



| ИКАО

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ноябрь 2017 года

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Краткая справка	(iii)
Глава 1. Введение	1-1
Глава 2. Цель	2-1
Глава 3. Приоритетные результаты	3-1
Глава 4. Приоритетные действия	4-1
Глава 5. Реализация, мониторинг и пересмотр	5-1
Глава 6. Заключение	6-1
Добавление А. Дорожная карта реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности	Доб А-1

КРАТКАЯ СПРАВКА

В сентябре 2016 года делегаты 39-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) согласились с необходимостью ускоренной разработки Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) в качестве основы для будущей политики и программ в области авиационной безопасности. ГПАБ, заменяющий собой всеобъемлющую стратегию ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), направлен на удовлетворение потребностей государств и отрасли в руководстве усилиями по повышению уровня авиационной безопасности посредством предложения комплекса согласованных на международном уровне приоритетных действий, задач и целей.

ГПАБ обеспечивает основу для совместной работы государств, отрасли, заинтересованных сторон и ИКАО с общей целью повышения уровня авиационной безопасности во всем мире и достижения пяти ключевых приоритетных результатов, а именно: а) улучшения осведомленности о рисках и реагирования на них; б) развития культуры авиационной безопасности и возможностей человека; в) расширения технических ресурсов и инноваций; г) усовершенствования надзора и контроля качества; е) развития сотрудничества и поддержки.

План призывает к действиям на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также представителей отрасли и всех остальных заинтересованных сторон с целью повышения уровня внедрения Приложения 17 *"Безопасность"*; со стороны ИКАО также требуются более активные усилия для укрепления ее способности оказывать поддержку государствам в этом отношении.

Важнейшей частью плана является дорожная карта его реализации, содержащая 94 задачи в рамках 32 действий, направленных на достижение 5 ключевых приоритетных результатов, которые устанавливают цели до проведения 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году. Для каждой задачи предусмотрен набор показателей и плановый срок реализации. Эта дорожная карта является "живым" документом и будет периодически пересматриваться и при необходимости корректироваться с учетом новых и возникающих угроз авиационной безопасности.

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1.1 Авиационная отрасль играет значительную роль в глобальной экономике. Безопасные воздушные перевозки способствуют развитию торговли, туризма, политических и культурных связей между государствами. К 2030 году ожидается увеличение ежегодного объема международных пассажирских воздушных перевозок до 6 млрд пассажиров по сравнению с нынешним объемом, приблизительно равным 3,3 млрд, а масса перевозимого авиагруза увеличится с 50 млн тонн до 125 млн тонн. В связи со значительным прогнозируемым ростом объемов воздушных перевозок в будущем возникает необходимость в разработке рамок планирования на международном, региональном и национальном уровнях в целях обеспечения безопасного, надежного и эффективного управления ростом. Авиация содействует глобальному экономическому росту и является ключевым стимулом экономического развития и прогресса во многих государствах. Инциденты в области авиационной безопасности оказывают очевидное влияние на пассажиров, в особенности когда такие инциденты приводят к травмам и человеческим жертвам и вызывают снижение доверия к воздушному транспорту и сбои в сфере туризма и торговли. Обеспечивая безопасность авиационной системы, государства помогают укреплять общественное доверие к своей авиационной системе и создают прочную основу для развития всемирной торговли и туризма.

1.1.2 Существующая среда угроз и рисков требует, чтобы вопросы обеспечения авиационной безопасности оставались в числе наиболее приоритетных для государств и международного сообщества. Это было отражено в резолюции 2309 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) *"Угроза международному миру и безопасности, создаваемая актами терроризма. Авиационная безопасность"*, принятой в сентябре 2016 года, которая призывает ИКАО, государства и заинтересованные стороны соблюдать их договорные обязательства и международные обязанности, касающиеся авиационной безопасности, и в резолюции А39-18 Ассамблеи ИКАО (Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности) в соответствии с международным правом.

1.2 ЦЕЛЬ

1.2.1 ГПАБ содержит ключевые аспекты и положения резолюции 2309 (2016) СБ ООН и резолюции А39-18 Ассамблеи ИКАО, в частности: потребность в эффективных, основанных на оценке факторов риска мерах, регулярно оцениваемых для отражения меняющейся картины угроз; обеспечение эффективной и устойчивой реализации мер на земле; распределение ресурсов и содействие развитию культуры авиационной безопасности; создание эффективного контроля на национальном уровне за системами авиационной безопасности.

1.2.2 Глобальный характер авиации означает, что государства зависят от эффективности систем авиационной безопасности друг друга и им необходимо создавать общую безопасную авиационную среду. Несмотря на усовершенствования системы авиационной безопасности, террористы по-прежнему рассматривают гражданскую авиацию в качестве привлекательной цели для атак и продолжают эксплуатировать реальные или предполагаемые уязвимые места системы международной гражданской авиации с целью вызвать значительные человеческие жертвы, нанести экономический ущерб и нарушить связи и торговлю между государствами.

1.2.3 ГПАБ содержит указания по расстановке приоритетов на международном, региональном и государственном уровнях, определяет рамки для совместной работы ИКАО, государств и заинтересованных сторон над достижением общих целей, поддерживает инициативу ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*, предназначенную для решения общих проблем, и направляет усилия по дальнейшему совместному укреплению авиационной безопасности.

1.2.4 Целевое планирование дополняет международные конвенции и резолюции, а также нормативную базу в виде Приложений и инструктивного материала посредством определения приоритетных задач в сфере авиационной безопасности с конкретными и измеримыми результатами.

1.3 КОНТЕКСТ РИСКА

1.3.1 ИКАО использует информацию из следующих источников для оценки рисков, угрожающих международной гражданской авиации: база данных ИКАО об актах незаконного вмешательства; оценки рисков, проводимые Рабочей группой по угрозам и рискам Группы экспертов по авиационной безопасности (см. Заявление ИКАО о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности); анализ выводов по результатам проверок в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ). Эти же источники, также используемые для определения приоритетных задач в ГПАБ, показывают, что воздушный транспорт сталкивается с рядом рисков для авиационной безопасности, что подтверждается следующим:

- a) с 2011 по 2016 год было зарегистрировано 69 актов незаконного вмешательства. 21 из 69 инцидентов сопровождался человеческими жертвами (всего 884 жертвы). Наибольшее число инцидентов, а именно 24 (32 %), было связано с нападением на объекты, далее следуют незаконные захваты – 18 инцидентов (26 %), диверсии – 15 инцидентов (22 %) и другие акты – 12 инцидентов (17 %);
- b) в качестве основного оружия, используемого при атаках на инфраструктуру гражданской авиации и аэропортов, значительную угрозу по-прежнему представляют самодельные взрывные устройства (СВУ) и переносимые человеком СВУ. Режимы досмотра играют ключевую роль в предотвращении попыток проноса опасных предметов и их обнаружении в системе авиационной безопасности, но могут быть обойдены вследствие неэффективного применения на практике;
- c) атаки в неконтролируемых зонах аэропортов стали свидетельством растущей угрозы в местах, где пассажиры и другие лица передвигаются с минимальными ограничениями и собираются в предсказуемое время. ИКАО оценивает угрозы неконтролируемым зонам как достоверные и реальные;
- d) данные УППАБ подтверждают неотложную необходимость в существенных улучшениях в области внедрения Приложения 17 с целью устранения следующих недостатков: неадекватные меры контроля доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа (ОЗОД); недостатки во внедрении систем идентификации аэропортового персонала и пропуска транспортных средств; нехватка людских и технических ресурсов для обеспечения авиационной безопасности на уровне аэропортов; неэффективный досмотр и контроль в целях безопасности не являющихся пассажирами лиц, получивших доступ в ОЗОД.

