



A39-WP/493
P/31
4/10/16
Revision No. 1
5/10/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 16 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Резолюции 16/1 и 16/2 рекомендуются для принятия пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

16.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос политики в сфере авиационной безопасности на основе доклада Совета о всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (WP/14) и доклада Совета о разработке Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (WP/15). С учетом этой информации Комитет также рассмотрел предложение Совета относительно обновления *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности* (WP/16) и предложение о новой резолюции *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"* (WP/17). Кроме того, государствами и наблюдателями были представлены 23 документа: WP/98, 99, 131, 132, 136, 145, 175, 177, 180, 184, 187, 198, 219, 238, 254, 310, 311, 312, 315, 327, 330, 361 и 373.

16.2 Для того чтобы задать контекст для обсуждения вышеупомянутых документов, Комитет рассмотрел предоставленную Францией, Новой Зеландией и Соединенным Королевством последнюю информацию о резолюции 2309 (2016) по авиационной безопасности, которая была принята на специальном заседании Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) 22 сентября 2016 года, и заслушал отчет Генерального секретаря о сделанном ею брифинге для Совета Безопасности ООН.

16.3 Генеральный секретарь ИКАО далее сообщила, что в резолюции 2309 (2016) террористическая угроза глобальной гражданской авиации признается в качестве угрозы международному миру и безопасности, содержатся призывы ко всем государствам принять эффективные меры по противодействию этой угрозе и настоятельный призыв ко всем государствам взаимодействовать с ИКАО в целях содействия эффективному внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, касающихся авиационной безопасности.

16.4 Усилия Совета Безопасности ООН по укреплению международного сотрудничества и взаимодействия в противодействии угрозе, создаваемой для гражданской авиации террористами, получили широкую поддержку в Комитете, который признал, что резолюция ООН по терроризму и авиационной безопасности поможет повысить осведомленность об угрозе для гражданской авиации, укрепит существующую международную систему стандартов в сфере авиационной безопасности и будет способствовать принятию эффективных мер по устранению этой угрозы. Делегаты также признали, что для ИКАО и ее государств-членов данная резолюция послужит ключевым средством в процессе упорядочения и корректировки приоритетов в сфере авиационной безопасности. Говоря о необходимости ускорения разработки Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), ряд государств-членов сделали ссылку на резолюцию 2309.

16.5 Касательно сотрудничества между ООН и ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности делегаты поддержали призыв Совета Безопасности ООН к постоянному сотрудничеству между ИКАО и соответствующими органами ООН, в частности Исполнительным директоратом Контртеррористического комитета ООН в целях выявления пробелов и слабых мест в обеспечении авиационной безопасности, Целевой группой ООН по осуществлению контртеррористических операций в вопросах содействия оказанию технической помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности и Контртеррористическим комитетом ООН.

16.6 В документе WP/14 Совет представил информацию об основных достижениях в реализации ИКАО Всеобъемлющей стратегии в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг., отметив постоянный прогресс в реализации стратегии и извлеченные уроки. Совет также предлагает продлить реализацию ICASS на трехлетний период 2017–2019 гг. в ожидании утверждения ГПАБ.

16.7 С учетом результатов и достигнутого прогресса в реализации ICASS в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. Совет представил в документе WP/15 предложение разработать ГПАБ. В этом документе будут отражены потребности государств и регионов, и он призван направлять усилия всех государств и других заинтересованных сторон на повышение уровня авиационной безопасности на основе согласованных на международном уровне целей и задач.

16.8 В соответствии с поручением, данным на 38-й сессии Ассамблеи, и с учетом развития событий в области авиационной безопасности после 38-й сессии Ассамблеи и будущих приоритетов ИКАО в этой области Совет в документе WP/16 представил предложение о пересмотре резолюции A38-15 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности".

16.9 В стремлении и далее способствовать реализации последовательного и согласованного подхода к управлению киберугрозами и факторами риска Совет в документе WP/17 предложил проект резолюции о том, как лучше решать проблему кибербезопасности в гражданской авиации. Эта резолюция нацелена на решение проблем кибербезопасности на основе единого, комплексного и функционального подхода, и в ней подчеркивается важность и настоятельная необходимость защиты критически важных систем инфраструктуры гражданской авиации от киберугроз. В ней также говорится о необходимости добиться глобальной решимости со стороны ИКАО, ее государств-членов и отраслевых заинтересованных сторон предпринимать действия, направленные на совместное и систематическое решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации и борьбу с соответствующими угрозами и рисками.

16.10 В документе WP/98 Словакия от имени Европейского союза и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации представила предложения относительно приоритетов в области авиационной безопасности. Эти предложения основаны на уроках, извлеченных из реализации резолюции A38-15 Ассамблеи и программы работы ИКАО на 2014–2016 гг., и их необходимо отразить в изменениях к резолюции A38-15 Ассамблеи и учесть при определении приоритетных направлений работы Организации в области авиационной безопасности на трехлетний период 2017–2019 гг.

16.11 В документе WP/99 Соединенные Штаты Америки и Европейский союз и его государства-члены, другие государства – члены Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЬ выступают за согласованный подход к борьбе с киберугрозами. В этом документе одобряется совместный подход к управлению факторами риска в авиации, который будет определять общие принципы и методы выявления, оценки связанных с киберугрозами факторов риска и их смягчения в целях достижения глобальной и последовательной киберустойчивости. Кроме того, в документе подчеркивается настоятельная необходимость обмена информацией о киберинцидентах и угрозах в целях содействия достижению глобальной киберустойчивости и борьбы с постоянно изменяющимся характером кибератак.

