

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****РАЗБОТКА ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСТРУКТИВНЫХ УКАЗАНИЙ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ИКАО В СФЕРЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Система гражданской авиации представляет собой весьма сложный транспортный механизм, требующий одновременного задействования многочисленных информационно-коммуникативных технологий (ИКТ) и систем. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) внесла изменения в Приложение 17 "*Безопасность*" к Конвенции о международной гражданской авиации, включив в него Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) с требованием о том, чтобы государства-члены разработали и внедрили меры для защиты критически важных данных и систем ИКТ, используемых гражданской авиацией. В этой связи государства нуждаются в дополнительной информации и инструктивном материале, который поможет им внедрить международные стандарты, выработать стратегии и применять передовую практику в сфере защиты критически важных систем ИКТ от актов незаконного вмешательства, которые могут угрожать безопасности гражданской авиации.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

Дать указание Совету поручить секретариату подготовить инструктивный материал, в который через надлежащие промежутки времени будут вноситься необходимые изменения, в целях оказания государствам помощи в противодействии киберугрозам и в выполнении технических требований и процедур по обеспечиванию авиационной безопасности, содержащихся в Приложении 17 "*Безопасность*" к Конвенции о международной гражданской авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Авиационная безопасность</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутую в настоящем документе деятельность предлагается осуществлять за счет ресурсов бюджета Программы на 2020-2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Боливарианской республикой Венесуэла.

<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 " <i>Безопасность</i> " Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 г.), резолюция А39-19 " <i>Решение проблем кибербезопасности гражданской авиации</i> "
----------------------------	--

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационная отрасль во все большей степени полагается на использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и на обеспечиваемые указанными системами более надежные и конфиденциальные данные. Между тем, характер угроз, с которыми сталкивается гражданская авиация, постоянно и быстро изменяется, и правонарушители пытаются взламывать критически важные авиационные системы и создавать перебои в осуществлении авиационной деятельности.

1.2 Глобальная авиационная система представляет собой в высшей степени сложную и взаимосвязанную транспортную структуру, включающую использование важных для обеспечения безопасности ИКТ, которые необходимы для защиты осуществляемых гражданской авиацией операций на базе общего понимания киберугроз, требующего использования гибких, основанных на оценке риска подходов к защите критически важных авиационных систем.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Согласно последним поправкам к Приложению 17 "*Безопасность*" к Конвенции международной гражданской авиации, касающимся мер обеспеченности кибербезопасности (Стандарты и Рекомендуемая практика в п. 4.9.1 и 4.9.2) на государства-члены возлагается ответственность за разработку и внедрение мер для защиты используемых гражданской авиацией критически важных данных и систем ИКТ.

2.2 Кроме того, указанных положениях говорится, что такие меры должны обеспечивать защиту конфиденциальности, целостности и возможности использования критически важных данных и/или систем, включая, в частности, учет аспектов безопасности на этапе разработки, безопасность цепочки доставки, разделение сетей и защиту или ограничение по мере необходимости дистанционного доступа к системам, согласно результатам оценки риска, проводимой соответствующими национальными ведомствами.

2.3 В соответствии с вышесказанным требуется, чтобы государства-члены разработали директивные указания и внедрили механизмы для обеспечения защиты гражданской авиации от хакерских атак. Несмотря на особый характер мер защиты критически важных данных и систем ИКТ, ИКАО не имеет документации или подробных стандартизированных технических инструктивных указаний, которые помогали бы государствам обеспечивать эффективное и полное соблюдение SARPS по кибербезопасности в Приложении 17 "*Безопасность*".