1.3.2 Вышеупомянутые вызовы требуют, помимо прочего, повышения осведомленности об авиационной безопасности, задействования большего объема соответствующих ресурсов, более сильной политической воли, совершенствования культуры авиационной безопасности и усиления контроля качества и надзора.

1.3.3 Так как террористы находят новые способы преодоления системы безопасности, государствам необходимо продолжать работу по устранению указанных выше рисков и уделять внимание таким сложным вопросам, как кибербезопасность, дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС) и риски, возникающие в зонах конфликтов.

1.4 ПРЕИМУЩЕСТВА ГПАБ

1.4.1 Повышение уровня авиационной безопасности во всем мире, несомненно, принесет финансовые и прочие экономические выгоды. Экономические и финансовые последствия террористических атак и нарушений режима авиационной безопасности для государств, аэропортов, авиакомпаний и заинтересованных сторон могут быть очень существенными, а ценность унесенных человеческих жизней неизмерима. Финансовый и экономический ущерб от нескольких недавних атак составил 4,47 млрд долл. США в результате почти двухнедельного перерыва в деятельности аэропортов и авиакомпаний, ремонта инфраструктуры и других убытков от террористических атак¹. Террористические атаки 11 сентября 2001 года, когда террористы совершили угон четырех гражданских воздушных судов с целью совершения атак, привели к совокупному ущербу в размере около 2 трлн долл. США². Также возможны и другие последствия в результате низкого качества стандартов и мер обеспечения авиационной безопасности, включая утрату доверия общества и инвесторов и влияние на туризм, торговлю и связность воздушной сети.

1.4.2 Поэтому ГПАБ направлен на стимулирование более активного стремления ИКАО, государств, отрасли и заинтересованных сторон к повышению уровня авиационной безопасности во всем мире. Выполнение всеми заинтересованными сторонами их обязанностей, приведенных в дорожной карте, позволит обеспечить стабильно высокий уровень авиационной безопасности и безопасности полетов гражданской авиации и предотвратить людские, экономические, финансовые и другие потери. Укрепление глобальной авиационной системы обеспечит благоприятную среду для глобального экономического роста и развития на благо всех государств.

1. Источник: Damien Sharkov, *Newsweek*, 23 March 2016.

2. Источник: www.iags.org/costof911.html.

Глава 2

ЦЕЛЬ

2.1 ЦЕЛЬ ГПАБ

2.1.1 Цель принятия ГПАБ заключается в оказании помощи ИКАО, государствам и заинтересованным сторонам в деле **повышения эффективности обеспечения авиационной безопасности во всем мире**. Таким образом, ГПАБ предназначен для объединения международного сообщества авиационной безопасности и стимулирования деятельности в этом направлении, принимая во внимание тот факт, что угрозы и риски, с которыми сталкивается сообщество гражданской авиации, продолжают видоизменяться. Он также направлен на достижение общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире и на оказание помощи государствам в достижении согласия для выполнения обязательств, содержащихся в резолюции 2309 (2016) СБ ООН и соответствующих резолюциях Ассамблеи ИКАО.

2.1.2 Цель ГПАБ опирается на следующие **основополагающие принципы**:

- **Ни одна страна не остается без внимания.** Обеспечение безотлагательного внедрения SARPS, касающихся авиационной безопасности, в глобальном масштабе, чтобы все государства имели доступ к существенным социально-экономическим преимуществам безопасного, защищенного и надежного воздушного транспорта.
- **Эффективное внедрение и обеспечение соблюдения.** Надлежащие меры, применяемые для получения результатов на постоянной основе, в сочетании с надежной системой контроля качества и надзора в сфере обеспечения авиационной безопасности.
- **Устойчивость.** Применение пропорциональных и реалистичных в долгосрочной перспективе мер, надлежащим образом координируемых с организациями других секторов (таких как безопасность полетов, аэронавигация, упрощение формальностей).
- **Сотрудничество и обмен информацией.** Развитие сотрудничества и обмена информацией между государствами и заинтересованными сторонами. Обеспечение того, чтобы принципы сотрудничества, определенные в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении, признание эквивалентных мер авиационной безопасности и акцент на результаты обеспечения авиационной безопасности продолжали служить основой для международного сотрудничества.
- **Культура авиационной безопасности и развитие возможностей человека.** Создание прочной и устойчивой культуры авиационной безопасности и развитие человеческого капитала, навыков и компетентности.
- **Инновации.** Поощрение государств и заинтересованных сторон к разработке и внедрению новых и инновационных методов реализации принципов и мер обеспечения авиационной безопасности и обмену ими.
- **Идентификация, понимание и управление рисками.** Улучшение понимания рисков для авиационной безопасности и принятие надлежащих и эффективных мер.

2.2 ПРИМЕНЕНИЕ

2.2.1 Постоянное повышение эффективности внедрения государствами Приложения 17 имеет первостепенную важность для обеспечения безопасности и регулярности воздушного транспорта. ГПАБ адресован ИКАО, ее государствам-членам и заинтересованным сторонам с целью направления их усилий по эффективному внедрению и обеспечению соблюдения положений, стимулированию отчетности по этим обязательствам в сфере обеспечения авиационной безопасности и повышению эффективности обеспечения авиационной безопасности во всем мире.

2.2.2 Дорожная карта, приведенная в добавлении А, содержит множество задач, которые должны быть выполнены государствами; при этом принято считать, что ресурсы государств, требуемые для этого, ограничены. При выполнении этих задач государства должны определить области, подверженные наибольшему уровню риска, и приоритизировать задачи, приведенные в добавлении А, соответствующим образом. Вспомогательная информация для выполнения такой приоритизации может быть получена из Заявления ИКАО о глобальном контексте риска, результатов проверок в рамках УППАБ и отзывов других государств, проводящих оценки последнего пункта вылета.

