



A38-WP/385
EX/131
27/9/13

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 13 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 13 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

13.1 На 6-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности на основе доклада Совета (WP/13), касающегося выполнения Декларации по авиационной безопасности, принятой на 37-й сессии Ассамблеи, и Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), а также доклад Совета о результатах Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS), проходившей в сентябре 2012 года (WP/12). На основе этой информации Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (WP/14). Кроме того, государства и наблюдатели представили 17 документов: WP/64, 104, 124, 128, 129, 133, 136, 138, 158, 159, 172, 178, 197, 235, 273, 276 и 345.

13.2 В документе WP/12 Совет представил сводную информацию об основных результатах HLCAS, проходившей в Монреале 12–14 сентября 2012 года, и предпринимаемых в настоящее время мерах по обеспечению своевременного выполнения в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. всех рекомендаций, сформулированных Конференцией, и информацию об основных этапах, связанных с реализацией каждого мероприятия.

13.3 В документе WP/13 Совет проинформировал о том, что Декларация по авиационной безопасности успешно применяется для расширения международного сотрудничества, направленного на укрепление авиационной безопасности, и подчеркнул важность оказания содействия внедрению эффективных и устойчивых мер безопасности во всем мире в соответствии с принципами Декларации. Было подчеркнуто, что реализация ICASS, одобренной 37-й сессией Ассамблеи в качестве стратегического плана укрепления потенциала ИКАО в целях осуществления возложенного на Организацию мандата в сфере обеспечения авиационной безопасности, осуществляется успешно. Совет также обратил внимание на предусмотренные ICASS приоритеты на трехлетний период 2014–2016 гг. и, отметив тот факт, что эти виды деятельности зависят от добровольных взносов, представил разбивку расходов на реализацию ICASS и уточненную информацию о взносах в натуральном выражении, а также о потребностях во взносах на следующий трехлетний период.

13.4 В документе WP/14 Совет представил предложения о пересмотре резолюции A37-17 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*. Предлагаемый пересмотр отражает существенные события, происшедшие в области авиационной безопасности после 37-й сессии Ассамблеи, включая результаты HLCAS и ряд совместных заявлений, принятых региональными конференциями по авиационной безопасности, проходившими в 2011 и 2012 гг. Проект резолюции включает поправки, обусловленные необходимостью уточнения намерения действующей политики и исключения положений, достигших своей цели. В резолюции сохранена принятая в 2010 году Декларация по авиационной безопасности, что свидетельствует о сохранении актуальности ее принципов в деле расширения международного сотрудничества.

13.5 В документе WP/178 Египет проинформировал о предпринимаемых мерах по выполнению основных требований обеспечения безопасности авиагруза и почты и подчеркнул важность внедрения более жестких положений по обеспечению безопасности груза и почты, предусмотренных поправкой 13 к Приложению 17.

13.6 Индонезия представила информацию о реализуемых процессах досмотра авиагруза и почты и проинформировала о ряде проблем, связанных с внедрением (WP/158). В документе подчеркивается важность ускорения процесса принятия положений Приложения 17 в целях внедрения безопасной цепи поставок и согласования положений Приложения 17 с требованиями к обеспечению безопасности, предъявляемыми таможенными органами и почтовыми ведомствами.

13.7 В документе WP/197 Российская Федерация определила ряд путей совершенствования сети координационных центров по авиационной безопасности (PoC). В документе отмечается необходимость разработки соответствующего оперативного инструктивного материала, а государствам рекомендуется использовать защищенную веб-ориентированную платформу AVSECPaedia, использовать современное телекоммуникационное оборудование и проводить тест-сеансы для оценки эффективности сети. В документе также содержится информация о деятельности PoC, функционирующего в Российской Федерации.

13.8 В документе WP/138 Венесуэла (Боливарианская Республика) предложила разработать инструктивный материал для оказания помощи государствам в использовании ориентированного на результаты подхода к обеспечению авиационной безопасности. В документе описываются различные обстоятельства и факторы, которые должны учитываться государствами при применении основанных на результатах мер безопасности, и подчеркивается, что государства могут извлечь выгоду из инструктивного материала, описывающего порядок эффективного и действенного применения таких мер.

13.9 Венесуэла (Боливарианская Республика) обратила особое внимание на выгоды электронного обучения и положительное влияние, которое такой метод может оказать на подготовку авиационных специалистов (WP/235), и подчеркнула необходимость оказания содействия использованию такого вида обучения для подготовки специалистов в области авиационной безопасности.

13.10 В документе WP/133 Австралия от имени 15 государств-членов и 6 международных организаций представила предлагаемую дорожную карту укрепления глобальной безопасности авиагруза. В этой дорожной карте, призванной служить "живым документом", содержится сводная информация об основных мероприятиях и предпринимаемых инициативах по укреплению глобальной безопасности авиагруза для противодействия угрозе незаконного вмешательства.

13.11 В документе WP/136 Австралия, Канада и Соединенные Штаты Америки представили информацию о реализации согласованной, поэтапной инициативы, предусматривающей внедрение основанного на применении технических средств досмотра жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) в этих государствах и в Европейском союзе с целью постепенного уменьшения ограничений на перевозку ЖАГ к 31 января 2014 года. В документе говорится о возможном влиянии досмотра ЖАГ на третьи страны, необходимости принятия международных действий и подготовке предписаний в отношении мер по контролю ЖАГ с целью разработки взаимопризнанных минимальных требований к досмотру, а также четкого и последовательного информирования пассажиров.

13.12 В документе WP/64 Бельгия от имени Европейского союза и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) высказала мнение о том, что ИКАО должна по-прежнему руководствоваться некоторыми рекомендациями

HLCAS для выполнения возложенного на нее мандата в сфере обеспечения авиационной безопасности и определения политики и приоритетов деятельности на предстоящий трехлетний период 2014–2016 гг. В документе Ассамблее предлагается рассмотреть эти приоритетные направления деятельности при обновлении *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*.