16.12 В документе WP/145 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) подчеркивает важность отслеживания новых и возникающих угроз и заблаговременной разработки мер и инструктивного материала для смягчения риска, связанного с такими угрозами. В этом документе, в частности, отмечается рост количества атак в неконтролируемой зоне и угроз, создаваемых лицами, не являющимися пассажирами, например работниками аэропортов. Признавая достигнутый ИКАО прогресс по вопросу обеспечения безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов, о котором свидетельствует недавнее повышение статуса соответствующих положений Рекомендуемой практики в Приложении 17 до уровня Стандартов, авторы документа призывают принять меры к разработке дополнительного инструктивного материала и наращиванию потенциала в целях оказания государствам-членам помощи в борьбе с инсайдерской угрозой.

16.13 В документе WP/175 Сингапур от имени 23 государств-членов подчеркивает особую важность решения проблем, связанных с киберугрозами. Исходя из основных вопросов, обсуждавшихся на Конференции по кибербезопасности в гражданской авиации, проходившей в Сингапуре в июле 2015 года, в этом документе предлагается ряд возможных мер для принятия регулируемыми органами и заинтересованными сторонами в рамках установленных принципов и при лидирующей роли ИКАО. В нем, в частности, содержится призыв осуществлять между организациями обмен информацией и передовой практикой в области кибербезопасности гражданской авиации в целях оказания государствам и заинтересованным сторонам помощи в совместном и коллективном отслеживании тенденций, выявлении угроз и разработке эффективных мер противодействия.

16.14 В документе WP/177, представленном Соединенными Штатами Америки, говорится об опыте проведения самооценок в сфере авиационной безопасности. В нем предлагается рассматривать в следующем трехлетнем периоде в качестве высокоприоритетной задачи в области авиационной безопасности доработку и совершенствование имеющихся у государств средств для реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и проведение оценок систем обеспечения безопасности. Такие средства могут включать информацию и передовую практику, касающиеся способов совершенствования процесса самооценки как части национальных программ контроля качества в сфере авиационной безопасности. Причинно-следственный анализ данных о соблюдении может указывать на то, что проблемы с внедрением носят системный характер и требуют внимания на основополагающем уровне.

16.15 В то время как ИКАО и ее государства-члены традиционно уделяют основное внимание выявлению внешних угроз гражданской авиации, Соединенные Штаты Америки в документе WP/180 отмечают, что авиационные системы остаются уязвимыми для инсайдерского риска, который существует в каждой отрасли, включая гражданскую авиацию. В этом документе содержится настоятельный призыв к организациям гражданской авиации и другим ведомствам на постоянной основе предпринимать усилия, с тем чтобы распознавать, понимать инсайдерские угрозы и предпринимать надлежащие действия по их устранению и укреплять безопасность в прямом соответствии с главой 4 Приложения 17 "Безопасность", принимая во внимание накопленный Соединенными Штатами Америки опыт в решении инсайдерской проблемы и управлении соответствующим риском.

16.16 Необходимости большего признания эквивалентных мер авиационной безопасности, связанных с контролем в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) и

защищенных от несанкционированного вскрытия пакетов (ЗНВП), посвящен документ WP/184, представленный Южной Африкой. Признавая основополагающее право государств-членов вводить ограничения на провоз ЖАГ транзитом через свои территории, авторы документа рекомендуют обеспечивать взаимное признание эквивалентных мер и расширить сотрудничество между государствами в этой области.

16.17 В документе WP/187 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) подчеркивает важность защиты всей цифровой информации и систем в авиационных сетях и призывает укрепить координацию между многими авиационными сообществами, использующими информационно-коммуникационные технологии (ИКТ). В этом документе также признается, что защита соответствующих средств от кибератак может осуществляться по-разному в рамках авиационной системы в соответствии с приоритетами заинтересованных сторон. В этой связи в документе выражается поддержка единого подхода к решению проблем кибербезопасности, который должен соблюдаться в целях полного включения аспектов кибербезопасности в национальные, региональные и международные программы по безопасности.

16.18 В документе WP/198 Международный совет аэропортов (МСА) поддержал предпринимаемые ИКАО меры в отношении обеспечения безопасности в неконтролируемых зонах и привел пример ряда основных мер, которые считаются необходимыми для обеспечения безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов, включая более совершенный механизм обмена информацией об угрозах между соответствующими структурами, такими как местные правоохранительные органы, разведывательные службы и аэропорты. В этом документе высказывается предостережение относительно возможного неправильного толкования аэропортами, организациями, ведомствами и государствами того, что входит в неконтролируемую зону. В нем также ставится под сомнение эффективность таких мер, как досмотр с помощью технических средств на входе в здание аэровокзала, что может создавать новые уязвимые места и цели для нападения в связи со скоплением людей в этих местах.

16.19 Опираясь на опыт недавно проведенной проверки по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), Индия в документе WP/219 отмечает, что основа некоторых вопросов протокола (ВП) с точки зрения SARPS Приложения 17 не вполне ясна. В этом документе предпринимается попытка устранить разрыв между ВП и нормативными положениями и рекомендуется ввести некоторые новые SARPS и исключить некоторые ВП.

