

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ КООРДИНАЦИОННЫХ ЦЕНТРОВ (КЦ)
ПО ВОПРОСАМ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Ассамблея в своей резолюции A39-19 "*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*" призвала государства-члены и заинтересованные стороны отрасли принять меры по противодействию киберугрозам, направленным против гражданской авиации, включая следующие шаги: выработку общего понимания киберугроз и рисков, координацию между правительством и отраслью в отношении стратегии, политики и планов в области обеспечения кибербезопасности, обмен информацией, помогающей выявить критические уязвимости, которые необходимо исправить, а также создание национальных и международных правительственных/отраслевых партнерств и механизмов для систематического обмена информацией о киберугрозах, инцидентах, тенденциях и усилиях по смягчению последствий. Все вышеизложенное требует от государств разработки и внедрения надежных механизмов коммуникации для обеспечения того, чтобы деятельность гражданской авиации не была нарушена кибератаками.

Действия: Ассамблее предлагается:

Поручить Совету, чтобы он предложил Секретариату разработать и создать сеть координационных центров (КЦ) по вопросам кибербезопасности, которая могла бы быстро, эффективно и надежно решать глобальные проблемы киберугроз, и реализовать положения Приложения 17 "*Безопасность*" к Конвенции о международной гражданской авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ имеет отношение к стратегической цели "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Предлагается, чтобы указанные в настоящем документе действия осуществлялись за счет ресурсов бюджета Регулярной программы на 2020–2022 годы и/или за счет внебюджетных поступлений
<i>Справочные материалы</i>	Приложение 17 " <i>Безопасность</i> " Дос 10075 " <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> " Резолюция A39-19 " <i>Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации</i> "

¹ Документ на испанском языке представлен Боливарианской Республикой Венесуэла.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная связность гражданской авиации предполагает совместную работу по разработке эффективных, скоординированных глобальных механизмов, позволяющих заинтересованным сторонам гражданской авиации решать проблемы кибербезопасности. Необходимо также принятие краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных мер для обеспечения устойчивости глобальной авиационной системы к киберугрозам, направленным против безопасности гражданской авиации.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В резолюции A39-19 *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"* Ассамблея призвала государства-члены и заинтересованные стороны отрасли принять меры по противодействию киберугрозам в гражданской авиации и в первую очередь:

- a) способствовать достижению общего понимания государствами-членами киберугроз и рисков, а также общих критериев для определения критичности активов и систем, нуждающихся в защите;
- b) способствовать координации между правительством и отраслью в отношении стратегии, политики и планов обеспечения кибербезопасности авиации, а также обмена информацией в целях содействия выявлению критических уязвимостей, которые необходимо устранить;
- c) работать над созданием национальных и международных правительственных/отраслевых партнерств и механизмов для систематического обмена информацией о киберугрозах, инцидентах, тенденциях и усилиях по смягчению последствий и участвовать в них. Все вышеизложенное требует от государств разработки и внедрения надежных коммуникационных механизмов для недопущения нарушения деятельности гражданской авиации кибератаками.

2.2 Другой важный фактор международной координации относится к мерам, которые должны предприниматься в случае возникновения киберинцидентов, способных повлиять на безопасность и упорядоченность деятельности в системе гражданской авиации. В зависимости от характера инцидента связь с компетентным полномочным органом, полномочным органом гражданской авиации и поставщиками систем будет иметь решающее значение для обеспечения возможности обмена информацией с другими пользователями, которые могут быть затронуты инцидентом, а также предотвращения дальнейшего ущерба путем сохранения установленного уровня конфиденциальности.

2.3 Своевременная отчетность и обмен конкретной информацией могут помочь задержать или предотвратить воздействие аналогичных инцидентов в области кибербезопасности на другие государства и отраслевых партнеров. По этой причине обмен соответствующей информацией должен осуществляться как можно раньше с использованием заранее установленных каналов или механизмов.

2.4 Государствам следует сотрудничать с соответствующими национальными и международными организациями в целях обеспечения совместного подхода к сообщению о сбоях в системе, подозрительной деятельности человека и посягательствах на целостность данных, осуществляемому для защиты критически важных данных и систем авиационной информационно-коммуникационной технологии (ИКТ) от кибератак.

2.5 Аналогичным образом, все окончательные рекомендации и выводы должны быть доведены до сведения государств и эксплуатантов авиационной отрасли, с тем чтобы они могли скорректировать свои соответствующие подходы и программы в области управления киберсферой.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Все вышеизложенное требует от государств разработки и внедрения надежных механизмов коммуникации для обеспечения того, чтобы деятельность гражданской авиации не была нарушена кибератаками. С учетом специализированного характера аспектов безопасности критически важных данных и систем ИКТ и того факта, что зачастую компетентные органы по вопросам кибербезопасности не всегда компетентны в вопросах безопасности гражданской авиации, Ассамблее предлагается поручить Совету, чтобы он предложил Секретариату разработать и создать сеть координационных центров (КЦ) по вопросам кибербезопасности, которая могла бы быстро, эффективно и надежно решать глобальные проблемы угроз кибербезопасности и соответствующих последствий для безопасности гражданской авиации.

— КОНЕЦ —