13.13 В документе WP/172 Никарагуа от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) затронула проблему оборота наркотиков и незаконной перевозки наркотических средств по воздуху, в частности самолетами авиации общего назначения, выполняющими скрытые операции, а также представила информацию об осуществляемом на международном уровне сотрудничестве, направленном на пресечение такой деятельности. В документе ИКАО предлагается обновить Стандарты и Рекомендуемую практику, разработать инструктивный материал, расширять международное сотрудничество и повышать степень осведомленности об этой проблеме в целях достижения согласованных на предыдущих Ассамблеях целей предотвращения этой деятельности.

13.14 В документе WP/128 Сингапур от имени 25 государств-членов представил информацию об осуществлявшейся в течение последних трех лет ИКАО деятельности по укреплению авиационной безопасности, и подчеркнул, что ИКАО, ее государствам-членам, авиационной отрасли и другим заинтересованным сторонам необходимо продолжить индивидуальную и совместную деятельность по борьбе с угрозой терроризма в гражданской авиации.

13.15 В документе WP/129, представленном Сингапуром от имени 26 государств-членов, приводится описание предлагаемых мер по реализации принципов, регулирующих международное сотрудничество в области авиационной безопасности, включая разработку Секретариатом плана действий с участием соответствующих заинтересованных сторон.

13.16 В документе WP/276 Международный совет аэропортов (МСА) подчеркнул важность сотрудничества между ИКАО и партнерами по отрасли в деле разработки инновационных процессов и технологий в целях повышения уровня авиационной безопасности и упрощения формальностей при перевозке пассажиров и внес предложение о том, что это необходимо отразить в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*.

13.17 В информационном документе (WP/124) Израиль обратил внимание на свое решение оборудовать парк гражданских воздушных судов лазерными системами для защиты от нападения с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК). В документе отмечается прогресс, достигнутый в процессе сертификации, и указывается, что, как ожидается, израильские воздушные перевозчики начнут выполнять международные полеты с действующими системами в начале 2014 года.

13.18 Индонезия представила информационный документ (WP/159) о реализации программы по повышению осведомленности об угрозе в международном аэропорту Нгура-Рай в Бали. Реализация программы по повышению осведомленности о подозрительной деятельности всех сотрудников службы безопасности аэропорта была начата в июне 2011 года в рамках сотрудничества с Австралией и, как ожидается, окажет помощь в обнаружении на раннем этапе потенциальных террористических угроз. Исходя из достигнутых положительных результатов на

настоящий момент, Индонезия планирует ввести данную программу еще в двух крупных аэропортах.

13.19 В информационном документе (WP/273) Республика Корея представила обзор передовой практики, реализуемой в международном аэропорту Инчхон и в других аэропортах, включая установку различных систем безопасности на базе передовых информационных технологий. В документе описываются процедуры повышения уровня безопасности зон ограниченного доступа, частично путем 100-процентного досмотра лиц, помимо пассажиров, и автоматического контроля транспортных средств.

13.20 Соединенные Штаты Америки представили в информационном документе (WP/104) доклад о основанных на оценке риска инициативах по обеспечению авиационной безопасности, которые они подготовили и реализовали с августа 2011 года в рамках постоянных усилий по более эффективному использованию ресурсов и повышению эффективности контрольно-пропускных пунктов при проверке большинства авиапассажиров. Основанные на разведывательной информации и оценке риска методы обеспечения безопасности в настоящее время используются в определенной степени во всех аэропортах Соединенных Штатов Америки и включают различные инициативы, в том числе предполетные мероприятия.

13.21 Вьетнам проинформировал Ассамблею в информационном документе (WP/345) о последних событиях в национальном масштабе, отметив усилия, направленные на упрощение операций с авиагрузом и создание безопасной цепочки поставок.

13.22 Комитет поддержал усилия Совета в деле реализации рекомендаций HLCAS и принял к сведению достигнутые на настоящий момент результаты. В частности, он с удовлетворением отметил оперативные действия, предпринятые Советом для решения вопроса, касающегося уязвимых мест в обеспечении безопасности авиагруза и угрозы, представляемой инсайдерами, путем ускоренного принятия поправки 13 к Приложению 17. Учитывая тот факт, что уже достигнут значительный прогресс в выполнении целого ряда других рекомендаций Конференции, включая регулярное обновление и распространение *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* и планы созыва симпозиума по инновациям в авиационной безопасности в 2014 году, Комитет одобрил подробный план работы, утвержденный Советом для выполнения всех рекомендаций HLCAS к концу 2016 года.

13.23 Комитет признал успешные результаты HLCAS в определении важных принципов обеспечения авиационной безопасности и напомнил о ряде ключевых рекомендаций HLCAS, призывающих ИКАО и государства-члены:

- a) содействовать применению основанного на оценке риска подхода к авиационной безопасности;
- b) обеспечить устойчивость методов обеспечения авиационной безопасности;
- c) поощрять договоренности о взаимном признании и международном сотрудничестве;
- d) содействовать инновациям;

е) осуществлять мероприятия по оказанию помощи.

13.24 Комитет согласился с тем, что такую деятельность следует рассматривать как приоритетное направление политики ИКАО в программе работы по обеспечению авиационной безопасности на трехлетний период 2014–2016 гг., в то время как Организация выполняет конкретные задачи, определенные в документах WP/12, WP/13, WP/64 и WP/128.

13.25 Комитет согласился с тем, что Декларация по авиационной безопасности остается актуальной и должна по-прежнему направлять усилия государств и других заинтересованных сторон на дальнейшее повышение авиационной безопасности. С удовлетворением отметив основные достижения в реализации мандата по обеспечению авиационной безопасности, определенного 37-й сессией Ассамблеи, Комитет вновь подтвердил, что ICASS является основной стратегией повышения авиационной безопасности в следующем трехлетнем периоде, отметив важность дальнейшего оказания поддержки мероприятиям ICASS путем финансовых и натуральных взносов государств.