16.20 В документе WP/254 Нигерия подчеркивает проблемы, связанные с досмотром жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) во всем мире. В этом документе говорится об отсутствии согласованной политики и процесса обмена информацией о технологии досмотра, что является основной трудностью на пути отмены ограничений на провоз ЖАГ.

16.21 В документе WP/310 Российская Федерация поддержала утверждение Советом ИКАО поправки 15 к Приложению 17 "Безопасность", которой вводятся новые и обновленные Стандарты для борьбы с угрозой, которую представляют неконтролируемые зоны аэропорта. Далее в документе предлагается ввести новый Стандарт, регламентирующий установку государствами на входе в неконтролируемые зоны рентгеновского оборудования, стационарных и ручных металлоискателей, а также детекторов взрывчатых веществ в целях предварительного

досмотра всех лиц, входящих в аэровокзальные комплексы, и разработать дополнительный инструктивный материал.

16.22 В документе WP/311 Российская Федерация предложила использовать на борту пассажирских воздушных судов и на стоянках воздушных судов систему видеонаблюдения в качестве средства объективного контроля, используемого в целях предупреждения и расследования актов незаконного вмешательства. В этом документе изложены преимущества оснащения воздушных судов и стоянок воздушных судов такими системами видеонаблюдения и предлагается поручить Совету ИКАО рассмотреть целесообразность разработки соответствующих требований.

16.23 В документе WP/312 Российская Федерация представила информацию об используемых ею рамках регулирования в сфере авиационной безопасности, которые учитывают имеющиеся в ее инфраструктурных объектах гражданской авиации уязвимые места и определяют надлежащие меры безопасности согласно установленной категоризации таких инфраструктурных объектов. В этом документе содержится призыв к государствам принять меры по дальнейшему усилению обмена информацией в целях укрепления авиационной безопасности, возможностей заинтересованных сторон и инфраструктуры.

16.24 В документе WP/315 Колумбия представила обзор результатов работы региональной группы ИКАО/ЛАКГА по авиационной безопасности и упрощению формальностей в области систем управления авиационной безопасностью (СУАБ). В документе говорится о твердом намерении Группы разработать СУАБ в рамках национальной программы внедрения управления авиационной безопасностью в стремлении укрепить авиационную безопасность в регионе и за его пределами. Для достижения этого Группа призвала государства-члены оказывать поддержку в форме предоставления технических знаний.

16.25 В документе WP/327 Венесуэла выразила обеспокоенность отсутствием новой информации о ЖАГ, которые встречаются в последнее время, и, в частности, отсутствием соответствующих Стандартов в Приложении 17 "Безопасность". Введение таких стандартов позволит принять единый международный подход к внедрению связанных с ЖАГ мер и средств контроля.

16.26 В документе WP/330 Панама изложила региональный опыт работы по созданию системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), основанный на существующем инструктивном материале ИКАО, и обратилась к Ассамблее с предложением одобрить принятые меры в регионах NACC/SAM.

16.27 В информационном документе (WP/361) Китай изложил меры по проведению оценки риска для авиационной безопасности в зарубежных филиалах китайских авиаперевозчиков, в зарубежных аэропортах назначения и у иностранных перевозчиков выполняющих полеты в Китай.

16.28 В информационном документе (WP/136) Индия описала деятельность по введению систем основанного на биометрических данных контроля доступа во всех своих аэропортах с целью укрепить архитектуру авиационной безопасности в аэропортах Индии.

16.29 В информационном документе (WP/238) Индонезия представила доклад о ходе своей работы по созданию рамок политики обеспечения авиационной безопасности и внедрению стратегии в области авиационной безопасности, обращая внимание на инициативы в области авиационной безопасности, направленные на предотвращение актов незаконного вмешательства.

16.30 В информационном документе (WP/131) Испания представила информацию о мерах обеспечения авиационной безопасности в испанских аэропортах и на аэронавигационных средствах, а также о мерах обеспечения безопасности, связанных с каждым уровнем угрозы.

16.31 В информационном документе (WP/132) Испания обратила внимание на свои законодательные инициативы, касающиеся дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), и описала условия эксплуатации различных типов и виды деятельности ДПАС, а также конкретные требования к эксплуатантам ДПАС.

16.32 В информационном документе (WP/373) Всемирная таможенная организация (ВТамО) представила информацию о результатах, достигнутых после последней сессии Ассамблеи в совместных проектах ИКАО/ВТамО, касающихся обеспечения безопасности авиационного груза и упрощения формальностей.

Обсуждение

Глобальные рамки

16.33 Комитет с удовлетворением отметил ход реализации ICASS в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. и поддержал предложение в краткосрочном плане продолжать реализацию ICASS в течение трехлетнего периода 2017–2019 гг. на основании документа WP/14 до тех пор, пока она не будет заменена на ГПАБ.

16.34 Поскольку существующая среда угроз и рисков требует сохранения высокого приоритета вопросов обеспечения авиационной безопасности в государствах, а также учитывая высказанные рядом государств-членов замечания, согласно которым резолюция 2309 является ключевым средством реализации приоритетных задач в сфере авиационной безопасности, Комитет поддержал предложение ускорить разработку ГПАБ на основании концепций, изложенных в документе WP/15. Комитет также признал поддержку и взносы со стороны государств и отрасли для обеспечения современной подготовки плана и обратился к экспертам совместно оказать помощь в составлении проекта. Делегаты поддержали предложение представить проект плана для рассмотрения 28-м совещанием Группы экспертов по авиационной безопасности, запланированным на 2017 год.