Глава 3

ПРИОРИТЕТНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

3.1 ПЯТЬ КЛЮЧЕВЫХ ПРИОРИТЕТНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

ГПАБ определяет пять **ключевых приоритетных результатов**, на достижении которых ИКАО, государства и заинтересованные стороны должны сосредоточить свое основное внимание, ресурсы и усилия, для того чтобы обеспечить быстрый прогресс в выполнении основной цели ГПАБ, а именно повышении эффективности обеспечения авиационной безопасности во всем мире и улучшении практической и устойчивой реализации превентивных мер авиационной безопасности. Эти приоритетные результаты, приведенные ниже, выводятся из основных задач, с которыми могут столкнуться государства в процессе выполнения указанной цели.

- a) **Улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них.** Понимание факторов риска необходимо для разработки принципов и мер, характеризующихся эффективностью, пропорциональностью и устойчивостью. Проведение оценок риска поможет выявить пробелы и уязвимые места, которые затем могут быть быстро устранены наиболее целесообразным способом и с оптимальным использованием ресурсов.
- b) **Развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека.** Содействие развитию эффективной культуры авиационной безопасности имеет решающее значение для достижения хороших результатов обеспечения авиационной безопасности. Прочная культура авиационной безопасности должна формироваться начиная с высшего уровня управления и распространяться на всю структуру каждой организации. Наличие хорошо обученных, мотивированных и профессиональных кадров является необходимым условием для эффективного обеспечения авиационной безопасности.
- c) **Расширение технических ресурсов и стимулирование инноваций.** Поощрение и применение более эффективных технических решений и инновационных методик могут обеспечить средства для повышения эффективности обеспечения авиационной безопасности при одновременном повышении эксплуатационной эффективности.
- d) **Усовершенствование надзора и контроля качества.** Действенные процессы контроля качества и надзора на глобальном, национальном и местном уровнях играют решающую роль в эффективном обеспечении устойчивой авиационной безопасности.
- e) **Развитие сотрудничества и поддержки.** Укрепление сотрудничества между государствами и внутри государств будет способствовать более быстрому и эффективному достижению ключевых целей в области авиационной безопасности.

Глава 4

ПРИОРИТЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

4.1 ПРИОРИТЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Для достижения пяти приоритетных результатов, согласующихся с основополагающими принципами, основу ГПАБ должны составлять приведенные ниже приоритетные действия. Некоторые из них должны осуществляться на глобальном уровне (например, ИКАО через ее Секретариат и/или группы экспертов¹), тогда как другие требуют усилий государств и отрасли на национальном и местном уровнях.

1. УЛУЧШЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ О РИСКАХ И РЕАГИРОВАНИЯ НА НИХ
1.1 Регулярный анализ глобальной картины угроз и улучшение распространения рекомендаций относительно угроз и рисков.
1.2 Повышение качества обучения проведению оценок риска.
1.3 Анализ соответствующих положений Приложения 17 и инструктивного материала ИКАО на предмет выявления областей наибольшего риска.
1.4 Создание в каждом государстве современной схемы проведения национальных и местных оценок риска.
1.5 Обеспечение эффективных внутренних механизмов для предоставления информации/оценок тем, кто в них нуждается.
1.6 Пересмотр существующих механизмов досмотра с учетом национальной оценки риска.
1.7 Анализ мер обеспечения благонадежности персонала с учетом рекомендаций относительно рисков и инструктивных указаний относительно угрозы со стороны инсайдеров.
1.8 Обеспечение комплексного подхода в авиации и проведение соответствующих оценок последствий.

1. Включая, в частности, Группу экспертов по авиационной безопасности и ее рабочие группы, в число которых входят: Рабочая группа по угрозам и рискам (WGTR), Рабочая группа по инструктивному материалу (WGGM), Рабочая группа по безопасности авиагруза (WGACS), Рабочая группа по подготовке (WGT), Рабочая группа по инновациям (WGIAS), Рабочая группа по Приложению 17 (WGA17), Исследовательская группа Секретариата (SSG) по Универсальной программе проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности.

2. РАЗВИТИЕ КУЛЬТУРЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ЧЕЛОВЕКА

- 2.1 Создание и поддержка культуры авиационной безопасности.
- 2.2 Разработка/пересмотр национальных программ подготовки с учетом риска.
- 2.3 Профессиональная подготовка кадров и обеспечение непрерывности деятельности.
- 2.4 Разработка базовых/минимальных квалификационных требований для персонала, занимающегося вопросами авиационной безопасностью.
- 2.5 Пересмотр учебного и инструктивного материала ИКАО с акцентом на основные навыки/потребности в сфере авиационной безопасности.
- 2.6 Пересмотр и усовершенствование мероприятий ИКАО по подготовке в сфере авиационной безопасности.

3. РАСШИРЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ И СТИМУЛИРОВАНИЕ ИННОВАЦИЙ

- 3.1 Повышение качества предоставляемых государствам технических консультаций.
- 3.2 Содействие применению государствами и отраслью инновационных методов и технологий.
- 3.3 Содействие обеспечению единообразия технических характеристик оборудования для обеспечения авиационной безопасности.
- 3.4 Рассмотрение минимальных технических характеристик оборудования для обеспечения авиационной безопасности.
- 3.5 Повышение степени использования соответствующих технологий для досмотра и упрощения формальностей.
- 3.6 Разработка и повышение эффективности процессов сертификации и эксплуатационного использования оборудования для обеспечения авиационной безопасности, включая человеческий фактор.
- 3.7 Рассмотрение и оценка использования информации о пассажирах в целях информирования и оказания помощи в области авиационной безопасности.

4. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАДЗОРА И КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА

- 4.1 Разработка региональных целей УППАБ-МНМ в отношении уровней эффективной реализации мер авиационной безопасности.
- 4.2 Координация усилий государств, заинтересованных сторон и ИКАО по проведению проверок и коллегиальной оценке.

- 4.3 Разработка и реализация планов устранения недостатков на национальном и местном уровнях в целях ликвидации выявленных пробелов и уязвимых мест.
- 4.4 Усовершенствование УППАБ-МНМ в целях предоставления надежной информации, касающейся эффективной реализации мер авиационной безопасности.
- 4.5 Повышение качества подготовки и инструктивных указаний по вопросам контроля качества.

5. РАЗВИТИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА И ПОДДЕРЖКИ

- 5.1 Предоставление ресурсов ИКАО, государствам и заинтересованным сторонам для проведения проверок/коллегиальной оценки.
 - 5.2 Предоставление дополнительной помощи (по мере возможности) для наращивания потенциала.
 - 5.3 Обязательства государств-получателей в отношении улучшения эффективной реализации.
 - 5.4 Обеспечение активного вовлечения всех заинтересованных национальных организаций в реализацию мер.
 - 5.5 Нахождение и использование новых источников финансирования (например, ООН, Всемирный банк, государства, отрасль и т. д.), помимо существующих источников финансирования.
 - 5.6 Повышение потенциала и эффективности ИКАО в области оказания помощи.
-

Глава 5

РЕАЛИЗАЦИЯ, МОНИТОРИНГ И ПЕРЕСМОТР

5.1 РЕАЛИЗАЦИЯ

ГПАБ адресован всем государствам – членам ИКАО, отрасли и заинтересованным сторонам. Каждая организация призывается к принятию рекомендованных приоритетных задач и целей, содержащихся в ГПАБ, на основе дорожной карты, в которой приведены приоритетные результаты, приоритетные действия и связанные с ними задачи, а также показатели и плановые сроки, и которая предназначена для того, чтобы помочь ИКАО, государствам и заинтересованным сторонам сосредоточить усилия и направить их на реализацию эффективных мер и действий по достижению цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире.

5.2 МОНИТОРИНГ И ПЕРЕСМОТР

Для оценки и мониторинга деятельности государств используются различные источники данных. Анализ данных проводится в ходе проверок в рамках УППАБ и миссий по валидации, а также путем изучения докладов региональных бюро, в том числе докладов существующих региональных групп AVSEC, направляемых в Штаб-квартиру ИКАО. Секретариат ИКАО будет осуществлять пересмотр ГПАБ во взаимодействии с Группой экспертов AVSEC с учетом прогресса ИКАО и государств-членов в достижении поставленных целей. ИКАО также будет осуществлять оперативное обновление информации о ходе достижения целей и намеченных сроках реализации, содержащихся в ГПАБ. Эта деятельность будет включать определение областей, в которых государствам для достижения поставленных целей может потребоваться поддержка в виде проведения подготовки по вопросам авиационной безопасности и помощи в наращивании потенциала, и другие соответствующие мероприятия, а также для обновления, по мере необходимости, дорожной карты, изменения или корректировки мер по реализации, если это будет признано целесообразным, и введения дополнительных мер реагирования на новые и возникающие угрозы для авиационной безопасности по мере их выявления и необходимости.

5.3 РАБОТА НА ОСНОВЕ ПАРТНЕРСТВА

Все авиационные заинтересованные стороны должны участвовать в работе по обеспечению неуклонного повышения уровня авиационной безопасности. ГПАБ обеспечивает общую систему ориентиров для всех заинтересованных сторон и определяет роли, исполняемые ИКАО, государствами и отраслью. Помимо разработки SARPS, ИКАО поддерживает реализацию ГПАБ посредством предоставления ресурсов, средств реализации и помощи в форме различных программ и инициатив, таких как инициатива *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

5.4 РОЛЬ ИКАО, ГОСУДАРСТВ И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН

5.4.1 ИКАО будет выполнять важную роль глобального руководства и мониторинга в процессе реализации и координации ГПАБ. Эта роль включает следующую деятельность:

- a) обновление ГПАБ по мере необходимости;
- b) разработка и обновление SARPS, дополняемых руководствами и другим инструктивным материалом;
- c) мониторинг и анализ картины угроз и рисков для авиационной безопасности;
- d) проверка эффективной реализации мер авиационной безопасности с использованием УППАБ;
- e) оказание целевой помощи по устранению недостатков в системе авиационной безопасности.

5.4.2 Государствам и отрасли также принадлежит важная роль в процессе эффективной реализации ГПАБ, признавая при этом роль государств в координации задач, выполняемых отраслью. Важно, чтобы государства и другие заинтересованные стороны из года в год демонстрировали повышение степени внедрения эксплуатационных стандартов. Совокупность усовершенствований в области авиационной безопасности во всем мире приведет к улучшениям в сферах надежности, безопасности полетов, упрощения формальностей и функционирования системы международной гражданской авиации.

Глава 6

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

6.1 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ГПАБ объединит ИКАО, государства, отрасль и другие заинтересованные стороны и направит их всеобъемлющие и скоординированные усилия на решение существующих и возникающих глобальных проблем авиационной безопасности. Авиационная безопасность является важнейшим фактором роста и устойчивого развития глобальной авиационной отрасли. Предполагается, что ГПАБ будет служить важным документом, способствующим укреплению международного сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в сфере авиационной безопасности, включая такие области, как гармонизация принципов, подходов и мер обеспечения авиационной безопасности; обмен информацией; инновации и повышение эффективности использования технических средств обеспечения авиационной безопасности; подготовка и наращивание потенциала в сфере авиационной безопасности. ГПАБ также поможет ИКАО, государствам, отрасли и всем заинтересованным сторонам достичь прогресса в реализации целей и намерений резолюции 2309 (2016) СБ ООН и в повышении уровня авиационной безопасности во всем мире во благо всех государств, а также внести вклад в достижение более широкой цели укрепления экономического роста и развития во всем мире.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ДОРОЖНАЯ КАРТА РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

- а) к 2020 году – 80 % государств, превышающих 65 % EI
- б) к 2023 году – 90 % государств, превышающих 80 % EI
- с) к 2030 году – 100 % государств, превышающих 90 % EI

Приоритетный результат	1. УЛУЧШЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ О РИСКАХ И РЕАГИРОВАНИЯ НА НИХ		
Приоритетные действия (ПД)	<ul style="list-style-type: none"> 1.1 Регулярный анализ глобальной картины угроз и улучшение распространения рекомендаций относительно угроз и рисков. 1.2 Повышение качества обучения проведению оценок риска. 1.3 Анализ соответствующих положений Приложения 17 и инструктивного материала ИКАО на предмет выявления областей наибольшего риска. 1.4 Создание в каждом государстве современной схемы проведения национальных и местных оценок риска. 1.5 Обеспечение эффективных внутренних механизмов для предоставления информации/оценок тем, кто в них нуждается. 1.6 Пересмотр существующих механизмов в области досмотра с учетом национальной оценки риска. 1.7 Анализ мер обеспечения благонадежности персонала с учетом рекомендаций относительно рисков и инструктивных указаний относительно угрозы со стороны инсайдеров. 1.8 Обеспечение комплексного подхода в авиации и проведение соответствующих оценок последствий. 		
Действия			
Кто осуществляет	Конкретные меры / задачи	Показатели	Плановый срок
На глобальном уровне	ПД 1.1 1.A Выявление и устранение угроз кибербезопасности критически важных объектов инфраструктуры, данных и информации и технических систем связи гражданской авиации путем сотрудничества с использованием горизонтального, междисциплинарного и функционального подходов для достижения удовлетворительных и соизмеримых в глобальном масштабе возможностей обеспечения киберустойчивости. Эта деятельность должна охватывать аэронавигацию,	Соблюдение соответствующих положений Приложения 17. Обзор/вопросник ИКАО	Постоянная деятельность