13.26 Осознавая тот факт, что в настоящее время существует техническое решение для досмотра ЖАГ, Комитет с похвалой отозвался об усилиях нескольких государств постепенно смягчить существующие ограничения путем применения многоэтапного процесса досмотра жидкостей с помощью технических средств. Однако, учитывая потенциальное воздействие этого на третьи страны, Комитет согласился с тем, что необходим скоординированный подход и четкий обмен информацией между государствами, которые досматривают и которые не досматривают ЖАГ, с тем чтобы избежать недоразумений и причинения неудобств пассажирам. Он предложил Совету рассмотреть вопрос о разработке общепризнанных минимальных требований для использования государствами-членами.

13.27 Признавая важность устойчивости авиационной безопасности, Комитет поддержал предложение о том, что ИКАО подготовила план действий по реализации принципов международного сотрудничества в сфере авиационной безопасности, как описано в документе WP/129. В этой связи он приветствовал усилия ИКАО и государств-членов по применению к разработке мер авиационной безопасности и инструктивного материала подхода, основанного на учете риска и результатах, и призвал все государства укрепить устойчивость таких средств. Комитет подтвердил, что удовлетворенность пассажиров следует рассматривать в качестве основного фактора при разработке и внедрении мер авиационной безопасности.

13.28 Признавая, что сети координационных центров ИКАО является эффективным механизмом обмена критически важной информацией до, во время или после инцидента в области авиационной безопасности, Комитет призвал государства использовать возможности сети координационных центров и повышать эффективность Сети за счет введения точных контактных данных. Он также призвал государства проводить регулярные тестирования координационных центров в целях поддержания эффективности их работы. В этом контексте Комитет предложил ИКАО разработать инструктивный материал, способствующий использованию государствами сети координационных центров.

13.29 Отметив, что положения об обеспечении безопасности глобальной цепи поставок были усилены поправкой 13 к Приложению 17, члены Комитета признали, что факторы риска применительно к авиагрузу и почте остаются существенными. При наличии обновленного инструктивного материала об обеспечении безопасности авиагруза и почты Комитет подчеркнул

необходимость для государств обеспечивать эффективную реализацию Стандартов, касающихся груза, а также продолжать совершенствовать меры по обеспечению безопасности груза и цепи поставок путем совместных инициатив с участием всех заинтересованных сторон. Он также призвал к международному сотрудничеству в качестве механизма расширенного взаимного признания мер при упрощении формальностей в процессе передвижения грузов. Комитет одобрил предлагаемую дорожную карту по укреплению глобальной безопасности авиагруза и призвал государства сообщать ИКАО о соответствующих видах деятельности, обратив внимание на то, что регулярное обновление поможет обеспечить глобальное единообразие режимов обеспечения безопасности авиагруза.

13.30 Усилия некоторых государств по внедрению положений об обеспечении безопасности груза и почты в своих соответствующих юрисдикциях, а также усилия, направленные на согласование грузовых и таможенных требований, были приняты к сведению Комитетом. Комитет подчеркнул важность принципа многосторонних отношений и призвал все государства-члены использовать имеющиеся платформы ИКАО для обсуждения политических вопросов, имеющих последствия для международной гражданской авиации.

13.31 Комитет признал факт использования авиационного сектора для целей преступной деятельности, включая незаконную перевозку наркотических средств и психотропных веществ по воздуху. Он подчеркнул важность продолжения активного сотрудничества ИКАО с Организацией Объединенных Наций и другими специализированными учреждениями, включая Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), при решении проблем, связанных с наркотическими веществами и имеющих отношение к международной гражданской авиации.

13.32 Комитет выразил поддержку предложению о том, чтобы Совет продолжал содействовать использованию методов обучения на основе использования компьютеров при подготовке специалистов в области авиационной безопасности.

13.33 Отметив ряд существенных событий в области авиационной безопасности за последние три года и учитывая важную роль ИКАО в глобальной деятельности по вовлечению международного сообщества гражданской авиации в процесс дальнейшего повышения авиационной безопасности, Комитет одобрил предлагаемую пересмотренную резолюцию *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*, а также согласился изменить название резолюции на *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности"*. Завершив работу по данному пункту повестки дня, Комитет согласился представить пересмотренную резолюцию для принятия пленарному заседанию.

Резолюция 13-xx. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в целях содействия их выполнению и практическому применению

путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования, доступны для понимания и логически упорядочены,

принимая во внимание, что в резолюции А37-17 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в резолюции А37-17 (добавления с А по I включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 38-й сессии,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, по состоянию на день закрытия 38-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* просить Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-17.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу общей безопасности,

принимая во внимание, что акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации превратились в основную угрозу ее безопасному и упорядоченному развитию,

принимая во внимание, что угроза террористических актов, включая угрозу, которую представляет собой использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, возможность применения против воздушных судов переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легкого оружия и реактивных гранат, пронос на борт жидкостей, гелей и аэрозолей в качестве компонентов самодельных взрывных устройств, диверсия или попытка диверсии с использованием самодельных взрывных устройств, незаконный захват воздушных судов, нападения на авиационные объекты, в том числе в неконтролируемой зоне, и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, серьезно сказывается на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставя под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушных судов и на земле, и подрывая веру народов мира в безопасность международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что все акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации являются тяжким преступлением и нарушением международного права,

напоминая о резолюциях А33-1 и А36-19 Ассамблеи и рекомендациях проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров,

напоминая о Декларации по авиационной безопасности, которая была принята 37-й сессией Ассамблеи,

напоминая о совместных заявлениях, принятых на региональных конференциях ИКАО по авиационной безопасности, состоявшихся в 2011 и 2012 гг.,

напоминая о совместном коммюнике ИКАО – ВТАМО в ходе совместной конференции по повышению безопасности авиагруза и упрощению формальностей "Синергия на основе сотрудничества", состоявшейся в Сингапуре в июле 2012 года,

напоминая о коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале в сентябре 2012 года, и о выводах и рекомендациях этой Конференции,

отмечая с удовлетворением действия по осуществлению Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности и относящихся к ней семи стратегических направлений деятельности, принятых Советом 17 февраля 2010 года и предусматривающих рамки деятельности ИКАО в области авиационной безопасности на трехлетние периоды 2011–2016 гг.,

1. *решительно осуждает* все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются;