16.35 Признавая важность консультаций с государствами и заинтересованными сторонами, Комитет призвал ИКАО обеспечить активное участие Группы экспертов по авиационной безопасности в разработке ГПАБ, а также рассмотреть возможность использования других форм поддержки со стороны государств, например путем предоставления специалистов в конкретной области.

Стратегические приоритетные задачи предстоящего трехлетнего периода

16.36 Широкую поддержку в рамках Комитета получило предложение о том, что в условиях стремительно развивающейся среды угроз и рисков и прогнозируемого увеличения объемов воздушного движения приоритеты на следующий трехлетний период следует определить следующим образом:

- a) укрепление усилий государств, отрасли и других заинтересованных сторон в обеспечении эффективного и неуклонного выполнения положений Приложения 17 "Безопасность" и SARPS Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающихся вопросов авиационной безопасности;
- b) продолжение соответствующих мероприятий, направленных на решение и снижение проблемы риска, создаваемого инсайдерами, и более широкий обмен информацией, а также обмен успешными средствами и другими инструктивными указаниями по данному вопросу в рамках авиационного сообщества;
- c) повышение информированности, наращивание потенциала и формирование культуры обеспечения авиационной безопасности в рамках разработки и использования аналитических средств и методов, необходимых для проведения самооценок в целях эффективного внедрения SARPS, касающихся авиационной безопасности; разработка дополнительного инструктивного материала; подготовка персонала и другие средства оказания поддержки более активному внедрению эффективных мер безопасности и систем контроля качества;
- d) расширение международного сотрудничества в растущем числе угрожающих ситуаций для эффективного принятия дополнительных мер;
- e) совершенствование методики Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) для того, чтобы продолжать обеспечивать получение с ее помощью достоверной информации о стандартах мер обеспечения авиационной безопасности на земле;
- f) продолжение процесса повышения эффективности деятельности в области наращивания потенциала, тем самым способствуя повышению потенциала государств в деле устранения недостатков.

Кибербезопасность

16.37 Признавая срочность и важность защиты от киберугроз критически важной инфраструктуры гражданской авиации, ее систем обработки данных и информационных и коммуникационных технологий, Комитет согласился с необходимостью координированного подхода к обеспечению приемлемых и соизмеримых в глобальном масштабе возможностей им противостоять. В этой связи Комитет одобрил действия, предложенные в документе WP/175, и, в частности, создание глобальных рамок для заинтересованных сторон в области гражданской авиации по решению проблемы киберугрозы с использованием межотраслевого и единого

подхода. Далее Комитет призвал государства и заинтересованные стороны отрасли создавать партнерства и механизмы сотрудничества государства/отрасли и участвовать в них на национальном и международном уровне для систематического обмена информацией о киберугрозах, инцидентах, тенденциях и мерах по уменьшению последствий.

16.38 В свете вышеизложенного Комитет рассмотрел проект резолюции "*По борьбе с киберугрозами в гражданской авиации*", предложенной Советом в качестве примера демонстрации воли ИКАО и отрасли по решению проблемы киберугроз в рамках совместного, единообразного и глобального подхода. Признавая необходимость иметь последовательную и связную стратегию борьбы с киберугрозами и управления факторами риска, Комитет единогласно поддержал проект резолюции.

Безопасность в неконтролируемой зоне

16.39 Обсуждая угрозу, связанную с неконтролируемыми зонами аэропорта, Комитет с удовлетворением отметил, что предлагаемые новые и пересмотренные Стандарты Приложения 17 "Безопасность" предусматривают оценку факторов риска и эффективную координацию и мобилизацию ресурсов между соответствующими органами для решения вопросов, касающихся неконтролируемой зоны, а не предписывают конкретные подходы или меры реагирования. В этой связи многие государства и Международный совет аэропортов (МСА) выступили против переноса или создания уязвимых мест при внедрении мер обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне. Комитет согласился с тем, что эти меры следует подкреплять оценкой факторов риска, проводимой соответствующими полномочными органами. Поэтому Комитет придерживался мнения, что установление неконтролируемых зон и подготовка инструктивных и учебных материалов в этой связи должны соответствовать подходам и принципам, определенным SARPS ИКАО, и учитывать действующую практику.

Меры по борьбе с инсайдерской угрозой

16.40 Признавая, что гражданская авиация по-прежнему уязвима перед угрозами, создаваемыми инсайдерами, Комитет согласился с тем, что государствам следует пользоваться и обмениваться существующими инструктивным материалом и передовой практикой, предназначенными для борьбы с этой нарастающей угрозой. Комитет также согласился с тем, что ИКАО и ее государствам-членам следует играть важную роль в обеспечении того, чтобы авиационное сообщество лучше понимало масштаб нападений на авиационную систему с помощью инсайдеров и реагировало на них. Далее Комитет напомнил, что инструктивный материал по данному вопросу представлен в Руководстве ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 Restricted), и рекомендовал обновлять его по мере необходимости, с учетом эволюции данной угрозы.

