

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 16 повестки дня: Авиационная безопасность. Политика****ВСЕОБЪЕМЛЮЩАЯ СТРАТЕГИЯ ИКАО В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ICASS)**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлен доклад о реализации всеобъемлющей стратегии ИКАО в трехлетний период 2014–2016 гг. и рекомендация продолжать реализацию ICASS в ожидании утверждения Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) утвердить дальнейшую реализацию ICASS в трехлетний период 2017–2019 гг. в качестве главной стратегии программы ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности в ожидании утверждения ГПАБ;
- б) призвать государства продолжать предоставлять добровольные взносы в поддержку программы ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия:</i>	Реализация ICASS будет проводиться с учетом наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы 2017–2019 гг. и/или за счет добровольных взносов.
<i>Справочный материал:</i>	A39-WP/20, Внедрение механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (МНМ-УППАБ) A39-WP/28, Отчет о Программе ИКАО по оказанию технического содействия в сферах обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей и охраны окружающей среды A39-WP/21, Отчет о Всеобъемлющем региональном плане в сфере обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке A39-WP/15, Разработка Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) A38-WP/13, A37-WP/18 и A37-WP/75 Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года) (Doc 10022)

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 Важное событие в истории разработки и реализации политики в области глобальной авиационной безопасности произошло в 2010 году, когда 37-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла *Декларацию по авиационной безопасности* и Всеобъемлющую стратегию ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), которые стали ключевыми инструментами для реализации руководящей роли и участия Организации в осуществлении своей программы в сфере обеспечения авиационной безопасности. Признавая необходимость повышения уровня авиационной безопасности во всем мире в свете сохраняющейся угрозы незаконного вмешательства, Декларация отражает важный консенсус государств – членов ИКАО. В ней определены девять приоритетных направлений деятельности государств, в первую очередь для повышения качества и укрепления процессов сбора и обмена информацией, содействия использованию современных технологий обнаружения и расширения возможностей государств в деле устранения недостатков. Декларация также подтвердила необходимость совершенствования Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS), связанных с авиационной безопасностью, и принятия мер для эффективного устранения новых и возникающих угроз. В целом, ей удалось укрепить политическую приверженность, сосредоточив внимание и консолидировав усилия для предотвращения незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

1.2 В то время как Декларация излагает обязательства государств укреплять авиационную безопасность по основным направлениям, ICASS делает акцент на направленность и усиление возможностей и потенциала ИКАО для эффективного осуществления своей программы в сфере авиационной безопасности. Стратегия сыграла важную роль в сосредоточении внимания и действий на тех областях авиационной безопасности, в которых прогресс и усовершенствования наиболее востребованы. Финансовые и неденежные взносы, сделанные государствами в целях повышения авиационной безопасности в соответствии с Декларацией и ICASS, в значительной мере способствовали ее успеху. ICASS стала ключевым инструментом в укреплении авиационной безопасности во всемирном масштабе, упрощении и сфокусированности международного/ межрегионального сотрудничества, развитии взаимодействия между правительствами и отраслью, улучшении координации действий между партнерами и мобилизации спонсорской помощи.

1.3 В настоящем документе освещаются итоги и достижения процесса реализации ICASS в трехлетний период 2014–2016 гг. и демонстрируется всецелая поддержка ею инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" и инициативы ИКАО по мобилизации ресурсов. Поскольку авиационная безопасность сталкивается как с уже знакомыми, так и с новыми грозными вызовами, в нем предлагается при дальнейшей разработке программы ИКАО в сфере авиационной безопасности обязательно учитывать важные уроки, извлеченные из реализации ICASS, и применять более целостный и ориентированный на результат подход к повышению глобальной авиационной безопасности в трехлетний период 2017–2019 гг. и далее.

2. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ

2.1 Ниже приведены основные события, связанные с реализацией ICASS в трехлетний период 2014–2016 гг.