		связь, наблюдение, эксплуатацию воздушных судов и другие соответствующие области для обеспечения безопасности полетов и безопасности гражданской авиации в полном соответствии с Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП) и Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО		
		1.B Мониторинг и устранение возникающих и изменяющихся рисков, связанных с кибербезопасностью, дистанционно пилотируемые авиационными системами (ДПАС), а также рисков, возникающих в зонах конфликтов	Соблюдение соответствующих положений Приложения 17 Обзор/вопросник ИКАО	Постоянная деятельность
	ПД 1.8	1.C Обеспечение надлежащего рассмотрения авиационного сектора в целом при анализе рисков и мер авиационной безопасности. При необходимости на глобальном и национальном уровнях должна быть осуществлена своевременная и надлежащая координация с экспертами по безопасности полетов, аэронавигации и упрощению формальностей	Согласованные положения на уровне ИКАО (например, перекрестные ссылки на горизонтальные области, такие как кибербезопасность). Соответствующая документация по оценке последствий. Создание и внедрение эффективных каналов согласования	Постоянная деятельность
Государства и отрасль	ПД 1.1	1.D Сотрудничество полномочных органов государств с отраслью в целях надлежащего и в максимальной степени эффективного распределения обязанностей по реализации мер, направленных на противодействие угрозе нападений в неконтролируемых зонах	Определение обязанностей в НПБГА и программах безопасности аэропортов. Участие ответственных сторон в аэропортовых комитетах по безопасности. Доказательство реализации мер, определенных в программе безопасности аэропорта. Доказательство четкой связи и надлежащего реагирования на угрозы	Постоянная деятельность
Государства	ПД 1.5	1.E Внедрение и пересмотр надежных, систематических механизмов обмена информацией об угрозах и рисках на национальном уровне	Обзор/вопросник ИКАО	2019
	ПД 1.6	1.F Периодический пересмотр методов физического досмотра и контроля доступа национальными комитетами государств по авиационной	Обзор/вопросник ИКАО Выводы УППАБ	Постоянная деятельность

		безопасности и соответствующими органами обеспечения авиационной безопасности на основе национальных оценок риска с целью убедиться в том, что они целесообразны, эффективны и включают использование современных технологий и средств		
	ПД 1.7	1.G Анализ адекватности существующих мер противодействия угрозе со стороны инсайдера, включая проверки анкетных данных, меры физической защиты, подготовку и механизмы повышения осведомленности и представления отчетов. Включение их в соответствующие государственные программы авиационной безопасности	Обзор/вопросник ИКАО	2019
Отрасль	ПД 1.5	1.H Усовершенствование и поддержка глобальных платформ для обмена информацией об авиационной безопасности с представителями отрасли и между ними	Создание соответствующих форумов; уровни доступа	2018
ИКАО	ПД 1.1	1.I Разработка стратегии повышения осведомленности государств о Заявлении ИКАО о глобальном контексте риска (RCS) и доступа к нему, в том числе при помощи Региональных бюро и путем проведения регулярных семинаров	Обзор/вопросник ИКАО	2018
		1.J Поощрение использования сети координационных центров (КЦ) ИКАО по авиационной безопасности в целях обмена информацией	Существенное увеличение интенсивности использования сети КЦ; проведение ежегодной проверки сети КЦ	2018
		1.K По консультации с государствами проведение оценки и целесообразности системы КЦ в ее нынешнем состоянии с целью определить, что работает хорошо и какие области требуют потенциального совершенствования, включая вопросы защиты информации	Введение усовершенствований в систему КЦ	2019
	ПД 1.2	1.L Создание групп экспертов-волонтеров для проведения подготовки в области управления риском	Количество волонтеров из различных регионов	По мере необходимости, но как минимум один семинар в год

	1.M Проведение переработанных практикумов по управлению рисками в каждом регионе	Проведение практикумов в каждом регионе для обучения слушателей в области управления риском; получение отзывов о курсах и областях, нуждающихся в усовершенствованиях	Один семинар в год
	1.N Определение в государствах ключевых сотрудников, наиболее нуждающихся в подготовке в области оценки риска, и проведение информационно-разъяснительных мероприятий для улучшения осведомленности и понимания оценки риска ключевыми сотрудниками	Ключевые специалисты по авиационной безопасности из государственных органов, включая компетентный орган, и основных отраслевых организаций (например, авиакомпаний, аэропортов и т. д.), которые должны пройти подготовку в области оценки риска	Пять мероприятий в мире в год
ПД 1.3	1.O Определение основных стандартов, касающихся обнаружения самодельных взрывных устройств (СВУ), проносимых пассажирами и не являющимися пассажирами лицами, имеющими доступ в ОЗОД, и проведение анализа их адекватности и уровней эффективной реализации	Доклад совещания AVSECP/29 Совету	2018
	1.P Рассмотрение нового Стандарта Приложения 17 в отношении досмотра с целью обнаружения взрывчатых веществ	Доклад совещания AVSECP/29 Совету	2018
	1.Q Пересмотр и обновление инструктивного материала по досмотру с целью обнаружения взрывчатых веществ	Публикация обновленного инструктивного материала	2018
ПД 1.4	1.R Определение в каждом регионе приоритетных государств, наиболее нуждающихся в помощи в сфере управления риском, и предложение им поддержки	Общий уровень эффективного внедрения Стандарта 3.1.3 Приложения 17	Приоритетные государства, определенные в начале 2017 г.
	1.S Разработка регионального плана предоставления поддержки приоритетным государствам		Новые рамки риска в пяти государствах к середине 2018 г.
	1.T Обеспечение руководства и оказание помощи по проведению оценки рисков		
ПД 1.5	1.U Разработка инструктивного материала по обмену информацией об угрозах и рисках внутри государств и с представителями отрасли	Публикация инструктивного материала	2018

	ПД 1.7	1V Подготовка ИКАО письма государствам о внутренней угрозе	Количество ответов на письмо государствам	2018
		1.W Издание ИКАО инструктивных и учебных материалов по выявлению проблемных вопросов в среде персонала сообщению о них	Публикация инструктивного материала	2018
		1.X Рассмотрение новой Рекомендуемой практики в отношении постоянной проверки благонадежности	Вопросник/обзор ИКАО	2019
	ПД 1.8	1.Y С учетом рассмотрения в AVSECP разработать руководство по расследованию актов незаконного вмешательства, направленных против гражданской авиации	Доклад AVSECP Совету	2019
	ПД 1.8	1. Z С учетом рассмотрения в AVSECP разработать руководство по системам управления авиационной безопасностью на уровне государств и соответствующих международных организаций	Доклад AVSECP Совету	2019