Жидкости, аэрозоли и гели

16.41 Комитет признал, что использование жидких взрывчатых веществ остается существенной проблемой в области обеспечения авиационной безопасности, и принял к сведению поднятые Южной Африкой и Нигерией в документах WP/184 и WP/254 соответственно вопросы, касающиеся единообразия политики, обмена информацией и ускоренной подготовки инструктивных и учебных материалов по вопросам мер контроля за обеспечением авиационной безопасности применительно к жидкостям, аэрозолям и гелям (ЖАГ). Признавая фундаментальное

право государств-членов ограничивать транзитную перевозку ЖАГ по своей территории, Комитет также призвал к взаимному признанию эквивалентных мер за счет большего сотрудничества между государствами. Ряд государств-членов выразили поддержку этим инициативам, и Комитет передал эти вопросы Группе экспертов по авиационной безопасности для дальнейшего рассмотрения.

16.42 Комитет рассмотрел предложение Венесуэлы в документе WP/327 о внесении нового Стандарта в Приложение 17 "*Безопасность*", касающегося мер обеспечения безопасности, в число которых могут входить досмотр ЖАГ на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа (SRA) аэропортов. Комитет согласился передать предложение о внесении дополнительных стандартов Группе экспертов по авиационной безопасности для обсуждения и рассмотрения.

Приложение 17 и соответствующий инструктивный материал

16.43 Комитет принял к сведению предложения о подготовке дополнительных SARPS в сфере подготовки персонала, контроля качества, сотрудников службы безопасности на борту, обеспечения безопасности бортового питания и выявления поведенческих характеристик, с тем чтобы ликвидировать пробел между SARPS, касающимися обеспечения безопасности, и вопросами протокола УППАБ. По мнению Комитета, техническое обсуждение предлагаемых пересмотров SARPS и соответствующего инструктивного материала лучше всего провести в рамках Группы экспертов по авиационной безопасности.

16.44 Комитет принял к сведению предложения о включении положений, касающихся систем видеонаблюдения на борту воздушных судов и на местах стоянки воздушных судов в Приложение 17 "*Безопасность*", отметив при этом, что в настоящее время данный вопрос рассматривается Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и по-прежнему актуален для других групп экспертов ИКАО.

Прочие стратегические вопросы

16.45 Комитет высоко оценил усилия по внедрению системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута в регионе Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NASS) и Южноамериканском регионе (SAM) и действия по достижению этой цели. Делегаты признали важность соблюдения надлежащего баланса между эффективностью мер обеспечения безопасности и упрощением формальностей, роли, которую играет ИКАО, содействуя распространению договоренностей по обеспечению контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, которые должны быть основаны на согласованном комплексном и непрерывном процессе валидации и эффективном обмене информацией о соответствующих ресурсах систем обеспечения авиационной безопасности, и других принципов, изложенных в *Руководстве по авиационной безопасности* (Doc 8973) ИКАО.

16.46 Поддержку получило предложение призвать государства ввести по мере практической возможности систему управления авиационной безопасностью (СУАБ) в рамках национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА).

16.47 Завершая свою работу по данному пункту повестки дня, Комитет согласился представить для принятия пленарному заседанию резолюцию 16/1, содержащую пересмотренное

"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" с учетом предложенных Комитетом поправок, и резолюцию 16/2 "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации".

Резолюция 16/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области 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 А38-15 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, а также

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в резолюции А38-15 (добавления А–I включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 39-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 39-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 А38-15.

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 представляют 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, диверсии или попытки диверсий 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 сказываются 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 том, что резолюции A27-12 и A29-16 остаются в силе,

признавая, что авиационный сектор используется для совершения различных уголовных действий, таких как незаконная перевозка по воздуху наркотиков и психотропных веществ,

напоминая о резолюциях A33-1 и A36-19 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 совместных коммюнике, принятых на совместных конференциях ИКАО – ВТамО по повышению безопасности авиагруза и упрощению формальностей, состоявшихся в Сингапуре в июле 2012 года, Манаме (Бахрейн) в апреле 2014 года и в Куала-Лумпуре (Малайзия) в июле 2016 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 (ICASS) 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.,

учитывая извлеченные в ходе реализации ICASS ценные уроки, которые послужили основанием и заложили надежный фундамент для усилий по решению существующих и будущих задач в области авиационной безопасности и которые следует использовать при разработке Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) как перспективной глобальной программы прогрессивного укрепления авиационной безопасности,

учитывая резолюцию 2309 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций "Угроза международному миру и безопасности, создаваемая актами терроризма. Авиационная безопасность",

признавая важность глобальных консультаций и усилий по распространению информации совместно с государствами – членами ИКАО для выработки и уточнения элементов ГПАБ,

признавая, что Организации необходимо продолжать реализацию ICASS до окончательной разработки и утверждения нового ГПАБ в целях его реализации,

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* все акты и попытки актов незаконного вмешательства, имеющие целью полностью разрушить гражданское воздушное судно в полете, включая любое злонамеренное использование гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и вызвать гибель людей, находящихся 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 ICASS, 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 на реализацию ICASS, предоставленные в течение трехлетнего периода 2014–2016 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 ICASS;

9. *порукает* Совету учитывать уроки, извлеченные в ходе реализации ICASS, при выработке ГПАБ, основывающегося на четких и коллективных целях и задачах в области авиационной безопасности и поддерживаемого системой конкретных и измеряемых показателей, призванных служить ориентиром для ИКАО, государств и заинтересованных сторон в деятельности по обеспечению неуклонного повышения уровня авиационной безопасности;

10. *порукает* Совету дать задание Группе экспертов по авиационной безопасности ускоренным порядком разработать ГПАБ и представить его для утверждения Советом и проведения консультаций с государствами-членами и основными заинтересованными сторонами до второго полугодия 2017 года;

11. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать активное участие в консультациях на глобальном и региональном уровнях с тем, чтобы ГПАБ приобрел действительно глобальный характер и отражал чаяния, нужды и приоритеты на национальном и региональном уровнях.