2. *с негодованием отмечает* акты и попытки актов незаконного вмешательства, направленные на полное разрушение в полете гражданских воздушных судов, включая любое злонамеренное использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и причинение гибели людям, находящимся на борту воздушного судна и на земле;

3. *вновь подтверждает*, что ИКАО и государства-члены должны и впредь придавать вопросам авиационной безопасности наивысший приоритет и выделять необходимые ресурсы;

4. *призывает* все государства-члены подтвердить свою решительную поддержку последовательной политики ИКАО, принимая самые эффективные меры на индивидуальной основе и в сотрудничестве с другими государствами для предотвращения актов незаконного вмешательства и наказания лиц, совершивших, планировавших, спонсировавших любые такие акты и финансировавших участников преступного сговора;

5. *вновь подтверждает* ответственность ИКАО за содействие последовательному и единообразному решению вопросов, которые могут возникнуть между государствами-членами в областях, затрагивающих безопасную и упорядоченную работу международной гражданской авиации во всем мире;

6. *порукает* Совету продолжать на первоочередной основе свою работу относительно мер по предотвращению актов незаконного вмешательства на основании стратегического направления, предусмотренного Всеобъемлющей стратегией ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, и обеспечивать, чтобы эта работа выполнялась с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *выражает признательность* государствам-членам за добровольные взносы в виде людских и финансовых ресурсов для Всеобъемлющей стратегии ИКАО в области авиационной безопасности, предоставленные в течение трехлетнего периода 2011–2013 гг.;

8. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать предоставлять финансовую поддержку деятельности Организации в области авиационной безопасности, проводимой дополнительно к той, которая финансируется из бюджета Регулярной программы, в рамках Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Международные юридические документы, принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

а) Международные юридические документы

Ассамблея,

принимая во внимание, что обеспечение защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства усилено Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год), Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 год), Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 год), Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1988 год), Конвенцией о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год), Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год), Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 2010 год) и двусторонними соглашениями о борьбе с такими актами,

1. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, стать участниками Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год), Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 год), Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 год) и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год), Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год) и Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 2010 год). Перечни государств –

участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection;

2. *призывает* государства, которые еще не стали участниками Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, приступить, еще до ратификации, принятия, утверждения или присоединения, к реализации принципов этого документа и призывает государства, изготавливающие пластические взрывчатые вещества, ввести как можно скорее практику маркировки таких взрывчатых веществ;

3. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю продолжать напоминать государствам о важности вступления в число участников Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Протокола 2010 года, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, а также Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения и оказывать необходимую помощь государствам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

б) Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений

Ассамблея,

принимая во внимание, что пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации можно в значительной степени способствовать путем принятия государствами-членами национального уголовного законодательства, предусматривающего суровые меры наказания за такие акты,

1. *призывает* государства-члены уделять особое внимание принятию надлежащих мер против лиц, совершающих, планирующих, спонсирующих, финансирующих акты незаконного захвата воздушных судов, диверсионные акты или попытки диверсий или другие акты или попытки актов незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, или способствующих их осуществлению, и, в частности, включить в свои законодательства нормы, предусматривающие суровое наказание таких лиц;

2. *призывает* государства-члены принять надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов, диверсионные акты или попытки диверсий либо акты или попытки актов незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений или усиления существующих мер и заключения соответствующих соглашений о борьбе с такими актами, предусматривающих выдачу лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Технические меры по обеспечению безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства требует постоянной бдительности, а также разработки и претворения в жизнь позитивных защитных мер со стороны Организации и государств-членов,

принимая во внимание, что существует очевидная необходимость укрепления безопасности на всех этапах и во всех процессах, связанных с перевозкой лиц, их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправок,

принимая во внимание, что машиночитываемые проездные документы укрепляют безопасность, повышая целостность документов, удостоверяющих личность путешествующих и членов экипажа,

принимая во внимание, что такие машиночитываемые проездные документы позволяют осуществлять сотрудничество между государствами на высоком уровне для усиления противодействия злоумышленному использованию паспортов, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

принимая во внимание, что машиночитываемые проездные документы и другие средства получения информации о пассажирах также могут использоваться в целях авиационной безопасности, добавляя важный уровень к системе международной гражданской авиации, для выявления террористов и предотвращения актов незаконного вмешательства задолго до процесса посадки на борт воздушного судна,

принимая во внимание, что угрозы системам обработки авиагруза и почты в целом требуют глобального подхода к разработке и внедрению требований и передовой практики в сфере обеспечения безопасности, включая сотрудничество с соответствующими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТамО), Всемирный почтовый союз (ВПС) и Международная морская организация (ИМО);

принимая во внимание, что ответственность за обеспечение претворения в жизнь этих мер безопасности правительственными учреждениями, аэропортовыми властями и эксплуатантами воздушных судов лежит на государствах-членах,

принимая во внимание, что осуществление мер безопасности, поддерживаемых ИКАО, является эффективным средством предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

принимая во внимание, что контрмеры по защите гражданской авиации могут быть эффективными лишь в случае использования высококвалифицированного персонала служб безопасности в дополнение к проведению проверок при приеме на работу, сертификации и контролю качества,

принимая во внимание, что для обеспечения эффективности и действенности мер авиационной безопасности и упрощения формальностей и для определения будущих режимов досмотра в целях безопасности требуются инновационные технологии и процессы,

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь придавать наивысший приоритет принятию эффективных мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, соответствующих существующей угрозе безопасности международной гражданской авиации, учитывать новый и меняющийся характер этой угрозы и регулярно обновлять положения Приложения 17 к Чикагской конвенции в контексте угроз и рисков;

2. *просит* Совет в дополнение к мандату Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ), вытекающему из Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, завершить проведение исследований по методам обнаружения взрывчатых веществ или взрывчатых составов, особенно по маркировке вызывающих озабоченность взрывчатых веществ, помимо пластических, в целях выработки, при необходимости, соответствующего всеобъемлющего правового режима;

3. *настоятельно призывает* все государства, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами, принять все возможные меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, в частности такие меры, которые требуются или рекомендуются Приложением 17, а также те меры, которые рекомендованы Советом;

