

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****СОДЕЙСТВИЕ РАЗРАБОТКЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГПАБ И  
ОБМЕНУ ПЕРЕДОВЫМ ОПЫТОМ**

(Представлено Китайской Народной Республикой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В соответствии с резолюцией 39-й сессии Ассамблеи ИКАО разработала Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), а многие регионы разработали дорожные карты. Однако, учитывая недостаточный обмен опытом в отношении национальных планов обеспечения авиационной безопасности, типовой национальный план обеспечения авиационной безопасности еще не опубликован. Учитывая противоречие, наметившееся между растущими потребностями в укреплении потенциала в области авиационной безопасности в связи с увеличением рисков и новыми угрозами в этой сфере, с одной стороны, и сокращением бюджета Секретариата, с другой стороны, государствам-членам следует укреплять сотрудничество, действовать проактивно и принимать более прагматичные меры.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) рекомендовать государствам-членам сотрудничать с Секретариатом в оперативном обновлении ГПАБ и региональных дорожных карт;

б) призвать государства-члены к разработке и обновлению своих национальных планов обеспечения авиационной безопасности более проактивным и своевременным образом на основе ГПАБ и региональных дорожных карт;

в) поощрять государства-члены к сотрудничеству с Секретариатом в проведении большего числа мероприятий по обмену передовым опытом в области разработки и осуществления ГПАБ, региональных дорожных карт и национальных планов обеспечения авиационной безопасности;

г) рекомендовать государствам-членам сотрудничать с Секретариатом в разработке и опубликовании – на основе обмена передовым опытом в области национальных планов обеспечения авиационной безопасности – различных видов типовых национальных планов обеспечения авиационной безопасности, адаптированных к различным национальным ситуациям для использования государствами-членами в справочных целях.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>Авиационная безопасность и упрощение формальностей</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов

<sup>1</sup> Документы на английском и китайском языках представлены Китайской Народной Республикой.

<i>Справочный материал</i>	Дос 10118, <i>Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)</i> Приложение 17 <i>Безопасность</i>
----------------------------	--

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с резолюцией 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, принятой в 2016 году, ИКАО разработала Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) в качестве рамочной основы для политики и программ в области обеспечения авиационной безопасности, который был опубликован в документе Дос 10118 в 2017 году.

1.2 Региональные дорожные карты разрабатывались отдельно или совместно в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Северной Америке, регионе Центральной Америки и Карибского бассейна и Южной Америке.

1.3 По причине недостаточного понимания и соображений конфиденциальности государства-члены проявляют сдержанный энтузиазм в отношении публикации информации или обмена опытом в области осуществления ГПАБ.

1.4 До настоящего времени не было разработано и не было опубликовано ни одного национального плана действий для полного осуществления резолюции 2309 и ГПАБ.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 За период, прошедший с 2016 года, не наблюдалось никаких признаков снижения глобальных рисков для авиационной безопасности; в то же время кибербезопасность, беспилотные воздушные суда и другие новые угрозы безопасности стали актуальной проблемой, требующей от стран, регионов и мирового сообщества укрепления потенциала в области авиационной безопасности, а также наращивания сотрудничества и обмена информацией.

2.2 Весьма вероятно, что данная Ассамблея примет резолюцию о сокращении бюджета ИКАО, что скорее всего повлияет на численность персонала Секретариата и объем деятельности в рамках бюджета Регулярной программы.

2.3 В предстоящие три года будет наблюдаться все большее противоречие между дополнительными потребностями в создании потенциала в области авиационной безопасности в связи с ростом рисков и возникающими угрозами в этой сфере, с одной стороны, и ослаблением потенциала и сокращением деятельности Секретариата в результате уменьшения бюджета, с другой стороны.

2.4 В последние годы национальные лидеры и все сообщество гражданской авиации Китая уделяют весьма пристальное внимание работе, связанной с авиационной безопасностью. С одной стороны, Китай укрепляет сотрудничество со Штаб-квартирой и региональными бюро ИКАО, а также с государствами-партнерами, а с другой стороны, он постоянно наращивает свои инвестиции в области авиационной безопасности путем поощрения технологических инноваций, развития культуры безопасности и проведения мероприятий по наращиванию потенциала в области безопасности полетов, добиваясь результатов, признанных международным авиационным сообществом. В настоящее время Китай разрабатывает свой собственный план осуществления в соответствии с ГПАБ и региональной дорожной картой.

2.5 Управление гражданской авиации Китая (СААС) на основе углубленных исследований и широкого привлечения экспертов из отрасли намерено разработать, опубликовать и осуществить собственную версию плана реализации ГПАБ в Китае, под названием *Китайский план действий по высококачественному развитию авиационной безопасности*, который в качестве обновленной версии первоначального плана развития авиационной безопасности позволит полностью выполнить требования резолюции 2309, ГПАБ и региональной дорожной карты. План действий должен включать как текущие приоритеты в области авиационной безопасности, так и долгосрочную стратегию обеспечения авиационной безопасности, охватывающую вопросы авиационной безопасности не только в контексте сотрудничества между странами, но и взаимодействия между государственными учреждениями, между правительствами и предприятиями, между различными предприятиями, а также между отраслевыми ассоциациями и предприятиями.

2.6 *Китайский план действий по высококачественному развитию авиационной безопасности* позволит полностью выполнить пять приоритетных задач предусмотренных в ГПАБ, которые будут осуществляться различными субъектами, включая государственные регулирующие органы, предприятия, отраслевые ассоциации и научно-исследовательские институты. Для оптимальной реализации будут также разработаны дорожные карты осуществления, подготовленные специально для этих субъектов. В то же время, в ходе осуществления необходимо будет подвести итоги реализации пяти приоритетных задач, а именно: оценка рисков, культура безопасности, технологии и инновации, обеспечение качества и сотрудничество, а также обменяться с ИКАО и другими государствами-членами техническими стандартами, передовой практикой и опытом, с тем чтобы внести свой вклад в реализацию ГПАБ в рамках ИКАО и во всем мире.

2.7 Китай готов сотрудничать с государствами-членами, придерживающимися схожих взглядов, в целях внесения активного вклада и обмена опытом, укрепления двустороннего, регионального и глобального сотрудничества и принятия более прагматичных мер через посредство Секретариата ИКАО и других форумов.