- a) **Стратегическое направление деятельности 1: рассмотрение новых и существующих угроз.** Организация продолжала обеспечивать принятие любых рекомендованных мер на основе информации об угрозе. Кроме того, ИКАО постоянно работала над повышением степени осведомленности о рисках, продвижением политики, основанной на рисках, и внедрением культуры безопасности, определяемой степенью риска, чтобы устанавливались более

обоснованные стандарты и правила на основе оценки риска, опирающиеся на инструктивный материал, например, *Заявление ИКАО о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности*. В тесном сотрудничестве с Рабочей группой по угрозам и рискам (WGTR) Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSEC) ИКАО отслеживала потенциальные угрозы для авиационной безопасности (например, кибербезопасность, безопасность неконтролируемых зон и дистанционно пилотируемые авиационные системы, переносимые человеком самодельные взрывные устройства), и обеспечивала быстрое уведомление и распространение сведений о рисках для авиационной безопасности при помощи инструктивного материала для всех государств и заинтересованных сторон, что способствовало последовательному, эффективному и своевременному реагированию. Другой инструктивный материал был издан для повышения способности государств осуществлять приоритизацию ресурсов в сфере авиационной безопасности на основе оценки риска, в том числе: *Операции воздушных судов гражданской авиации над зонами конфликтов*, *Информация о ПЗРК*, *Руководство по оценке уязвимости аэропорта* и веб-хранилище по кибербезопасности на защищенном портале ИКАО (<https://portal.icao.int>). Важность рассмотрения новых и существующих угроз также подчеркивалась в деятельности ИКАО по непрерывному мониторингу и поддержке внедрения.

- b) **Стратегическое направление деятельности 2: содействие инновационным, эффективным и действенным подходам к обеспечению авиационной безопасности.** ИКАО сосредоточила усилия на инновациях, совместных и скоординированных действиях, например, организовала симпозиум ИКАО по инновациям в области авиационной безопасности (2014), совместно с Международным советом аэропортов (МСА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) провела Всемирную конференцию по авиационной безопасности (2015), оказывала поддержку программе МСА по совершенствованию безопасности полетов в аэропортах (APEX), создала Рабочую группу экспертов AVSEC по инновациям в области авиационной безопасности (WGIAS) и усовершенствовала AVSEC Paedia на защищенном портале ИКАО (<https://portal.icao.int>). Все эти действия были призваны стимулировать инновационные, эффективные и действенные подходы к авиационной безопасности.
- c) **Стратегическое направление деятельности 3: поощрение обмена информацией в области авиационной безопасности между государствами-членами.** Были предприняты усилия по постоянному повышению способности ИКАО надежным образом собирать, сопоставлять и распространять информацию об инцидентах, угрозах и тенденциях благодаря повышению функциональности соответствующих платформ ИКАО, в частности, сети координационных центров (PoC), в которую в настоящее время входят PoC почти всех государств-членов, базы данных об актах незаконного вмешательства и информации о результатах проверок Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) и вопросах, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC).
- d) **Стратегическое направление деятельности 4: поощрение глобального соблюдения норм и создание государствами устойчивой системы контроля за обеспечением авиационной безопасности.** На протяжении трехлетнего периода ИКАО улучшала последовательность и координацию деятельности по

устранению недостатков, выявленных в рамках УППАБ, в том числе в рамках Всеобъемлющего регионального плана в сфере обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке (AFI SECFAL), который был инициирован в качестве программы ИКАО для улучшения координации деятельности по оказанию помощи в Африке (см. A39-WP/20 "*Реализация механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (МНМ-УППАБ)*", A39-WP/28 "*Стратегия ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности*" и A39-WP/21 "*Отчет о Всеобъемлющем региональном плане в сфере обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке*"). Кроме того, ИКАО сотрудничала с государствами-членами, международными и региональными организациями и единомышленниками из отрасли, которые имели возможность помогать ресурсами и экспертами, чтобы расширить масштаб и увеличить эффективность предлагаемых мероприятий по оказанию помощи. Такие мероприятия включали в себя: сотрудничество в разработке и внедрении планов модернизации в сфере авиационной безопасности (ASIP); проведение курсов и практикумов ИКАО в рамках ASIP и сети учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ); совместную разработку и распространение информации и практикумов (например, инициативы ИКАО/Всемирной таможенной организации, связанные с грузами) и включение в программу ИКАО по оказанию помощи тех мероприятий, которые были разработаны другими поставщиками помощи .