4. *настоятельно призывает* государства-члены активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации, и уделять соответствующее внимание инструктивному материалу, содержащемуся в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 Restricted) и размещенному на веб-сайте ИКАО ограниченного доступа;

5. *поощряет* продвижение государствами-членами вопросов авиационной безопасности как основополагающей составляющей национальных, социальных и экономических приоритетов, планирования и деятельности;

5bis поощряет государства-члены работать в партнерских отношениях с отраслью для подготовки, проведения испытаний в рабочих условиях и внедрения эффективных мер обеспечения безопасности;

6. *рекомендует* государствам-членам в соответствии со своим внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS и возможностям каждого государства способствовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы:

- a) расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами и отраслью по мере необходимости в интересах обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации;

- b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующей технологии;
- c) задействовать современные технологии для выявления запрещенных материалов и предотвращения провоза таких материалов на борту воздушных судов с соблюдением неприкосновенности частной жизни и безопасности отдельных лиц;
- d) определить основанные на оценке риска, надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, функционально жизнеспособные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их воздействие на пассажиров и легитимную торговую деятельность;
- e) рассматривать постоянную угрозу, которую представляют взрывчатые вещества в виде жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), включая реализацию технических решений, необходимых для постепенного снятия ограничений на перевозку ЖАГ в ручной клади;
- f) обращаться с рейсами, прибывающими из государств, в которых применяются методы проверки ЖАГ, так же, как с рейсами, прибывающими из государств, в которых действуют ограничения на перевозку ЖАГ;
- g) активизировать усилия по укреплению системы обеспечения безопасности авиагруза и почты путем:
 - i. разработки прочных, устойчивых и жизнеспособных рамок обеспечения безопасности авиагруза и почты;
 - ii. эффективного внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
 - iii. принятия общего подхода к цепи поставок в отношении безопасности авиагруза и почты;
 - iv. создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
 - v. проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи поставок авиагруза;
 - vi. обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
 - vii. расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
- h) учитывать потенциальную уязвимость беспилотных авиационных систем с точки зрения безопасности в целях предотвращения актов незаконного вмешательства.

7. *призывает* государства-члены изучить механизмы обмена информацией, включая использование сотрудников по связям и дальнейшее применение предварительной информации о пассажирах (API), которая предоставляется авиакомпаниями для сокращения риска для пассажиров при обеспечении защиты неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод;

8. *призывает* государства-члены, в рамках осуществления их суверенитета, сводить к минимуму нарушения воздушных путешествий, вызванные путаницей и непоследовательным толкованием стандартов, путем сотрудничества и координации действий с целью последовательного, эффективного и действенного выполнения положений SARPS и инструктивного материала и путем своевременного предоставления пассажирам доступной информации;

9. *призывает* государства-члены при обращении к другому государству с просьбой о применении мер безопасности для защиты воздушного судна, прибывающего на его территорию, в полной мере учитывать меры безопасности, уже применяемые в запрошенном государстве, и, если это уместно, признавать такие меры в качестве эквивалентных;

10. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, начать выпускать только машиночитываемые паспорта в соответствии со спецификациями части 1 документа Дос 9303;

11. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

- a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 и Приложения 9 "Упрощение формальностей" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;
- b) когда это уместно, включать в повестку дня совещаний ИКАО вопросы, касающиеся авиационной безопасности;
- c) и впредь способствовать разработке эффективных и новаторских процедур и концепций обеспечения авиационной безопасности посредством проведения повышающих осведомленность региональных и субрегиональных мероприятий по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств, в том числе в сотрудничестве с отраслевыми заинтересованными сторонами и изготовителями оборудования в части разработки технологий досмотра пассажиров и груза следующего поколения;
- d) продолжать сотрудничество с Группой экспертов по авиационной безопасности в целях рассмотрения новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры, включающие досмотр и контроль в целях безопасности лиц, помимо пассажиров, имеющих доступ в охраняемые объекты аэропорта, более качественный досмотр пассажиров и багажа, надлежащие меры контроля в целях безопасности для груза, каналов поставок и поставщиков услуг, а также отбор и подготовку лиц, применяющих и осуществляющих меры безопасности;

- e) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур с целью оказания государствам помощи в достижении взаимовыгодных договоренностей, включающих соглашения о проверке в целях безопасности в одном пункте, которые признают эквивалентность мер авиационной безопасности в тех случаях, когда они обеспечивают аналогичные результаты, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном обмене информацией в отношении их систем авиационной безопасности;
- f) продолжать заниматься другими угрозами и рисками, включая киберугрозы авиационной безопасности, риски в неконтролируемой зоне аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения, в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности;

12. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю обновлять и изменять через соответствующие промежутки времени Руководство по безопасности и при необходимости разработать новый инструктивный материал, в том числе подробный инструктивный материал по жидкостям, аэрозолям и гелям и человеческому фактору, с целью помочь государствам-членам в реагировании на новые и существующие угрозы авиации и выполнении требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации;

13. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности обеспечить периодическое рассмотрение и обновление глобального *Заявления ИКАО о контексте риска*, предоставляющего методику оценки рисков для авиационной безопасности, которая может рассматриваться государствами-членами для использования в процессе дальнейшего совершенствования ими своих собственных оценок риска на национальном уровне и включать основанные на рисках оценки в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложении 17 или в любом другом документе ИКАО;

14. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности обеспечить привлечение специалистов в соответствующих областях к оценке рисков для авиационной безопасности и разработке SARPS, технических требований, инструктивного материала и других средств рассмотрения проблем авиационной безопасности, включая координацию с другими группами экспертов;

15. *порукает* Совету поручить Группе экспертов по авиационной безопасности анализировать на постоянной основе круг своих обязанностей и основополагающие процедуры в целях устранения препятствий способности Группы экспертов рассматривать весь спектр связанных с авиационной безопасностью вопросов.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Действия государств в связи с актом незаконного вмешательства

а) *Акты незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что акты незаконного вмешательства продолжают создавать серьезную угрозу безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что безопасность полетов воздушных судов, подвергшихся актам незаконного захвата, может быть поставлена под дополнительную угрозу в результате отказа в предоставлении аэронавигационных средств и средств обслуживания воздушного движения, блокировки взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, а также закрытия аэропортов,

