

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****РАЗРАБОТКА И ОБНОВЛЕНИЕ СТАНДАРТОВ И ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА  
ПО НОВЫМ И ВОЗНИКАЮЩИМ УГРОЗАМ**

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени африканских государств<sup>2</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе рассматриваются новые и возникающие угрозы в отношении гражданской авиации, среди которых особое внимание уделяется угрозам со стороны инсайдеров и атакам в неконтролируемой зоне, опасность которых следует заблаговременно уменьшать, с тем чтобы восстановить доверие широкой общественности в отношении безопасности и защищенности воздушных перевозок в мире. Вышеупомянутые задачи могут быть решены посредством совершенствования Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17 и обновления соответствующего инструктивного материала (документ ИКАО Doc 8973).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) Настоятельно призвать Совет ускорить принятие новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в области авиационной безопасности, относящихся к уменьшению новых и возникающих угроз, включая угрозы безопасности в неконтролируемой зоне и угрозы со стороны инсайдеров;
- б) настоятельно призвать Совет разработать или обновить соответствующий инструктивный материал;
- с) обратиться к ИКАО с просьбой обеспечить наращивание потенциала для уменьшения этих угроз.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью С "Безопасность полетов и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	AVSECP/26-WP/40, AVSECP/27-WP/35 Приложение 17, Рекомендуемая практика 4.8.1 и 4.8.2 Приложение 17, Стандарты 4.2.4 и 3.4.1 Письмо ИКАО государствам Ref.AS 8/2.1-16/58 Confidential Резолюция Ассамблеи А38-15

<sup>1</sup> Тексты на английском и французском языках представлены АКГА.

<sup>2</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Новые и возникающие угрозы для гражданской авиации требуют заблаговременного принятия соответствующих масштабу риска мер по их уменьшению. Такие меры включают своевременную разработку Стандартов и обновление соответствующих инструктивных материалов, т. к. террористы зачастую находят новые способы для обхода существующих мер обеспечения безопасности.

1.2 Значительную тревогу вызывают распространившиеся по всему миру нападения террористов и их пособников на людей, скапливающихся в неконтролируемых зонах аэропортов. При существующих мерах обеспечения безопасности такие атаки довольно легко осуществлять, т. к. они не требуют тщательного планирования в отличие от нападения на воздушное судно, для осуществления которого требуется обойти существующие процедуры досмотра в аэропорту и при посадке на борт воздушного судна.

1.3 Кроме того, следует отметить, что несмотря на обязательный характер проверок анкетных данных недавние диверсионные акции в отношении воздушных судов по-видимому были связаны с инсайдерами. Это могло быть следствием неадекватности или отсутствием постоянных проверок на благонадежность; АКГА отмечает отсутствие единообразия в способах, частоте и степени проведения проверок анкетных данных. Это, в свою очередь, может быть результатом недостаточного понимания со стороны полномочных органов, отвечающих за их проведение в государствах.

1.4 Следует отметить, что во многих государствах проверки анкетных данных осуществляются в соответствии с положениями Приложения 17. Однако имеется необходимость усовершенствовать имеющиеся процедуры с тем, чтобы обеспечить реагирование на новые и возникающие угрозы со стороны инсайдеров.

## 2. НЕДАВНИЕ АТАКИ В АЭРОПОРТАХ

2.1 Можно напомнить о недавнем нападении в международном аэропорту Стамбула им. Ататюрка (Турция) 28 июня 2016 года, когда три боевика, вооруженных автоматами, атаковали аэропорт и привели в действие "пояса смертников" при появлении сотрудников полиции, что привело к гибели 41 человека и ранению 239 людей в результате огнестрельного и бомбового поражения.

2.2 В марте 2016 года в аэропорту Брюсселя Завентем имело место схожий инцидент, когда в результате подрыва террористами бомбы в зоне регистрации 10 человек погибло в аэропорту, и еще несколько человек погибло в результате подрыва бомбы на станции метро. Общее количество погибших составило 32 человека.

