение и оценку мер безопасности на удовлетворение интересов пассажиров. Поскольку пассажиры по-прежнему заинтересованы в первую очередь в обеспечении личной безопасности и безопасности своего имущества, желание нацелить государственную

<sup>1</sup> Текст на английском языке подготовлен Францией.

политику в области безопасности гражданской авиации на удовлетворение потребностей пассажиров является естественным.

2.2 Экономически измеримое благополучие пассажиров, как таковое, зависит от двух различных факторов. Первый – это упрощение выполнения мер контроля в целях безопасности (т. е. конкретный опыт пассажиров в сфере авиационной безопасности) с проведением различия между компонентом поездки, имеющим отношение исключительно к авиационной безопасности, и другими аспектами, такими как пограничный контроль и формальности, связанные с регистрацией. Второй фактор представляет собой часть стоимости поездки, которая оплачивается в конечном итоге пассажиром в обмен на обеспечение контроля в целях безопасности.

2.3 Переориентация политики в области безопасности на пассажира означает прежде всего поиск новой концепции системы безопасности в целом, поскольку ее построение путем добавления последовательных уровней, каждый из которых влечет за собой конкретные ограничения и расходы пассажиров, сделало систему негибкой и исключило возможность дальнейшего применения межотраслевого критерия благополучия пассажира в целях улучшения или даже основательного пересмотра политики.

2.4 Эта потребность в комплексном подходе вытекает также из соображений безопасности. Речь идет фактически об обеспечении целостности системы, которая является продуктом реакций на последовательные попытки совершения террористических актов. Накапливание иногда несогласованных мер может нарушить единство системы в целом, тогда как ее эффективность основывается на испытанной и проверенной концепции глубокой защиты.

2.5 Переориентация политики в области безопасности на пассажира означает также дифференциацию применяемых к пассажирам мер, поскольку их ожидания и степень осведомленности относительно мер безопасности не одинаковы. В целях поддержания соответствующего уровня безопасности применение к некоторым категориям пассажиров упрощенных мер контроля должно сопровождаться детальным анализом риска, включающим местные факторы, и осуществлением усиленного выборочного контроля во избежание появления слабых мест в системе.

2.6 Переориентация политики в области безопасности на пассажира должна привести к тому, что лица, определяющие политику, будут уделять особое внимание применению наименее инвазивных методов обеспечения безопасности, к каковым относится, например, технология сканеров безопасности. Анализ поведения также может считаться методом, который остается невидимым или по крайней мере незаметным в зависимости от условий его применения. Использование данных о пассажирах также входит в эту категорию. Однако Франция ясно подчеркивает, что в отношении всех этих методов, считающихся вполне приемлемыми, законодательство должно предоставлять все гарантии защиты других основополагающих прав такого же уровня, как и право на безопасность, и прежде всего права на сохранение достоинства и права на неприкосновенность частной жизни.

2.7 Переориентация политики в области безопасности на пассажира предполагает также рассмотрение аспектов поездки в более широком контексте, в том числе с точки зрения безопасности, и, следовательно, распространение требования об обеспечении безопасности, которую заслуживают пассажиры, на неконтролируемую зону аэропорта.

2.8 Наконец, переориентация политики в области безопасности на пассажира предполагает (с точки зрения оценки) измерение уровня эффективности каждой меры и конечной системы в целом, а не только ее одной производительности. Для действующих участников

системы авиационной безопасности (эксплуатанты аэропортов, авиакомпании, операторы служб безопасности) естественным результатом этого нового подхода государственных полномочных органов является не менее важная смена парадигмы: переход от обязательств по применению средств к обязательствам по достижению результатов.

2.9 Это систематическое стремление к повышению эффективности наряду со стремлением к всеобъемлющему пересмотру мер может таким образом способствовать контролю затрат системы от имени пассажира в целях обеспечения ее долгосрочной устойчивости. Этот контроль будет результатом не потенциально произвольного арифметического подхода, а анализа затрат/выгод, применяемого к каждому барьеру и к системе, которая координирует их.

2.10 С учетом уровня и цели этой Конференции, чьи выводы должны определить формирование политики в области безопасности гражданской авиации на ближайшее десятилетие, Франция считает, что это крайне важный и исключительно подходящий момент для напоминания о том, что эта политика должна быть направлена на обеспечение удовлетворенности пассажиров и базироваться на качестве обслуживания, которого пассажиры заслуживают как клиенты эксплуатантов аэропортов, перевозчиков и, некоторым образом, самих полномочных органов.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению основную идею, выраженную делегацией Франции на этой Конференции относительно приоритетов государственной политики в области безопасности гражданской авиации, каковыми являются общая эффективность системы и удовлетворенность пассажиров;
- b) напомнить, что обеспечение удовлетворенности пассажиров должно составлять основу государственной политики в области безопасности гражданской авиации, а также проходить красной нитью при определении целей ИКАО в этой области;
- c) принять принципы глобальной эффективности и удовлетворенности пассажиров в качестве критериев оценки результатов государственной политики в области безопасности гражданской авиации;
- d) зафиксировать эти принципы в рекомендациях Конференции и в любой другой декларации, которая будет принята международным сообществом под эгидой ИКАО в будущем.