принимая во внимание, что безопасность пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного захвата, также может быть поставлена под дополнительную угрозу, если воздушному судну, по-прежнему остающемуся захваченным, будет разрешено выполнить взлет,

1. *выражает обеспокоенность* по поводу вызовов в области безопасности гражданской авиации, связанных с новыми и существующими угрозами и изменением способов осуществления актов незаконного вмешательства;

2. *ссылается* в этом отношении на соответствующие положения Чикагской, Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, и *Протокола 2010 года, дополняющего Конвенцию о борьбе с захватом воздушных судов;*

3. *рекомендует,* чтобы государства учитывали упомянутые выше соображения при выработке своей политики и планов действий на случай актов незаконного вмешательства;

4. *настоятельно призывает* государства-члены предоставлять помощь воздушному судну, подвергшемуся акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

5. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы воздушное судно, подвергшееся акту незаконного захвата и совершившее посадку на его территории, задерживалось на земле, если только его вылет не диктуется важнейшей обязанностью защиты людей;

6. *признает* важность проведения консультаций между государством, где подвергшееся акту незаконного захвата воздушное судно совершило посадку, и государством эксплуатанта данного воздушного судна, а также уведомления государством, где воздушное судно совершило посадку, государств предполагаемого или объявленного назначения;

7. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства, а также использовать, при необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации воздушного судна, которое подверглось акту незаконного вмешательства, при проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна;

8. *осуждает* все случаи, когда государство-член не выполняет своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задержанного воздушного судна и передаче его компетентным полномочным органам или незамедлительной выдаче любого лица, обвиняемого в совершении акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

9. *осуждает* акты ложных сообщений об угрозах гражданской авиации и призывает государства-члены преследовать в судебном порядке лиц, виновных в совершении таких актов, в целях предотвращения нарушений деятельности гражданской авиации;

10. *призывает* государства-члены продолжать оказывать содействие в расследовании таких актов, а также в задержании и судебном преследовании лиц, ответственных за их совершение.

b) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что своевременно представляемые государствами официальные отчеты об актах незаконного вмешательства должны содержать всестороннюю и надежную информацию и являются основой для оценки и анализа этих актов,

принимая во внимание, что онлайн-база данных ИКАО об актах незаконного вмешательства представляет собой эффективное средство оперативного распространения информации, касающейся инцидентов в области авиационной безопасности, и является легкодоступной для государств-членов через защищенный портал ИКАО (<https://portal.icao.int>),

1. *с обеспокоенностью отмечает,* что государства, подвергшиеся актам незаконного вмешательства, зачастую не предоставляют Совету официальные отчеты о таких актах;

2. *настоятельно призывает* государства выполнять свои обязательства в соответствии со статьей 11 Гагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции, а также в соответствии с Приложением 17 и как можно скорее сообщать Совету после случаев незаконного вмешательства всю соответствующую информацию, требуемую этими статьями и SARPS, для того чтобы Секретариат мог хранить точную и полную информацию и анализировать тенденции и новые угрозы гражданской авиации;

3. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю в течение разумного периода времени после даты конкретного случая незаконного вмешательства обращаться к соответствующим государствам с просьбой о направлении в Совет в рамках своего национального законодательства всей соответствующей информации о таком случае, включая, в частности, информацию, относящуюся к выдаче или другим процессуальным действиям;

4. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю совместно с Группой экспертов по авиационной безопасности отслеживать, подбирать, выверять и анализировать представленные данные об актах незаконного вмешательства, информировать государства о тенденциях, потенциальных и новых угрозах и разрабатывать соответствующий инструктивный материал для противодействия новым и существующим угрозам.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) обеспечивает успешное выполнение мандата, предусмотренного добавлением Е к резолюции А37-17,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение на всемирной основе безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что государства-члены привержены соблюдению Приложения 17 и связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9,

принимая во внимание, что создание государствами эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов обеспечивает поддержку выполнению международных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) по авиационной безопасности и способствует достижению этой цели,

напоминая, что основную ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации несут государства-члены,

принимая во внимание, что реализация УППАБ доказывает свое предназначение в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению и что эта Программа продолжает пользоваться поддержкой государств, побуждая их предпринимать дальнейшие усилия по выполнению своих международных обязательств в сфере авиационной безопасности,

признавая, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок и других мероприятий в рамках УППАБ/механизма непрерывного мониторинга (МРМ), является составным и решающим элементом процесса мониторинга для достижения общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире,

признавая важность обеспечения в ограниченных масштабах транспарентности результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности с должным учетом потребности государств в получении информации о неустраненных проблемах в области авиационной безопасности и необходимости избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности,

принимая во внимание, что Совет утвердил механизм своевременного устранения значительных недостатков в сфере обеспечения авиационной безопасности (SSeC),

признавая важность согласованной стратегии содействия оказанию помощи государствам через посредство Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга,

признавая, что продолжение УППАБ необходимо для создания взаимного доверия между государствами-членами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

напоминая о том, что 37-я сессия Ассамблеи поручила Совету представить общий доклад о ходе выполнения УППАБ, включая его решение относительно исследования для оценки возможности применения МНМ в рамках УППАБ после завершения второго цикла проверок в 2013 году,

принимая во внимание принятое Советом решение о применении МНМ в рамках УППАБ после завершения второго цикла проверок в 2013 году,

принимая во внимание утверждение Советом плана перехода к УППАБ-МНМ, предусматривающего внедрение в полном объеме новой методики начиная с 1 января 2015 года,

1. *с удовлетворением отмечает*, что первый и второй циклы проверок в рамках УППАБ подтвердили эффективность этого средства выявления проблем в области авиационной безопасности и предоставления рекомендаций по их решению;

2. *выражает* свою признательность государствам-членам за сотрудничество в процессе проведения проверок и предоставлении экспертов по авиационной безопасности, сертифицируемых в качестве проверяющих в рамках УППАБ и используемых на краткосрочной основе при проведении проверок, а также предоставлении на долгосрочной основе экспертов, используемых в качестве руководителей групп проверяющих УППАБ;