ДОБАВЛЕНИЕ В

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

а) Международные документы в области воздушного права

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), Протоколом, изменяющим Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 2014 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), *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год), и *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 2014 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 *вышеупомянутых документов в области воздушного права* приступить, еще до ратификации, принятия, утверждения или присоединения, к реализации принципов этих документов 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, дополняющего Монреальскую конвенцию* (1988), *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (2010), *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (2014), 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 предпринимать надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов,

диверсионные акты или попытки диверсий либо другие 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

Осуществление технических мер 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 ее 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 и защиты гражданской авиации от кибератак и угроз в неконтролируемых зонах аэропортов, а также нападений, совершаемых инсайдерами или при их содействии,

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

принимая во внимание, что такие машиносчитываемые проездные документы позволяют также 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 машиносчитываемые 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 для приведения мер безопасности в соответствие с уровнем риска для безопасности с целью обеспечить эффективность и устойчивость мер авиационной безопасности необходимо использовать широкий спектр стратегий и инструментов управления факторами риска,

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, не относящихся к пластическим, в целях выработки, при необходимости, соответствующего всеобъемлющего правового режима;
3. *настоятельно призывает* все государства, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами, принимать 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;
- 3bis. вновь напоминает* об ответственности всех государств за введение на своей территории эффективных мер авиационной безопасности, принимая во внимание возникающие угрозы;
4. *настоятельно призывает* государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрить положения Приложения 17 "*Безопасность*" и касающиеся обеспечения безопасности положения Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", активизировать свои усилия по

внедрению существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, в срочном порядке устранить все пробелы и недостатки, 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 другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на сайте ИКАО ограниченного доступа;

5. *рекомендует* государствам-членам содействовать укреплению авиационной безопасности как одной из основополагающих составляющих национальных, социальных и экономических приоритетов, планирования и деятельности;

6. *рекомендует* государствам-членам работать в партнерских отношениях с отраслью в целях подготовки и проведения испытаний в рабочих условиях и принятия эффективных мер обеспечения авиационной безопасности;

7. *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 соответствующих технологий;
- 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 применяется досмотр 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 концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки;
 - 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 доставки 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 дистанционно пилотируемых авиационных систем с точки зрения безопасности в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;
- i) обеспечить проведение оценок угрозы и факторов риска для полетов гражданской авиации в воздушном пространстве и своевременное предоставление государствами соответствующим заинтересованным сторонам информации о всех возможных рисках для гражданской авиации;
- j) уменьшить риск нападений в неконтролируемых зонах, включая здания аэровокзалов, путем взаимодействия со всеми заинтересованными сторонами в целях:
 - i. поддержания целесообразного баланса между необходимостью введения эффективных и устойчивых мер безопасности и необходимостью упрощения формальностей для пассажиров;
 - ii. введения набора основанных на оценке риска гибких и практических мер, предусматривающих четкое распределение обязанностей среди соответствующих участников процесса;
 - iii. недопущения создания каких-либо зон массового скопления людей внутри или вблизи аэровокзала;
 - iv. поддержания культуры постоянной бдительности, сдерживания, предотвращения, быстрого реагирования и адаптации на основе согласованных действий перед лицом возникающих угроз;

k) обеспечить защиту гражданской авиации от кибератак и киберугроз;

8. *призывает* государства-члены расширить использование механизмов обмена информацией, в частности, применение системы предварительной информации о пассажирах (API), которая предоставляется авиакомпаниями для повышения уровня авиационной безопасности и сокращения риска для пассажиров, при одновременном обеспечении защиты неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод;

9. *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, а также путем ясного и своевременного предоставления пассажирам доступной информации;

10. *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 запрашиваемом государстве, и, если это уместно, признавать такие меры в качестве эквивалентных;

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 целях 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, не относящихся к пассажирам, имеющих доступ на 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 для 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 соответствующих систем авиационной безопасности;

- f) продолжать заниматься другими угрозами и рисками, включая киберугрозы авиационной безопасности, риски в неконтролируемых зонах аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения, в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности;

12. *порукает* Совету обратить внимание Генерального секретаря на необходимость обновлять и изменять через соответствующие промежутки времени Руководство по авиационной безопасности и при необходимости разрабатывать 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 дать Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности указание 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 дать Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности указание 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 дать Группе экспертов по авиационной безопасности указание анализировать на постоянной основе круг своих обязанностей и основополагающие процедуры в целях устранения препятствий для 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 и 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. *напоминает* в этой связи о соответствующих положениях Чикагской, Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с захватом воздушных судов (2010), и Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (2014);*

