

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****РАЗРАБОТКА ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Утвержденный срок реализации Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) истекает в этом году, и обсуждение будущей политики и рамок планирования, призванных заменить ICASS, сосредоточено на разработке "глобального" плана, в основу которого положены устремления международного сообщества в сфере обеспечения авиационной безопасности.

Настоящий документ содержит предложение о разработке Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), в котором будут отражены потребности государств и регионов, и который призван направлять усилия всех государств и других заинтересованных сторон по повышению уровня авиационной безопасности на основе определенных согласованных международным планом целей и задач. В данном документе предлагается провести систематические и всеобъемлющие консультации с государствами-членами и представителями отрасли для достижения консенсуса относительно структуры и содержания ГПАБ, в том числе для обеспечения того, чтобы его цели и задачи точно соответствовали потребностям государств и регионов.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету продолжать разработку ГПАБ на основе четких и выработанных коллективно глобальных целей и задач в области авиационной безопасности, подкрепляемых конкретными и измеримыми показателями;
- b) поручить Секретариату проконсультироваться с государствами-членами в целях обсуждения и доработки элементов ГПАБ на основе материалов в добавлениях А, В и С;
- c) согласиться с предлагаемой дорожной картой и сроками реализации, представленными в добавлении D.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Реализация Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) и ГПАБ будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет добровольных взносов

Справочный материал	A39-WP/20 "Реализация механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (МНМ-УППАБ)" A39-WP/28 "Доклад о Программе технической помощи ИКАО в области безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей и охраны окружающей среды" A39-WP/14 "Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS)" A38-WP/13, A37-WP/18 и A37-WP/75 Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года) (Дос 10022)
---------------------	--

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Утвержденный срок реализации Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) истекает в конце текущего трехлетнего периода после того, как она на протяжении двух трехлетних периодов она функционировала в качестве основных программных рамок Организации в сфере авиационной безопасности. Рассматривая тенденции, трудности и возможности, которые должны учитываться в будущем рамочном документе, Совет учел опыт реализации ICASS и считает, что настало время определить концепцию и дорожную карту для перехода от ICASS к новому ориентированному на будущее и целостному глобальному плану обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

1.2 Учитывая опыт успешной реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП), наличие действительно "глобального" плана в сфере обеспечения безопасности полетов пойдет на пользу государствам и отрасли. Этот план будет содержать руководящие указания по установлению приоритетов на международном, региональном и государственном уровнях и создаст рамки для сотрудничества государств между собой и с заинтересованными сторонами для достижения совместных целей в решении общих проблем в глобальном масштабе и принятия мер по дальнейшему повышению уровня авиационной безопасности. Полезные уроки можно извлечь из опыта реализации ГПБП и ГАНП, признавая при этом, что сфера авиационной безопасности имеет фундаментальные отличия от сферы безопасности полетов и аэронавигации.

## 2. ОБЗОР НЫНЕШНЕЙ СИТУАЦИИ

2.1 Ниже перечислены инструменты политики, определяющие направление программы ИКАО в области авиационной безопасности и служащие основой для установления приоритетов Организации:

- a) Декларация по авиационной безопасности в резолюции A37-17, подтвердившая приверженность государств-членов усилиям по укреплению авиационной безопасности в глобальном масштабе;
- b) ICASS, которая на протяжении двух трехлетних периодов (2011–2016 гг.) определяет семь основных стратегических направлений деятельности Организации, принятых на 37-й сессии Ассамблеи;

- c) выводы и рекомендации Конференции высокого уровня по авиационной безопасности 2012 года, направленные на укрепление глобальных рамок в сфере обеспечения авиационной безопасности, в частности, путем уменьшения риска для безопасности авиагруза и почты и решения проблемы инсайдерской угрозы;
- d) принятые Ассамблеей ИКАО резолюции, посвященные *Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности.*

2.2 Руководствуясь вышепоименованными средствами политики, Организация добилась прогресса в осуществлении своего мандата в области авиационной безопасности, в том числе в части продвижения во всем мире эффективных мер обеспечения безопасности; укрепления инициатив в сфере оказания и координации помощи, наращивания потенциала и развития партнерских отношений; укрепления потенциала по противодействию новым и возникающим угрозам; эффективности деятельности в области проверок и контроля.

2.3 Однако работа по укреплению глобальной авиационной безопасности по-прежнему является чрезвычайно сложным делом, характеризующимся непростой, постоянной изменяющейся ситуацией при отсутствии реальных перспектив конкретного управления факторами риска. Например, для противодействия существующим и будущим вызовам в сфере авиационной безопасности требуются коллективные усилия со стороны государств и отрасли по внедрению новых технологий и процессов. О необходимости использования более широкого подхода к решению вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности говорят проблемы в сфере кибербезопасности и дистанционно пилотируемых авиационных систем; в сфере авиационной безопасности необходимо использовать комплексный подход, обеспечивающий надлежащую координацию с вопросами упрощения формальностей, безопасности полетов, аэронавигации и другими соответствующими областями. Следует поощрять более своевременный обмен критической информацией между государствами и отраслью, а также между специалистами в области авиационной безопасности и партнерами, которым требуется такая информация, о чем свидетельствуют недавние события, связанные с полетами гражданских воздушных судов вблизи зон конфликтов.