3. *одобряет* решение Совета о применении МНМ в рамках УППАБ с 2015 года после успешного завершения второго цикла проверок УППАБ и переходного периода;

4. *просит* Совет осуществлять контроль за деятельностью в рамках УППАБ-МНМ по мониторингу уровня эффективного осуществления государствами критических элементов системы надзора в сфере авиационной безопасности, соблюдения SARPS ИКАО и реализации планов корректирующих действий государств;

5. *одобряет* политику обеспечения в ограниченных масштабах транспарентности результатов проверок в сфере авиационной безопасности в рамках УППАБ-МНМ, особенно в части оперативного уведомления о значительных недостатках в обеспечении авиационной безопасности;

6. *настоятельно рекомендует* государствам-членам оказывать полную поддержку ИКАО:

- a) соглашаясь на проведение миссий УППАБ-МНМ в установленные Организацией сроки по согласованию с соответствующими государствами;
- b) содействуя работе групп УППАБ-МНМ;
- c) подготавливая и представляя в ИКАО всю требуемую документацию;
- d) подготавливая и представляя соответствующий план мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;

7. *настоятельно рекомендует* всем государствам-членам, по мере целесообразности и с учетом аспектов суверенитета, предоставлять по запросу информацию о результатах проверок и других мероприятий УППАБ-МНМ, проведенных ИКАО, и мерах по устранению недостатков, предпринятых государством, в котором проводилась проверка;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения УППАБ.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Программа ИКАО по поддержке внедрения и развития в сфере авиационной безопасности (ПВР-авиационная безопасность)

Ассамблея,

принимая во внимание, что осуществление технических мер по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации требует финансовых ресурсов и подготовки персонала,

принимая во внимание, что несмотря на оказываемую помощь некоторые страны, в частности развивающиеся страны, не имеют системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и до сих пор сталкиваются с трудностями при осуществлении в полном объеме превентивных мер из-за недостатка финансовых, технических и материальных ресурсов,

1. *порукает* Совету просить Генерального секретаря осуществлять содействие и координацию помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании надзора в сфере авиационной безопасности, путем разработки согласованных, целенаправленных и эффективных рамок наращивания потенциала в области обеспечения безопасности международной;

2. *настоятельно призывает* государства-члены добровольно предоставлять финансовые средства и взносы в натуральном выражении в целях расширения масштабов и повышения эффективности мероприятий ИКАО по укреплению авиационной безопасности;

3. *предлагает* государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам также вносить вклад в дальнейшее развитие рамок ИКАО по наращиванию потенциала в сфере безопасности международной авиации;

4. *предлагает* развитым государствам оказывать помощь государствам, которые не могут выполнить программы рекомендуемых технических мер по защите воздушных судов на земле и, в частности, по обслуживанию пассажиров и обработке их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправок;

5. *предлагает* государствам-членам рассмотреть вопрос о запросе помощи ИКАО и других международных организаций для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

6. *предлагает* я государствам-членам воспользоваться возможностями ИКАО по предоставлению, оказанию содействия или координации краткосрочной и долгосрочной помощи по устранению недостатков в выполнении SARPS Приложений 17 и 9, а также возможностями ИКАО по максимальному использованию результатов проверок в рамках УППАБ для определения и нацеливания деятельности по укреплению потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности в интересах нуждающихся государств-членов;

7. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю анализировать качество и эффективность проектов ИКАО по оказанию помощи;

8. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны заключать партнерские соглашения в целях организации и осуществления деятельности по укреплению потенциала, охватывающие все заинтересованные стороны и включающие обязательства, принимаемые на себя всеми партнерами;

9. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю разрабатывать и обновлять программу подготовки ИКАО в области авиационной безопасности, учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ) и практикумы по авиационной безопасности;

9bis предлагает государствам-членам предоставлять учебную документацию для оказания помощи в будущей разработке и обновлении учебной программы ИКАО по авиационной безопасности, УКАБ и практикумов по авиационной безопасности;

10. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю контролировать, развивать и популяризировать сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), обеспечивая поддержание стандартов подготовки и достижение адекватных уровней сотрудничества;

11. *настоятельно призывает* государства-члены использовать УЦАБ для подготовки кадров в области авиационной безопасности;

12. *настоятельно призывает* государства-члены и организации направлять в ИКАО информацию о своих программах и мероприятиях по оказанию помощи в целях содействия эффективному и действенному использованию ресурсов;

13. *порушает* Совету поручить Генеральному секретарю содействовать координации программ и мероприятий по оказанию помощи путем сбора информации о таких инициативах;

14. *настоятельно призывает* международное сообщество рассмотреть вопрос о расширении помощи государствам и усилении сотрудничества между ними для того, чтобы иметь возможность воспользоваться результатами достижения целей и задач *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, в частности, в рамках деятельности Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ).

ДОБАВЛЕНИЕ G

Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира

Ассамблея,

принимая во внимание, что права и обязанности государств в соответствии с международными правовыми документами по авиационной безопасности и в соответствии с SARPS, принятыми Советом по авиационной безопасности, могли бы дополнить и усилить многостороннее и двустороннее сотрудничество между государствами,

принимая во внимание, что многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой основную юридическую основу для международной коммерческой воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

принимая во внимание, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

принимая во внимание, что акцент на результаты обеспечения безопасности, признание эквивалентных мер и концепции контроля в целях безопасности в одном пункте, а также уважение духа сотрудничества, зафиксированного в многосторонних и/или двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, являются основными принципами, реализация которых может в значительной мере способствовать устойчивому развитию системы авиационной безопасности,

1. *признает,* что успеха в устранении угроз гражданской авиации можно добиться только путем совместных усилий всех заинтересованных сторон и тесного рабочего взаимодействия между национальными учреждениями и органами регулирования авиационной безопасности во всех государствах-членах;

2. *настоятельно призывает* все государства-члены включать в свои многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности, учитывая типовую статью, принятую Советом 25 июня 1986 года, и типовое соглашение, принятое Советом 30 июня 1989 года;