Приоритетный результат	2. РАЗВИТИЕ КУЛЬТУРЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ЧЕЛОВЕКА		
Приоритетные действия (ПД)	<p>2.1 Создание и поддержка культуры авиационной безопасности.</p> <p>2.2 Разработка/пересмотр национальных программ подготовки с учетом риска.</p> <p>2.3 Профессиональная подготовка кадров и обеспечение непрерывности деятельности.</p> <p>2.4 Разработка базовых/минимальных квалификационных требований для персонала, занимающегося вопросами авиационной безопасностью.</p> <p>2.5 Пересмотр учебного и инструктивного материала ИКАО с акцентом на основные навыки/потребности в сфере авиационной безопасности.</p> <p>2.6 Пересмотр и усовершенствование мероприятий ИКАО по подготовке в сфере авиационной безопасности.</p>		
Действия			
Кто осуществляет	Конкретные меры / задачи	Показатели	Плановый срок
На глобальном уровне	<p>ПД 2.1</p> <p>2.A Пересмотр или разработка учебных материалов для обучения культуре авиационной безопасности и ее принципам</p> <p>2.B Разработка программ повышения осведомленности в области авиационной безопасности, эффективно способствующих формированию позитивной культуры авиационной безопасности</p> <p>2.C Проведение на постоянной основе кампаний по повышению осведомленности в области авиационной безопасности</p> <p>2.D Разработка и усовершенствование совместных программ подготовки</p> <p>2.E Разработка и распространение между всеми заинтересованными сторонами планов информационного взаимодействия, средств представления отчетности, информационных материалов и типовых программ подготовки</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение уровня осведомленности и качества отчетности об инцидентах. • Содержание соответствующих программ авиационной безопасности. • Лица, наделенные соответствующими полномочиями, и руководящие сотрудники в сфере авиационной безопасности государств (например, генеральные директора ведомств гражданской авиации и/или их заместители), авиакомпаний, аэропортов, заинтересованных организаций (например, генеральный директор / исполнительный директор), которые должны пройти подготовку по вопросам управления авиационной безопасностью для старших руководителей <p>Разработанные и представленные новые и обновленные программы авиационной безопасности</p> <p>Разработанные материалы</p>	2018

Государства и отрасль	ПД 2.1	2.F Разработка коммуникационных стратегий для информирования общественности об авиационной безопасности и о важности соблюдения мер авиационной безопасности	Вопросник/обзор ИКАО	2019
	ПД 2.2	2.G Усиление надзора со стороны руководства и воздействие личным примером 2.H Обмен передовым опытом	Оценка при помощи национальной программы контроля качества в области безопасности гражданской авиации (NQCP)	Постоянная деятельность
		2.I Включение в программы контроля качества положений о контроле эффективной реализации культуры авиационной безопасности	Оценка при помощи NQCP	2019
		2.J Разработка методов оценки потенциальных проблем в сфере авиационной безопасности в государствах и организациях		
	ПД 2.3	2.K Внедрение представления отчетности в духе "справедливой культуры" о всех связанных с безопасностью проблемах и потенциальных проблемах безопасности без опасения наложения взысканий на затронутые стороны		
		2.L Обеспечение внедрения устойчивых процедур проверки благонадежности всех сотрудников		
	ПД 2.4	2.M Разработка и реализация Универсальной программы аккредитации в сфере авиационной безопасности (UASAP) для всего персонала, занимающегося авиационной безопасностью	Разработанная и реализованная программа	
		2.N Обеспечение достаточного финансирования для привлечения надежного, обученного и мотивированного персонала, занимающегося авиационной безопасностью	Оценка при помощи NQCP	
ИКАО	ПД 2.1	2.O Разработка, пересмотр и усовершенствование инструктивного материала по культуре авиационной безопасности по мере необходимости	Пересмотренные материалы	2019

ПД 2.4	2.P	Определение международно признанных уровней квалификации	Установленные уровни квалификации
	2.Q	Определение оптимальной модели и плана подготовки по новым глобальным профессиональным квалификациям	Таблица в соответствующем учебном материале
	2.R	Разработка инструктивного материала для UASAP	Публикация инструктивного материала
ПД 2.5	2.S	Определение основных навыков и потребностей в сфере авиационной безопасности и пересмотр учебного и инструктивного материала с акцентом на них	Матрица навыков
ПД 2.6	2.T	Разработка и достижение соглашения в отношении нового документа и модели глобальной политики в области подготовки	Разработанный документ
	2.U	Анализ роли и эффективности учебных центров по авиационной безопасности	Проведенный анализ
	2.V	Проведение анализа региональных потребностей в подготовке с участием всех государств региона	Обзор/вопросник ИКАО
	2.W	Содействие региональному и субрегиональному сотрудничеству в области подготовки по вопросам авиационной безопасности	
	2.X	Разработка шаблона и руководящих указаний для государств по проведению анализа национальных программ подготовки в области гражданской авиации	Разработанный шаблон

Приоритетный результат	3. РАСШИРЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ И СТИМУЛИРОВАНИЕ ИННОВАЦИЙ		
Приоритетные действия (ПД)	<p>3.1 Повышение качества предоставляемых государствам технических консультаций.</p> <p>3.2 Содействие применению государствами и отраслью инновационных методов и технологий.</p> <p>3.3 Содействие обеспечению единообразия технических характеристик оборудования для обеспечения авиационной безопасности.</p> <p>3.4 Рассмотрение минимальных технических характеристик оборудования для обеспечения авиационной безопасности.</p> <p>3.5 Повышение степени использования соответствующих технологий для досмотра и упрощения формальностей.</p> <p>3.6 Разработка и повышение эффективности процессов сертификации и эксплуатационного использования оборудования для обеспечения авиационной безопасности, включая человеческий фактор.</p> <p>3.7 Рассмотрение и оценка использования информации о пассажирах в целях информирования и оказания помощи в области авиационной безопасности.</p>		
Действия			
Кто осуществляет	Конкретные меры / задачи	Показатели	Плановый срок
Государства	<p>ПД 3.2</p> <p>3.A Разработка пакета документации по проведению эксплуатационных испытаний инновационных методов</p> <p>3.B Поощрение и поддержка испытаний и тестов новых процессов и оборудования</p> <p>3.C Организация и поддержка мероприятий и задач, связанных с инновациями, и поощрение участия новых и предпринимательских компаний</p>	<p>Количество государств, проводящих эксплуатационные испытания и осуществляющих обмен информацией о них</p>	<p>Постоянная деятельность</p>
	<p>ПД 3.4</p> <p>3.D Подробная идентификация предмета угроз для каждого вида оборудования для обеспечения авиационной безопасности</p> <p>3.E Установка начальных минимальных требований к обнаружению для каждого вида оборудования для обеспечения авиационной безопасности</p> <p>3.F Установка эксплуатационных требований для каждого вида оборудования для обеспечения авиационной безопасности</p>	<p>Улучшенный обмен информацией между государствами об оборудовании, требованиях и технических характеристиках</p>	<p>Постоянная деятельность</p>