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 оказывать помощь воздушному судну, подвергнутому акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

5. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать задержание воздушного судна, подвергнутого акту незаконного захвата и совершившего посадку на их территории, на земле, если только его вылет не диктуется важнейшей обязанностью защиты людей;

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

7. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в целях предпринятия 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, подвергнувшегося акту незаконного вмешательства, при проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна;

8. *осуждает* любые случаи невыполнения государством-членом 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* ложное сообщение об угрозах гражданской авиации и *призывает* государства-члены преследовать в судебном порядке лиц, виновных в совершении таких действий, в целях предотвращения нарушений деятельности гражданской авиации;

10. *призывает* государства-члены продолжать оказывать содействие в расследовании таких действий, 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 статьями 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 дать указание 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 дать указание 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 А38-15,

принимая во внимание, что одной из основных задач Организации по-прежнему является обеспечение на всемирной основе 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 авиационной безопасности способствует выполнению Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) по авиационной безопасности и вносит вклад в достижение этой цели,

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

принимая во внимание, что УППАБ доказала свою важную роль 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 УППАБ, является неотъемлемым и важным элементом процесса мониторинга для достижения общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире,

признавая важность обеспечения ограниченного раскрытия результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности при должном учете потребности государств в получении информации о нерешенных вопросах, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности, и необходимости избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности,

принимая во внимание, что Совет утвердил механизм своевременного урегулирования вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области 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 осуществления УППАБ имеет большое значение для создания взаимного доверия между государствами-членами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

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

принимая во внимание, что полномасштабная реализация МНМ в рамках УППАБ началась с 1 января 2015 года,

напоминая о том, что 38-я сессия Ассамблеи поручила Совету представить доклад об общем ходе реализации МНМ в рамках УППАБ,

1. *с удовлетворением отмечает*, что УППАБ подтвердила свою эффективность в качестве средства выявления вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности, и предоставления рекомендаций по их решению;

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

3. *просит* Совет обеспечить продолжение реализации УППАБ и осуществлять контроль за деятельностью в рамках УППАБ-МНМ при мониторинге им уровня эффективного осуществления государствами критически важных элементов системы надзора в сфере авиационной безопасности, соблюдения связанных с авиационной безопасностью SARPS ИКАО и реализации планов корректирующей действий государств;

4. *просит* Совет поручить Секретариату ИКАО проанализировать в консультации с государствами-членами сферу охвата и методологию Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности для обеспечения того, чтобы государства-члены получали в ее рамках надежную информацию относительно эффективного внедрения на земле мер авиационной

безопасности и чтобы эта методология учитывала основанный на оценке риска подход при принятии мер обеспечения авиационной безопасности;

5. *одобряет* политику обеспечения ограниченного раскрытия результатов проверок в сфере авиационной безопасности в рамках УППАБ-МНМ, особенно в части оперативного уведомления о значительных проблемах в области авиационной безопасности;

6. *настоятельно призывает* государства-члены 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 призывает* все государства-члены, по мере целесообразности и с учетом аспектов суверенитета, предоставлять по запросу информацию о результатах проверок и других мероприятий в рамках 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-МНМ.

ДОБАВЛЕНИЕ F

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

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 оказывать содействие и осуществлять координацию технической помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании своей системы надзора в сфере авиационной безопасности, путем разработки

согласованной, целенаправленной и эффективной программы наращивания потенциала в области обеспечения безопасности международной авиации;

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

3. *настоятельно призывает* те государства, которые имеют возможность сделать это, содействовать эффективным и адресным образом развитию потенциала, подготовке кадров и предоставлению других необходимых ресурсов, оказанию технической помощи, передаче технологий и программ, когда это требуется для обеспечения всем государствам возможности установить более совершенный и эффективный режим обеспечения авиационной безопасности;

4. *предлагает* государствам-членам воспользоваться возможностями ИКАО по предоставлению, содействию или координации краткосрочной и долгосрочной помощи по устранению недостатков в выполнении SARPS Приложения 17, 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;

5. *предлагает* государствам-членам также рассмотреть вопрос об обращении за помощью и к другим международным организациям для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

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

7. *порукает* Совету просить Генерального секретаря содействовать координации программ и мероприятий по оказанию помощи путем сбора информации о таких инициативах;

8. *порукает* Совету просить Генерального секретаря анализировать качество и эффективность проектов ИКАО по оказанию помощи;

9. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны налаживать партнерские отношения в целях организации и осуществления деятельности по укреплению потенциала, документально оформляя обязательства, принимаемые на себя каждой стороной;

10. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю усовершенствовать программу подготовки ИКАО в области авиационной безопасности, учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ) и практикумы по авиационной безопасности и содействовать использованию других методов обучения специалистов по авиационной безопасности, таких как компьютерное обучение и комбинированное обучение;

11. *настоятельно призывает* государства-члены предоставлять учебную документацию для оказания помощи в будущей разработке и обновлении учебной программы ИКАО по авиационной безопасности, включая, помимо прочего, УКАБ и практикумы по авиационной безопасности;

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

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

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 принятыми Советом SARPS по авиационной безопасности могли бы быть дополнены и усилены в ходе многостороннего и двустороннего сотрудничества между государствами,

принимая во внимание, что многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой главную 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 включить 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 просить Генерального секретаря 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 поездов в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия

осуществлению единых и последовательных мер государствами 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 (ВТамО), Африканскому союзу (АС), Европейскому союзу (ЕС), Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА), Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), 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
(принятая 37-й сессией Ассамблеи)

Ассамблея, признавая необходимость повышения уровня авиационной безопасности во всем мире в свете непрекращающихся угроз гражданской авиации, включая попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшую 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 разработке 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 подготовки персонала;
- 4) разрабатывать и внедрять более жесткие и согласованные меры и передовую практику для обеспечения безопасности авиагруза, учитывая при этом необходимость защиты цепи доставки авиагруза 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 принятие обязательства 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 целях обмена информацией о мерах безопасности и во избежание дублирования, где это целесообразно, и в целях 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.