3. *настоятельно призывает* все государства-члены принять приведенные ниже ключевые принципы в качестве основы международного сотрудничества в сфере авиационной

безопасности и обеспечивать эффективное сотрудничество в области авиационной безопасности между государствами, а также с ИКАО и другими международными организациями:

- a) уважение духа сотрудничества, зафиксированного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении;
- b) признание эквивалентных мер авиационной безопасности;
- c) акцент на результаты обеспечения авиационной безопасности;

4. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не сделали этого, включиться в сеть координационных центров (КЦ) по авиационной безопасности, созданную для передачи сообщений о непосредственной угрозе деятельности гражданского воздушного транспорта, в целях обеспечения в каждом государстве сети координаторов по безопасности международной авиации, и активизировать меры по координации и сотрудничеству для обеспечения обмена передовой практикой через сайт AVSECPaedia;

5. *настоятельно призывает* Совет поручить Генеральному секретарю содействовать реализации инициатив, позволяющих создать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между государствами-членами;

6. *просит Совет и впредь:*

- a) обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;
- b) анализировать различные обстоятельства и тенденции, связанные с предотвращением угроз международной гражданской авиации в различных регионах мира;
- c) подготавливать рекомендации об усилении мер по предупреждению и предотвращению таких актов незаконного вмешательства;

7. *порукает* Совету предпринимать с необходимой срочностью и оперативностью действия по рассмотрению новых и существующих угроз гражданской авиации в целях смягчения последствий любых нарушений воздушных поездок в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия единым и последовательным мерам со стороны государств и поощрения эффективного информационного общения государств с пассажирами.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

признавая, что наличие угрозы гражданской авиации обуславливает необходимость разработки государствами и соответствующими международными и региональными организациями эффективных глобальных ответных мер,

1. *предлагает* Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международному агентству по атомной энергии (МАГАТЭ), Международной организации уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ), Международной морской организации (ИМО), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Исполнительному директорату Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций (ИДКТК ООН), Целевой группе Организации Объединенных Наций по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ ООН), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Всемирной таможенной организации (ВТАО), Европейскому союзу (ЕС), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международному совету деловой авиации (МСДА), Международному координационному совету ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Ассоциации "Глобальный экспресс" (GEA), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международной ассоциации грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и другим заинтересованным сторонам продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

2. *порукает* Совету принять во внимание инициативу группы G8, касающуюся безопасности и упрощения международных поездок (SAFTI), и продолжать сотрудничество с этой группой и другими соответствующими группами государств, такими как Азиатско-Тихоокеанская ассоциация экономического сотрудничества (Инициатива по обеспечению безопасности торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе (STAR)), в работе, связанной с разработкой контрмер против угрозы, создаваемой переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК), и поощрять их выполнение всеми государствами-членами;

3. *порукает* Совету продолжать сотрудничество с Контртеррористическим комитетом (КТК) Организации Объединенных Наций в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе.

Декларация по авиационной безопасности

Ассамблея, признавая необходимость повышения авиационной безопасности во всем мире в свете непрекращающихся угроз гражданской авиации, включая попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшей место 25 декабря 2009 года, и других угроз

гражданской авиации; и *признавая* ценность совместных деклараций по безопасности гражданской авиации, принятых на региональных конференциях, проводившихся с целью укрепления международного сотрудничества, настоящим *настоятельно призывает* государства-члены предпринимать нижеследующие действия для расширения международного сотрудничества в целях противодействия угрозам гражданской авиации:

- 1) усиливать и поощрять эффективное применение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, с особым акцентом на Приложение 17 "Безопасность", и разрабатывать стратегии по устранению существующих и возникающих угроз;
- 2) усиливать процедуры досмотра в целях безопасности, уделять больше внимания человеческому фактору, использовать современные технологии для обнаружения запрещенных предметов и оказывать поддержку проведению научных исследований и разработок технических средств для обнаружения взрывчатых веществ, оружия и запрещенных предметов в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;
- 3) разрабатывать более эффективные меры безопасности в целях защиты аэропортовых объектов и повышения уровня безопасности в полете, обеспечивая при этом соответствующее совершенствование технологий и подготовку персонала;
- 4) разрабатывать и внедрять более жесткие и согласованные меры и передовую практику для обеспечения безопасности авиагрузов, учитывая при этом необходимость защиты цепи поставок авиагрузов в целом;
- 5) поощрять повышение уровня защиты проездных документов и подтверждения их достоверности с использованием Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) наряду с биометрической информацией и намерение представлять на регулярной основе сведения об утерянных или украденных паспортах в базу данных об утерянных или украденных проездных документах ИНТЕРПОЛа с целью предотвращения использования таких проездных документов для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- 6) повышать возможности государств-членов по устранению недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), путем обеспечения надлежащего доступа государств-членов к результатам проверок, что позволит более предметно ориентировать усилия по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи;
- 7) оказывать техническую помощь государствам, которым она требуется, включая финансирование и наращивание потенциала, а также передачу технологий в целях эффективного противодействия угрозам безопасности гражданской авиации, в сотрудничестве с другими государствами, международными организациями и отраслевыми партнерами;
- 8) поощрять более широкое использование механизмов сотрудничества между государствами-членами и отраслью гражданской авиации в области обмена информацией о мерах безопасности с целью избежать дублирования, по мере целесообразности, и раннего обнаружения угроз безопасности гражданской авиации и

- распространения информации о них, в том числе путем сбора и передачи предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR) в качестве дополнительной меры обеспечения безопасности, при одновременном обеспечении защиты личной жизни и гражданских свобод пассажиров;
- 9) обмениваться передовой практикой и информацией в ряде ключевых областей, таких как методики проведения досмотра и проверок, включая оценки перспективных технических средств досмотра для обнаружения оружия и взрывчатых веществ; защита документов и обнаружение мошенничества; распознавание признаков необычного поведения и основанный на угрозе анализ рисков; досмотр сотрудников служб аэропорта; защита неприкосновенности частной жизни и достоинства лиц и обеспечение безопасности воздушных судов.