		3.G Оценка имеющихся технологий для каждого вида оборудования для обеспечения авиационной безопасности		
		3.H Разработка и поддержание технических требований для каждого вида оборудования для обеспечения авиационной безопасности		
Государства и отрасль	ПД 3.5	3.I Осуществление государствами и отраслью информационно-разъяснительной деятельности в целях поощрения использования соответствующих технологий, включая аспекты человеческого фактора	Обзор/вопросник ИКАО	Постоянная деятельность
	ПД 3.6	3.J Периодический контроль со стороны государств и отрасли процесса сертификации оборудования для обеспечения авиационной безопасности с целью оценки его эффективности, способности реагирования и способности предоставления точной и актуальной информации		
		3.K Обеспечение государствами координации между компетентными органами по вопросам авиационной безопасности и другими организациями (например, таможенной и иммиграционной службой) в целях содействия обмену данными и оценке риска		
	ПД 3.6	3.L Поощрение государствами и отраслью конкуренции на рынке поставщиков		
	ПД 3.6	3.M Совершенствование государствами и отраслью управления оборудованием для обеспечения авиационной безопасности в аэропортах (включая приемочные испытания на объекте, тестирование маршрутизации и техническое обслуживание)		
ИКАО	ПД 3.1	3.N Улучшение и обновление платформы AVSECPaedia	<ul style="list-style-type: none"> • Количество государств, подписавшихся на AVSECPaedia. • Количество государств, подписавшихся на редактирование AVSECPaedia. 	Постоянная деятельность
		3.O Поощрение использования AVSECPaedia посредством письма государствам, агитационных кампаний и мер поощрения		

		3.P Регулярная публикация оперативных руководящих указаний по использованию технологий и инновационных методик	<ul style="list-style-type: none"> • Количество подключений в месяц. • Количество оперативных руководящих указаний, доступных в AVSECPaedia. • Доступность функции в AVSECPaedia. • Количество государств и организаций, обменивающихся информацией об испытаниях. • Количество государств, поощряющих проведение испытаний 		
ПД 3.2		3.Q Обеспечение обмена информацией об инновационных методах и технологиях между государствами и отраслью			
		3.R Разработка пакета документации о способах/целях проведения эксплуатационных испытаний инновационных методов и технологий			
ПД 3.3		3.S Определение государств, устанавливающих технические и/или эксплуатационные требования к оборудованию для обеспечения авиационной безопасности			
		3.T Содействие проведению совещания между государствами, указанными в обзоре, для обмена закрытой информацией о технических характеристиках			
ПД 3.3		3.U Продолжение рассмотрения возможных SARPS в соответствующем(их) Приложении(ях) ИКАО и инструктивном материале, касающихся способов оснащения аэропортов и воздушных судов системами контроля на базе видеонаблюдения на борту, с внешней стороны воздушного судна, на земле и в полете, а также методики анализа и использования полученных данных	Доклад AVSECP Совету	2019	

Приоритетный результат	4. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАДЗОРА И КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА			
Приоритетные действия (ПД)	<p>4.1 Разработка региональных целей УППАБ-МНМ в отношении уровней эффективной реализации мер авиационной безопасности.</p> <p>4.2 Координация усилий государств, заинтересованных сторон и ИКАО по проведению проверок и коллегиальной оценке.</p> <p>4.3 Разработка и реализация планов устранения недостатков на национальном и местном уровнях в целях ликвидации выявленных пробелов и уязвимых мест.</p> <p>4.4 Усовершенствование УППАБ-МНМ в целях предоставления надежной информации, касающейся эффективной реализации мер авиационной безопасности.</p> <p>4.5 Повышение качества подготовки и инструктивных указаний по вопросам контроля качества.</p>			
Действия				
Кто осуществляет	Конкретные меры / задачи		Показатели	Плановый срок
На глобальном уровне	ПД 4.1	4.A Разработка каждым регионом целей УППАБ-МНМ в отношении эффективной реализации мер авиационной безопасности на земле, включая регионы, в которых УППАБ-МНМ осуществляется на основе других соглашений о сотрудничестве	Рассмотрение целей и результатов в каждом трехлетнем периоде в ходе Ассамблеи	2018
	ПД 4.2	4.B Разработка процессов и процедур осуществления контроля качества и координация усилий заинтересованных сторон внутри государства и других государств по проведению проверок и коллегиальной оценке. В их число могут входить средства, модели и подготовка в области контроля качества	Разработка механизма обмена информацией о контроле качества, касающейся проведения коллегиальных проверок, между правительственными органами и отраслью	2018
	ПД 4.2 и 4.5	4.C Разработка передовых практических методов осуществления контроля качества и координация усилий государств и заинтересованных сторон по проведению проверок и коллегиальной оценке. В их число могут входить средства, модели и подготовка в области контроля качества	Разработка механизма обмена информацией о контроле качества, касающейся проведения коллегиальных проверок, между правительственными органами и отраслью	2019
Государства	ПД 4.3	4.D Принятие государствами общих принципов работы с другими государствами и отраслью по устранению недостатков и реализации неотложных мер реагирования	Улучшения и изменения национальных систем контроля с учетом результатов обзоров/вопросников ИКАО и государств	2018

		4.E Анализ национальных данных контроля качества с целью выявления системных проблем реализации, требующих внимания на основополагающем уровне	Разработка и реализация планов корректирующих действий	2018
Отрасль	ПД 4.3	4.F Сотрудничество отраслевых партнеров с государствами в целях оказания помощи по разработке планов действий и определение возможных каналов оказания помощи, передачи опыта обучения и знаний	Рассмотрение государствами результатов программы ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП) и программы ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций (ISAGO)	2019
ИКАО	ПД 4.3	4.G Обновление Руководства по организации контроля за обеспечением авиационной безопасности, Дос 10047 ИКАО, для возможного включения новых процедур государственного контроля и эффективных превентивных мер с целью не допустить несоблюдения обязательных требований в отношении авиационной безопасности на основе обобщения передовой практики	Завершение обновления	2018–2019
ИКАО	ПД 4.4	4.H Реструктуризация отчетности о результатах УППАБ-МНМ в целях обеспечения лучшего понимания уровня внедрения во всех проверенных областях	Новый формат ежегодной отчетности о результатах УППАБ-МНМ	2018
		4.I Изучение и рассмотрение вопроса о том, как надлежащим образом осуществлять ограниченное раскрытие результатов УППАБ-МНМ	Обзор уровня раскрытия результатов УППАБ-МНМ, который будет представлен Совету в 2018 г. и Ассамблее в 2019 г.	2018
		4.J Обзор и пересмотр УППАБ-МНМ	Обзор целей, методологии и вопросов протокола УППАБ-МНМ и анализ данных УППАБ в целях подготовки рекомендаций Проведение и обзор проверок с использованием обновленного подхода УППАБ-МНМ Представление окончательного варианта УППАБ-МНМ/Доклад ИКАО	2018–2019