- e) **Стратегическое направление деятельности 5: совершенствование человеческого фактора и повышение культуры безопасности.** Повышенное внимание было уделено рассмотрению сохраняющейся потребности в глобальной и региональной подготовке специалистов в области авиационной безопасности в сотрудничестве с учреждениями в сети УЦАБ ИКАО, в настоящее время насчитывающей 30 членов. В среднем по всей сети УЦАБ предлагалось 41 учебное мероприятие в год, обеспечившие подготовку 549 специалистов по авиационной безопасности из 109 государств. Кроме того, ИКАО продолжала работу по повышению уровня знаний и осведомленности национальных должностных лиц, специалистов и экспертов в области авиационной безопасности при помощи разработки трех инструктивных руководств: по системам управления авиационной безопасностью (SeMS), досмотру персонала и культуре авиационной безопасности.
- f) **Стратегическое направление деятельности 6: содействие взаимному признанию процедур обеспечения авиационной безопасности.** Продолжалась работа по содействию взаимному признанию процедур обеспечения авиационной безопасности на основе широкого сотрудничества с заинтересованными сторонами и отраслью, в том числе распространение недавно разработанного инструктивного материала *Признание эквивалентности мер безопасности*, а также обмен информацией и обсуждения в формате Группы экспертов по авиационной безопасности. Формализованные соглашения о взаимном признании процедур обеспечения авиационной безопасности приобретают все большее значение в процессах управления двусторонними отношениями в сфере авиационной безопасности.

- g) **Стратегическое направление деятельности 7: сосредоточение внимания государств, заинтересованных партнеров и ИКАО на важности обеспечения авиационной безопасности.** Активизация информационно-разъяснительной деятельности на национальном, региональном и международном уровнях привела к повышению степени осведомленности о глобальном контексте угроз для авиационной безопасности. Например, для повышения безопасности грузовых авиаперевозок ИКАО и Всемирная таможенная организация (ВТамО) осуществили ряд совместных инициатив, направленных на повышение уровня осведомленности органов авиационной безопасности, таможенных администраций и заинтересованных сторон о необходимости повышения авиационной и пограничной безопасности при одновременном стимулировании грузопотоков. Расширенное сотрудничество ИКАО с ВТамО включало, например, совместные конференции ИКАО/ВТамО, согласование рамок регулирования, совместные учебные курсы и публикацию документа под названием "*Глобальные авиагрузовые перевозки*".

3. ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

3.1 Из реализации ICASS за трехлетние периоды 2011–2013 гг. и 2014–2016 гг. было извлечено несколько уроков. Наиболее актуальны из них следующие:

- a) авиация будет сталкиваться с серьезными сохраняющимися и вновь появляющимися факторами риска для авиационной безопасности со стороны террористических группировок, радикально настроенных элементов и лиц, движимых иными соображениями (как зафиксировано в последовательных редакциях *Заявления о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности*), на фоне меняющейся глобальной ситуации в сфере авиационной безопасности, роста объемов пассажирских и грузовых перевозок, расширения инфраструктуры, финансовых трудностей и других событий в сфере воздушного транспорта. С учетом того, что к 2030 году ожидается увеличение международного пассажиропотока до 6 млрд человек по сравнению с 3,3 млрд в настоящее время, а объем авиагрузовых перевозок предположительно достигнет 125 млн тонн против нынешних 50 млн тонн (на основании прогнозов объемов воздушных перевозок, сделанных ИКАО и ИАТА), развитие авиационной отрасли будет иметь значительные последствия в плане возрастания уровня рисков для авиационной безопасности.
- b) SARPS ИКАО и инструктивный материал, в сочетании с деятельностью МНМ УППАБ и поддержкой внедрения, которую Секретариат ИКАО предоставляет государствам, вместе создают эффективную систему повышения уровня безопасности гражданской авиации. Прогресс государств в укреплении авиационной безопасности сейчас оценивается исходя из показателя эффективной реализации (EI) стандартов ИКАО методом постоянного мониторинга в рамках УППАБ и методом оценки реализации государством соответствующего плана модернизации в сфере авиационной безопасности (ASIP), имея в виду при этом, что в 2015 году деятельность по оказанию помощи и наращиванию потенциала распространялась на 118 государств, из которых 17 занимались реализацией своих ASIP. В то время как улучшение EI представляет собой новый инструмент оценки проводимой модернизации, по результатам деятельности ИКАО, направленной на оказание помощи, зафиксированы отчетливые признаки улучшений в процессе внедрения.