Резолюция 16/2. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что глобальная система авиации представляет собой чрезвычайно сложную и интегрированную систему, включающую в себя информационные и связанные технологии, имеющие критически важное значение для безопасности полетов и безопасности гражданской авиации в целом,

принимая к сведению, что авиационная отрасль во все большей степени зависит от наличия систем информационных и связанных технологий, а также от целостности и конфиденциальности данных,

учитывая, что представляемая киберинцидентами угроза для гражданской авиации быстро и постоянно изменяется, что носители такой угрозы лелеют преступные намерения, направленные на нарушение деловой активности и кражу информации, по политическим, финансовым или другим мотивам, а также то, что такая угроза может легко причинить вред критически важным системам гражданской авиации во всем мире,

признавая, что не все проблемы в области кибербезопасности, имеющие негативное влияние на безопасность полетов гражданской авиации, носят противоправный и/или злонамеренный характер, а потому должны решаться путем применения систем управления безопасностью полетов;

подтверждая важность и актуальность защиты критически важных систем инфраструктуры гражданской авиации и ее данных от киберугроз,

рассматривая необходимость совместной работы над разработкой эффективной и координированной глобальной программы для заинтересованных сторон в области гражданской авиации по решению проблем кибербезопасности наряду с краткосрочными мероприятиями по повышению устойчивости глобальной системы авиации к киберугрозам, которые могут представлять угрозу безопасности полетов гражданской авиации,

признавая значение соответствующих инициатив, планов действий, публикаций и других вариантов решения проблем кибербезопасности на основе сотрудничества и согласованных действий,

напоминая инициативы руководителей Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и ИКАО, признавших необходимость совместной работы и руководствующихся общностью видения проблемы, стратегией и порядком действий по укреплению защиты глобальной системы авиации от киберугроз и повышению ее устойчивости к таким атакам,

признавая многогранность и комплексный характер проблем и решений в сфере кибербезопасности,

1. *призывает* государства и заинтересованные стороны отрасли предпринять следующие меры по противодействию киберугрозам в сфере гражданской авиации:

- a) определить угрозы и факторы риска, представляемые возможными киберинцидентами в отношении полетов и критически важных систем гражданской авиации, а также серьезные последствия, к которым могут привести такие инциденты;
- b) определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли по отношению к кибербезопасности в гражданской авиации;
- c) поощрять выработку общего понимания государствами-членами киберугроз и факторов риска и общих критериев для определения важности объектов и систем, требующих защиты;
- d) поощрять координацию действий между государственными органами и отраслью по отношению к выработке стратегии, политики и планов обеспечения кибербезопасности, а также обмен информацией, необходимой для выявления критических уязвимых мер, которые требуется устранить;

- e) создавать государственно-отраслевые партнерства и механизмы на национальном и международном уровнях и участвовать в их деятельности по систематическому обмену информацией в области киберугроз, инцидентов, тенденций и мер противодействия;
 - f) основываясь на едином понимании киберугроз и факторов риска, использовать гибкий, основанный на оценке рисков подход к защите критически важных авиационных систем путем внедрения систем управления кибербезопасностью;
 - g) поощрять развитие в национальных органах и в авиационной отрасли устойчивой культуры кибербезопасности на всех уровнях;
 - h) определить юридические последствия действий, ставящих под угрозу безопасность полетов воздушных судов путем использования киберуязвимых мест;
 - i) способствовать разработке и внедрению международных стандартов, стратегии и передовой практики в сфере защиты применяемых для целей гражданской авиации критически важных систем информации и связи от актов вмешательства, которые могут угрожать безопасности полетов гражданской авиации;
 - j) разработать политику и по необходимости выделять ресурсы для обеспечения следующих требований для критически важных авиационных систем: должна быть обеспечена безопасность архитектуры систем на уровне конструкции; системы должны располагать запасом прочности; способы передачи данных должны быть безопасными, обеспечивающими целостность и конфиденциальность данных; должны быть внедрены методы мониторинга систем и выявления инцидентов и представления сообщений о них; необходимо осуществлять ретроспективный анализ киберинцидентов;
 - k) сотрудничать в разработке программы ИКАО в сфере кибербезопасности согласно единому, комплексному и функциональному подходу, включающему области аэронавигации, связи, наблюдения, эксплуатации воздушных судов, летной годности и другие соответствующие дисциплины;
2. *порукает* Генеральному секретарю:
- a) оказать государствам и отрасли помощь и содействие в принятии указанных мер;
 - b) обеспечить всестороннее рассмотрение и координацию решения проблем кибербезопасности в ИКАО во всех соответствующих областях.