### 3. КЛЮЧЕВЫЕ СООБРАЖЕНИЯ

3.1 В будущей системе обеспечения авиационной безопасности необходимо отойти от замкнутости на ИКАО и перейти к подходу, определяющему совместные устремления и обязанности всех государств, с тем чтобы помочь направить усилия государств на последовательное укрепление авиационной безопасности. При дальнейшей разработке ГПАБ предлагается исходить из следующих ключевых соображений, которые учитывают рекомендации Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/27, март 2016 года):

- a) В основе мер по противодействию существующим и будущим вызовам в области авиационной безопасности должны по-прежнему лежать семь стратегических направлений деятельности ICASS, которые в связи с этим должны помочь определить структуру ГПАБ. Предполагается, что ICASS плавно перейдет ГПАБ после его утверждения, а стратегические направления деятельности ICASS будут по-новому переосмыслены в рамках более целостной и глобальной структуры. В ГПАБ можно также включить и другие

вспомогательные стратегии (например, стратегию ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала).

- b) В основе ГПАБ в качестве его основной цели должен лежать принцип последовательного укрепления авиационной безопасности в соответствии с стратегической целью ИКАО. Из практических соображений укрепление авиационной безопасности определяется как повышение эффективности и действенности обеспечения авиационной безопасности в целях уменьшения риска актов и попыток актов незаконного вмешательства и смягчения их последствий; это подразумевает достижение и получение качественных улучшений при контроле расходов на меры безопасности.
- c) Как видно из добавления А, основные компоненты, определяющие ГПАБ, должны концентрироваться вокруг шести ключевых тем, в рамках которых можно решать конкретные задачи. Он также включает четыре широкие области "инструментов реализации", которые способствуют достижению целей не только в рамках какой-то одной ключевой тематики, но и по всем темам. Несмотря на необходимость дальнейшей проработки и уточнения деталей ГПАБ, шесть ключевых тем ГПАБ можно использовать для определения рамок обсуждения.
- d) В добавлении В представлено ориентировочное оглавление плана, определяющее его предлагаемый формат.
- e) Разработка целей и задач на краткосрочную и долгосрочную перспективу и увязывание их с долгосрочными целями для реализации крупных усовершенствований на основе представленного в добавлении С ориентировочного перечня. Цели и задачи в области безопасности полетов и аэронавигации уже широко используются, однако в сфере авиационной безопасности этого еще не произошло, и требуется дальнейшее обсуждение. Пока преждевременно предполагать как могут выглядеть конкретные цели и задачи ГПАБ.
- f) Выбор показателей эффективности для того, чтобы можно было с помощью по крайней мере одного показателя за согласованный контрольный год отслеживать решение целевых задач. Показатели должны быть сравнительно простыми, легкими в использовании и экономически необременительными, с тем чтобы их могли соответственно использовать все государства-члены, принимая во внимание их конкретные условия и приоритеты. В качестве возможного показателя мог бы использоваться уровень эффективного внедрения, оцененный при осуществлении механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ).
- g) Необходимость проведения более широких консультаций, позволяющих всем государствам-членам, организациям и отрасли внести свой вклад и "сказать свое слово" при разработке плана.

3.2. Учитывая вышесказанное, Совет предполагает, что ГПАБ будет разрабатываться на структурированной и скоординированной основе при участии государств-членов,

международных и региональных организаций и всех сторон, работающих в сфере авиационной безопасности авиации. Одним из важных факторов успеха будут служить системные и всеобъемлющие консультации, которые обеспечат достижение консенсуса, лежащего в основе всего достигнутого в глобальной гражданской авиации; такие консультации способствуют установлению задач и целей, отвечающих потребностям соответствующих государств и регионов.

#### **4. ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ**

4.1 В добавлении D представлена предлагаемая дорожная карта и план-график окончательного одобрения и внедрения ГПАБ. Продвигаться вперед можно в два этапа. На первом этапе (после 39-й сессии Ассамблеи и до начала 2018 года) ИКАО будет проводить регулярные консультации, способствовать открытому диалогу и поощрять участие государств-членов и заинтересованных сторон путем проведения серии региональных конференций и/или других региональных консультаций. Это также повлечет за собой созыв в середине 2018 года Конференции высокого уровня для выработки глобального консенсуса по ГПАБ и обязательств государств в отношении указанных в нем целей и задач. На втором этапе ожидается, что Совет утвердит в конце 2018 года ГПАБ к внедрению.

4.2 Отметив, что разработка ГПАБ потребует постоянного вовлечения Секретариата ИКАО, Совет также с признательностью отреагировал на предложение Группы экспертов по авиационной безопасности предоставить ресурсы и экспертное содействие для оказания при необходимости помощи в периодическом рассмотрении предлагаемого плана.