- c) по мере того, как террористы продолжают изобретать нововведения, авиационная безопасность сталкивается со все более сложной средой рисков. И хотя 10 актов незаконного вмешательства, отмеченные ИКАО в 2015 году, это меньше, чем 21 случай, зафиксированный годом ранее, в число первостепенных рисков для авиации в ближайшее время будут входить безопасность в неконтролируемых зонах, опасность кибератак на авиационную отрасль, все возрастающее использование дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), а также самодельных взрывных устройств, проносимых человеком.
- d) непрерывное совершенствование процесса эффективной реализации положений Приложения 17 "*Авиационная безопасность*" имеет первостепенное значение для обеспечения безопасности и регулярности международного воздушного транспорта. Для достижения и поддержания эффективной реализации указанных положений на уровне 100 % по сравнению с демонстрируемыми в настоящее время на глобальном уровне в среднем 71,59 % требуются согласованные усилия государств.
- e) в целях обеспечения устойчивости мер авиационной безопасности необходимо использовать широкий набор стратегий и инструментов управления факторами риска, чтобы добиться соответствия принимаемых мер безопасности уровню риска. С учетом все возрастающего интереса государств к выработке и реализации эффективных мер и подходов, основанных на оценке риска, ИКАО ведет активную деятельность по организации в регионах практикумов по управлению факторами риска. 11 практикумов было проведено в 2014 году и 21 практикум состоялся в 2015 году.
- f) региональное/международное сотрудничество и инициативы, а также государственно-частные партнерства, способствуют наращиванию потенциала и объединению дефицитных технических и финансовых ресурсов для укрепления авиационной безопасности. ИКАО приветствует многочисленные вклады и достижения государств, международных и региональных организаций и отрасли в успешной деятельности по сотрудничеству в деле противостояния вызовам.
- g) такие вопросы, как полеты гражданской авиации над или рядом с зонами конфликтов, кибербезопасность и применение ДПАС наглядно иллюстрируют необходимость комплексного подхода к проблемам авиационной безопасности, который обеспечил бы необходимый уровень координации с органами, занимающимися упрощением формальностей, безопасностью полетов, вопросами аэронавигации и другими соответствующими вопросами.
- h) установление четких крайних сроков в сфере обеспечения авиационной безопасности на основе конкретных и измеримых показателей должно заложить фундамент обновленных глобальных стратегических рамок ИКАО для поступательного повышения уровня авиационной безопасности с участием ИКАО, государств, международных и региональных организаций, представителей отрасли и других заинтересованных сторон по мере необходимости.

4. ICASS ПОСЛЕ 2016 ГОДА

4.1 Извлеченные ценные уроки подтверждают актуальность ICASS как цельной программы, рамки которой позволяют направлять деятельность ИКАО в области авиационной безопасности. В то же время Организация рассматривает возможность разработки такой программы, которая отражала бы общие амбиции и ответственность сторон на глобальном уровне, соответствующем направлению деятельности всех государств и отрасли в целом на укрепление авиационной безопасности, а также потребность в современном, дальновидном и амбициозном новом глобальном плане обеспечения авиационной безопасности. Предложение о создании Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) изложено в A39-WP/15 "*Разработка Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)*". ICASS следует продлить в ее существующем формате до того момента, когда ГПАБ будет утвержден к реализации и придет на смену ICASS.