		4.K Рассмотрение способов более эффективного использования ограниченных ресурсов и кадров в рамках УППАБ-МНМ	Рассмотрение возможности использования обученных и квалифицированных региональных сотрудников по вопросам авиационной безопасности для проведения проверок на земле в рамках УППАБ-МНМ с целью максимально возможного выделения ограниченных ресурсов Секретариатом и их более эффективного и продуктивного использования	2018
			Рассмотрение возможности найма и использования дополнительных высококвалифицированных штатных проверяющих ИКАО для обеспечения более полной системы и концепции проведения проверок	2018
			Проведение регулярных квалификационных практикумов и практикумов по гармонизации для обеспечения достижения всеми проверяющими УППАБ минимального уровня квалификации и их ознакомления с SARPS и инструктивными материалами	2019
		4.L Анализ национальных данных контроля качества с целью выявления системных проблем реализации, требующих внимания на базовом уровне	Мониторинг и обзор планов корректирующих действий государств и их реализации	Постоянная деятельность
	ПД 4.5	4.M Разработка, обзор и пересмотр инструктивных указаний и материалов, предназначенных для помощи государствам в проведении регулярной оценки эффективности их национальных программ	Обзор отчета о деятельности в рамках УППАБ-МНМ совместно с компетентным органом государства после проведения проверки с целью выявления недостатков в системе контроля качества, если результаты проверки свидетельствуют о потребности в получении помощи	2018–2019
			Помощь государствам в разработке их национальных программ проверок по мере необходимости	

Приоритетный результат	5 РАЗВИТИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА И ПОДДЕРЖКИ		
Приоритетные действия (ПД)	<p>5.1 Предоставление ресурсов ИКАО государствам и заинтересованным сторонам для проведения проверок/коллегиальной оценки.</p> <p>5.2 Предоставление дополнительной помощи (по мере возможности) для наращивания потенциала.</p> <p>5.3 Обязательства государств-получателей в отношении улучшения эффективной реализации.</p> <p>5.4 Обеспечение активного вовлечения всех заинтересованных национальных организаций в реализацию мер.</p> <p>5.5 Нахождение и использование новых источников финансирования (например, ООН, Всемирный банк, государства, отрасль и т. д.).</p> <p>5.6 Повышение потенциала и эффективности ИКАО в области оказания помощи.</p>		
Действия			
Кто осуществляет	Конкретные меры / задачи	Показатели	Плановый срок
На глобальном уровне (ПД 5.1–5.6)	5.A Поддержка и поощрение всех заинтересованных сторон к проведению коллегиальной оценки, передаче знаний или обмену знаниями о процессах, процедурах и технологиях обеспечения авиационной безопасности	Определение потребностей, приоритетов и источников финансирования	2018
	5.B Обеспечение финансирования мероприятий по оказанию помощи, проводимых государствами/отраслью	Разработка взаимных обзоров, практикумов и программ подготовки	2018
		Повышение скорости реализации процесса оказания помощи и коллегиальной оценки и последующих действий	
Государства (ПД 5.1–5.6)	5.C Оповещение местных организаций, занимающихся вопросами авиационной безопасности, о резолюции 2309 (2016) СБ ООН и целях/дорожной карте реализации ГПАБ	Обзор/вопросник ИКАО	Постоянная деятельность
	<p>5.D Принятие на себя государствами, обладающими ресурсами для оказания помощи, следующих обязательств:</p> <ul style="list-style-type: none"> – долговременное участие; – определение собственного уровня компетентности и знаний, которые могут быть переданы; – целевая помощь на основе профиля рисков 	Модель/образец системы подотчетности с указанием ролей и обязанностей доноров и получателей программ помощи	2018

	<p>5.E Принятие на себя государствами, получающими/запрашивающими помощь, следующих обязательств:</p> <ul style="list-style-type: none"> – участие всех соответствующих национальных организаций в проведении подготовки, обмене информацией, передаче знаний; – осуществление основанной на оценке риска идентификации основных причин недостатков; – долгосрочная политическая воля к улучшению ситуации; – использование помощи для повышения уровня эффективной реализации 		
Отрасль (ПД 5.1 и 5.2)	5.F Повышение способности к обеспечению взаимной передачи знаний и проведению взаимных обзоров и проверок	Подготовка отраслевыми ассоциациями взаимных обзоров, практикумов, семинаров и учебных мероприятий	2018
ИКАО (ПД 5.2, 5.4, 5.5 и 5.6)	5.G Обеспечение включения в стратегию ИКАО по поддержке и содействию оказанию целевой помощи положения о создании механизма информирования и координации (например, посреднического центра) для содействия более эффективному и действенному наращиванию потенциала, а также включения таких элементов, как:	Карты возможностей доноров	2018 / 2019
		Разработка руководства по оценке потребностей	
		Основанные на оценке риска общие принципы и конкретные средства приоритизации	
		Ключевые показатели эффективности	
	<ul style="list-style-type: none"> – база данных всех мероприятий по наращиванию потенциала (государства, ИКАО, другие организации, отрасль и т. д.); – определение целей, составление графиков, местоположение, предмет; – служба поддержки для приема запросов от государств; – онлайн-платформа для поддержки обмена передовым опытом; – составление схем возможностей потенциальных доноров 		

	<p>5.H Внедрение основанных на данных о риске средств оценки для определения объектов целевой помощи, принимая во внимание:</p> <ul style="list-style-type: none"> – методы оценки потребностей для определения основных причин недостатков в государствах; – основанную на оценке риска приоритизацию потребностей внутри государств и между государствами и регионами; – основанное на оценке риска определение объектов целевой помощи в соответствии с RCS ИКАО и национальными оценками риска; – оценку государств региональными бюро ИКАО 	<p>Разработка руководства по оценке потребностей</p>	<p>2018</p>
	<p>5.I Разработка новой стратегии ИКАО по поддержке и содействию целевому наращиванию потенциала, связанной с соответствующими условиями, обязательствами и средствами оценки</p>	<p>Новая стратегия, утвержденная руководством ИКАО</p>	<p>2019</p>
	<p>5.J Изучение возможностей использования ИКАО дополнительных экспертов в предметной области (SME), привлекаемых на краткосрочной основе, с целью восполнить недостаток SME</p>	<p>Доклад по стратегии о возможном краткосрочном привлечении SME</p>	<p>2018</p>