2.3 Атака в международном аэропорту Домодедово в Москве 24 января 2011 года также имела место в неконтролируемой зоне. Погибло 36 человек и 130 было ранено. Некоторых из этих трагедий можно было бы избежать, или свести к минимуму количество жертв, посредством надлежащей защиты неконтролируемых зон аэропорта.

2.4 В последние годы поступают сообщения о том, что множество инцидентов в области авиационной безопасности с высокой долей вероятности связаны с угрозой со стороны инсайдеров, включая инцидент в Могадишо 2 февраля 2016 года, когда по имеющимся данным два

сотрудника аэропорта помогли пронести портативный компьютер со взрывчаткой на борт воздушного судна Даалло Эрлайнз. Один пассажир пропал без вести после того, как его высосало из салона в результате резкой декомпрессии, а еще два других пассажира получили незначительные травмы.

2.5 Следует отметить, что угрозы со стороны инсайдеров не ограничиваются аэропортами каких-то конкретных регионов.

### 3. ДОСТИГНУТЫЙ ПРОГРЕСС

3.1 Существующая Рекомендуемая практика Приложения 17 в отношении безопасности в неконтролируемой зоне была повышена до статуса Стандарта (Рекомендуемая практика 4.8.1 Приложения 17: *"Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать принятие в неконтролируемых зонах мер безопасности, направленных на снижение риска и предотвращение возможных актов незаконного вмешательства, в соответствии с оценками риска на национальном и местном уровнях, проводимыми соответствующими полномочными органами"*). Тем не менее существует необходимость ускорить внедрение этих стандартов с тем, чтобы обеспечить адекватное снижение угрозы, возникающей в результате уязвимости неконтролируемых зон аэропортов.

3.2 В ходе третьего заседания своей 208-й сессии 18 мая 2016 года Совет на основе рекомендаций Группы экспертов ИКАО по авиационной безопасности (AVSECP) рассмотрел предложение по внесению поправки 15 в Приложение 17. Необходимо обеспечить своевременное выполнение этой поправки, с тем чтобы сделать возможным обзор существующего и, в случае необходимости, разработку нового инструктивного материала в Руководстве ИКАО по авиационной безопасности (Дос 8973) таким образом, чтобы в нем была освещена и отражена передовая практика государств-членов в области обеспечения авиационной безопасности, прежде всего в отношении упомянутых угроз.

3.3 Обновление существующих документов по этой теме в соответствии с ожидаемыми новыми изменениями станет для государств необходимым инструментом наряду с совершенствованием технической помощи, оказываемой ИКАО, партнерами-донорами и многими другими сторонами, позволяющим обеспечить заблаговременное принятие необходимых мер по уменьшению новых и возникающих угроз, включая проблемы в области безопасности в неконтролируемых зонах.

### 4. СОЗДАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА

4.1 Сбор информации до совершения атаки посредством проведения разведывательных мероприятий и анализа может способствовать выявлению и оценке потенциальной угрозы и ее последствий, но в большинстве государств по-прежнему отсутствуют требуемые инструменты регулирования рисков, которые могли бы обеспечить создание эффективной системы управления рисками.

4.2 По мнению АКГА, создание потенциала именно в области проведения дополнительных проверок, или проверок на благонадежность, могло бы быть полезно для большинства государств.

4.3 Несмотря на то, что ИКАО было разработано *Заявление о контексте риска* в качестве руководства по оценке угроз и рисков, которое наряду с организуемым ИКАО и другими государствами-донорами практикумом по управлению рисками представляет собой действующий механизм, по-прежнему сохраняется необходимость проведения бóльшего количества таких семинаров или практикумов для обучения инструкторов, которые будут участвовать в процессе оценки угроз и рисков, направленном на их устранение.

— КОНЕЦ —