4.2 Ключевые задачи ICASS "переходного периода" представлены в добавлении к настоящему документу. Важно отметить, что извлеченные уроки, изложенные выше в п. 3, служат основой для предварительной подготовки ГПАБ, включая постановку определенных и достижимых целей и задач, решения которых должны добиться государства, исходя из следующих соображений:

- a) поставленные цели универсальны и направлены на решение ключевых вопросов авиационной безопасности и противостояния вызовам в этой области как в развитых, так и в развивающихся государствах;
- b) существует необходимость в установлении показателей, которые были бы простыми, легко применимыми, достижимыми и экономичными, с тем, чтобы их могли при необходимости использовать все государства-члены с учетом своих конкретных особенностей и приоритетов.

4.3 Стратегическая программа ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности международной гражданской авиации должна плавно перейти от ICASS к ГПАБ, когда последний будет утвержден, причем на стратегические направления деятельности ICASS будет вновь делаться акцент, но уже в более целостном и ориентированном на результат формате.

ДОБАВЛЕНИЕ

ВСЕОБЪЕМЛЮЩАЯ СТРАТЕГИЯ ИКАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

КЛЮЧЕВЫЕ ЦЕЛИ НА ПЕРИОД С 2017 ГОДА: РАЗРАБОТКА ГПАБ

Стратегическое направление деятельности 1: Противодействие новым и существующим угрозам

Ключевые цели на 2017–2019 гг.: Продолжать усилия, направленные на то, чтобы государства предприняли значимые меры по интеграции эффективных методов и механизмов оценки угроз и рисков в свои национальные программы в области авиационной безопасности.

Стратегическое направление деятельности 2: Продвижение инновационных подходов в сфере авиационной безопасности

Ключевые цели на 2017–2019 гг.: Способствовать развитию обмена между государствами передовой практикой и новыми тенденциями в области систем и технологий обеспечения авиационной безопасности с использованием платформ ИКАО.

Стратегическое направление деятельности 3: Обмен информацией

Ключевые цели на 2017–2019 гг.: Совершенствовать механизмы информирования государствами об актах незаконного вмешательства в соответствии с положениями Приложения 17 и порядок распространения соответствующей информации.

Стратегическое направление деятельности 4: Обеспечение глобального соответствия требованиям

Ключевые цели на 2017–2019 гг.: Поднять в государствах на новый уровень внедрение и принять меры к устранению недочетов, выявленных в ходе мероприятий по проверке и мониторингу, увеличению потенциала и мобилизации ресурсов, для поддержки эффективной реализации региональных планов и инициатив, имеющих целью помочь развивающимся государствам в достижении более высокого уровня авиационной безопасности.

Стратегическое направление деятельности 5: Совершенствование человеческого фактора и культуры авиационной безопасности

Ключевые цели на 2017–2019 гг.: Поднять уровень программ подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности путем развития сотрудничества с организациями, входящими в систему УЦАБ ИКАО.

Стратегическое направление деятельности 6: Взаимное признание процессов по обеспечению авиационной безопасности

Ключевые цели на 2017–2019 гг.: Сократить ненужное дублирование мер по обеспечению авиационной безопасности путем оптимального использования соответствующих ресурсов для достижения желаемого и допустимого баланса между эффективностью мер безопасности и работы воздушного транспорта, включая оптимальное упрощение формальностей.

Стратегическое направление деятельности 7: Признание важной роли авиационной безопасности на всемирном уровне

Ключевые цели на 2017–2019 гг.: Повысить уровень осведомленности об угрозах авиационной безопасности в мире и способствовать развитию диалога на тему возникающих и будущих вызовов в сфере авиационной безопасности.

— КОНЕЦ —