



АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 12 повестки дня. **Авиационная безопасность. Политика****О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ИКАО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ГОСУДАРСТВАХ –
УЧАСТНИКАХ СОГЛАШЕНИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОБ
ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Принятая в сентябре 2016 года СБ ООН Резолюция 2309 и итоги 39-й сессии Ассамблеи ИКАО выявили необходимость для ИКАО и ее государств-членов обеспечить безопасность глобальной авиационной системы посредством принятия устойчивых и эффективных мер. Результатом проделанной работы явилось принятие Глобального плана ИКАО обеспечения авиационной безопасности, который заменил собой Всеобъемлющую стратегию ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (2010).

Представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) документ информирует авиационное сообщество о ходе реализации положений Глобального плана обеспечения авиационной безопасности и дорожной карты в области авиационной безопасности для Европейского и Североатлантического регионов (одобрена региональной конференцией по авиационной безопасности (EUR/NAT) в 2018 году) в государствах – участниках Соглашения.

<i>Стратегические цели</i>	Данный документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Без финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Дос 10118, <i>Глобальный план обеспечения авиационной безопасности</i> (ГПАБ) Дорожная карта в области авиационной безопасности для Европейского и Североатлантического регионов Материалы региональной конференции Европейского и Североатлантического регионов по авиационной безопасности (2018) Материалы второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (2018)

¹ Текст на русском и английском языках представлен Межгосударственным авиационным комитетом.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная гражданская авиация остаётся ключевой целью мирового терроризма в связи с её ролью как одного из основных видов транспорта, который вносит существенный вклад в социально-экономическое развитие всего мирового сообщества. Принятый Глобальный план обеспечения авиационной безопасности ИКАО (ГПАБ) призван оказать помощь государствам и заинтересованным сторонам по повышению эффективности обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, ГПАБ должен стимулировать деятельность в этом направлении, принимая во внимание тот факт, что угрозы и риски, с которыми сталкивается гражданская авиация, продолжают видоизменяться.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Конкретные меры по реализации положений ГПАБ были рассмотрены на Региональной конференции (EUR/NAT) по авиационной безопасности (Лиссабон, Португалия, 29–31 мая 2018 года). Итогом этой Конференции явилось принятие дорожной карты в области авиационной безопасности для Европейского и Североатлантического регионов, имеющая целью оказание помощи и содействия всем государствам и заинтересованным сторонам в осуществлении сотрудничества, направленного на эффективное выполнение согласованных действий по достижению целей ГПАБ. Участники Конференции подтвердили, что ГПАБ служит базовым документом укрепления безопасности гражданской авиации на основе международного сотрудничества.

2.2 Важную роль в продвижении эффективного применения Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17 ИКАО "Безопасность", реализация положений Глобального плана обеспечения авиационной безопасности и региональной дорожной карты по авиационной безопасности, совершенствование вопросов оказания помощи службам авиационной безопасности, разработке стратегии по противодействию существующим и новым видам угроз отводится Координационному совету при МАК по авиационной безопасности СНГ (далее Совет), который образован на основе Межправительственного Соглашения о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Минск, Республика Беларусь, 1995 год). Совет является эффективной площадкой обсуждения наиболее актуальных вопросов противодействия террористической угрозе гражданской авиации, выработке согласованной политики по разработке единообразных нормативных и правовых документов с целью повышения уровня авиационной безопасности. В 2018 году на заседании Совета рассмотрен вопрос реализации положений ГПАБ в государствах – участниках Соглашения, службам авиационной безопасности даны практические рекомендации по этому вопросу. На заседании Совета в 2019 году его члены обсудили вопрос особенностей исполнения положений региональной дорожной карты по авиационной безопасности в государствах – участниках Соглашения.

2.3 В плане защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства получили дальнейшее развитие механизмы сотрудничества, направленные на совершенствование взаимодействия с экспертами Антитеррористического центра СНГ (АТЦ), Организации Договора по коллективной безопасности, Координационной службы Совета командующих пограничными войсками СНГ, Межпарламентской Ассамблеи СНГ, а также представителями авиационной промышленности и авиационных учебных центров ИКАО по авиационной безопасности.

2.4 На проводимых АТЦ СНГ с участием Межгосударственного авиационного комитета антитеррористических учениях типа "Антитеррор" отрабатываются наиболее важные вопросы защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Так, в 2018 году на учениях "Иссык-Куль – Антитеррор 2018" практически отработаны вопросы взаимодействия спецслужб, правоохранительных органов и службы авиационной безопасности по принуждению к посадке "захваченного" террористами гражданского самолета, с

последующим освобождением на земле находящихся на борту заложников и нейтрализации террористов. Полученный опыт взаимодействия различных служб при возникновении чрезвычайной ситуации в аэропорту доведен до служб авиационной безопасности государств – участников Соглашения.

2.5 В октябре 2018 года в Алматы (Республика Казахстан) был проведен совместный семинар АТЦ/ЕАГ/Интерпол при участии Федеральной службы по финансовому мониторингу РФ (Росфинмониторинг) и МАК по укреплению взаимодействия между подразделениями финансовой разведки и правоохранительными органами в сфере противодействия финансированию терроризма. По итогам выполненной накануне научно-исследовательской работы (АТЦ, Росфинмониторинг) и обмена мнениями среди экспертов был отработан механизм по выявлению лиц и организаций, оказывающих пособническую помощь при оплате перелетов лиц, подозреваемых в терроризме, самолетами гражданской авиации. Практически вопрос выявления таких лиц и организаций был отработан на учении "Ереван – Антитеррор 2019".

2.6 На ближайшую перспективу основное внимание в работе Координационного совета по авиационной безопасности СНГ предполагается сосредоточить на оказании методической и практической помощи службам авиационной безопасности государств – участников Соглашения по внедрению и исполнению Глобального плана обеспечения авиационной безопасности ИКАО, а также дальнейшему укреплению связей с силовыми и правоохранительными структурами СНГ.

3. **ВЫВОД**

3.1 Участникам 40-й сессии Ассамблеи ИКАО предлагается принять к сведению данную информацию.

— КОНЕЦ —