#### **5. МЕРЫ ПЕРЕХОДНОГО ХАРАКТЕРА**

5.1 С достаточной вероятностью ожидается, что стратегические направления деятельности ICASS найдут в отражении ГПАБ в той мере, в какой они остаются актуальными. В документе A39-WP/14, посвященном ICASS, предлагается, чтобы до утверждения и внедрения ГПАБ в 2019 году Организация продолжала руководствоваться ICASS для обеспечения того, чтобы в ИКАО в этот период имела всеобъемлющую политику и программную основу.

---



## ДОБАВЛЕНИЕ А

### КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ





**ДОБАВЛЕНИЕ В**  
**ОРИЕНТИРОВОЧНОЕ ОГЛАВЛЕНИЕ**

Краткое содержание	
Глава 1	Введение
Глава 2	Подведение итогов <ul style="list-style-type: none"><li>• Достигнутый прогресс в повышении уровня безопасности международной гражданской авиации</li><li>• Обзор угроз и факторов риска</li><li>• Уязвимость системы воздушного транспорта</li><li>• Тенденции в области воздушного транспорта с точки зрения авиационной безопасности</li></ul>
Глава 3	Необходимость в Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности Ключевые и основополагающие принципы обеспечения авиационной безопасности Партнеры по обеспечению авиационной безопасности
Глава 4	Приоритеты в области авиационной безопасности
Глава 5	Цели и задачи
Глава 6	Инструменты реализации
Глава 7	Вспомогательные стратегии
Глава 8	План действий по внедрению
Глава 9	Мониторинг хода выполнения и отчетность
Глава 10	Вопросы управления
Добавления	По необходимости

-----



## ДОБАВЛЕНИЕ С

### ОРИЕНТИРОВОЧНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕЙ И ЗАДАЧ

**ЦЕЛЬ 1. Укрепление потенциала в противодействии всем угрозам для авиационной безопасности**

*Задача 1.* К 20xx году государствам использовать эффективные методы оценки факторов угрозы и риска.

*Задача 2.* К 20xx году государствам предпринять значительные усилия по внедрению основанных на оценке факторов риск мер и подходов.

*Задача 3.* К 20xx году государствам внедрить механизмы, обеспечивающие более активный обмен информацией об угрозах.

**ЦЕЛЬ 2. Достижение более высокого уровня эффективного внедрения положений Приложения 17 ИКАО**

*Задача 4.* К 20xx году государствами и регионами достичь уровня соблюдения положений, позволяющего существенно улучшить положение дел в сфере обеспечения авиационной безопасности.

*Задача 5.* К 20xx году мобилизовать дополнительные ресурсы для эффективной реализации мер по обеспечению авиационной безопасности.

*Задача 6.* К 20xx году значительно уменьшить количество государств, имеющих нерешенные вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC).

**ЦЕЛЬ 3. Способствовать развитию людских ресурсов в сфере обеспечения авиационной безопасности**

*Задача 7.* К 20xx году государствам предпринять существенные меры по продвижению культуры обеспечения безопасности во всех организациях.

*Задача 8.* К 20xx году государствам предпринять значительные усилия по наращиванию потенциала специалистов в сфере обеспечения безопасности.

**ЦЕЛЬ 4. Повысить эффективность и действенность мер безопасности за счет внедрения инноваций в процессы и технологии**

*Задача 9.* К 20xx году государствам укрепить технологический потенциал для противодействия угрозе, создаваемой ЖАГ.

*Задача 10.* К 20xx году государствам предпринять значительные усилия для активизации научно-исследовательской работы, способствующей инновациям.

*Задача 11.* К 20xx году всем государствам использовать платформу ИКАО для обмена передовой практикой в сфере досмотра.

*Задача 12.* К 20xx году государствами активизировать усилия по принятию к использованию систем других государств, признанных эквивалентными.

**ЦЕЛЬ 5. Повысить уровень внедрения путем наращивания потенциала**

**Задача 13.** К 20xx году активизировать установление региональных партнерских отношений для проведения эффективных и целенаправленных мероприятий по наращиванию потенциала в поддержку региональных инициатив и планов.

**ЦЕЛЬ 6. Интегрированный подход к обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и к другим дисциплинам**

**Задача 14.** К 20xx году всем государствам предпринять дополнительные усилия для внедрения межфункционального подхода к обеспечению авиационной безопасности.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДОРОЖНАЯ КАРТА И СРОКИ

Этап	Действия	Сроки
1	Утвердить концепцию ГПАБ и план работы	IV кв. 2016 г.
2	Завершить подготовку первого проекта ГПАБ для проведения консультаций	II кв. 2017 г. (после AVSECP/28)
3	Провести консультации с государствами-членами и всеми заинтересованными сторонами путем проведения серии региональных консультаций	III кв. 2017 г. – II кв. 2018 г.
4	Конференция высокого уровня для достижения согласия по ГПАБ и обязательств по задачам	II кв. 2018 г.
5	Утвердить ГПАБ в Совете в полном объеме для начала внедрения	IV кв. 2018 г. (215-я сессия)
6	Доклад о положении дел на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО	IV кв. 2019 г.

— КОНЕЦ —