



A40-WP/596
EX/256
29/9/19

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 12 повестки дня представляется
для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

12.1 На своих 3-м и 4-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности (AVSEC) на основе докладов Совета *"Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПЛАБ)"* (WP/25), и *"Итоги второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2)"* (WP/26). Основываясь на этой информации, Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* (WP/27) и предложение об обновлении резолюции, касающейся обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации и стратегии в этой области (WP/28). Кроме того, государства и наблюдатели представили 44 документа: WP/112, 141, 148, 165, 171, 172, 178, 219, 221, 243, 248, 250, 251, 253, 254, 283, 285, 286, 315, 328, 344, 348, 355, 357, 373, 386, 394, 395, 400, 405, 427, 466, 473, 489, 490, 491, 494, 495, 517, 528, 532, 543, 567 и 569.

12.2 В документе WP/141, представленном Катаром, рассматривается вопрос о разработке дифференцированного подхода к проведению в аэропортах досмотра пассажиров и лиц, не являющихся пассажирами, и содержится предложение о необходимости проведения Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) дополнительных работ для создания более эффективной и действенной системы досмотра.

12.3 В документе WP/148, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, рассматривается вопрос о необходимости и важности укрепления сотрудничества и взаимодействия между государствами в области обмена соответствующей информацией, касающейся AVSEC.

12.4 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов в документе WP/165 обращает внимание на глобальные проблемы, связанные с выполнением обязательств по контролю качества AVSEC, и предлагает усовершенствовать программу контроля качества AVSEC и обеспечить ее эффективную реализацию.

12.5 В документах WP/171 и WP/355, представленных соответственно Казахстаном и Российской Федерацией, приводится информация о работе, проделанной Европейским и Североатлантическим бюро (EUR/NAT), и необходимости адекватного укомплектования Бюро EUR/NAT.

12.6 В документе WP/172 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) предлагает повысить статус Исследовательской группы Секретариата по вопросам кибербезопасности (SSGC) до уровня группы экспертов ИКАО, подчиняющейся непосредственно Совету ИКАО, а из вновь созданной Исследовательской группы по созданию структуры доверия следует сформировать рабочую группу под руководством этой новой группы экспертов. Вновь созданной Комиссии по вопросам противодействия киберугрозам, защиты и безопасности (CRSSP) следует обсудить и предложить любые новые или адаптированные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и инструктивную документацию для обеспечения единообразия и согласованности любых связанных с киберпространством мероприятий, реализуемых комиссиями ИКАО и различными экспертными группами.

12.7 В документе WP/178, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), содержится информация о необходимости оперативного принятия

конкретных мер по созданию четких, согласованных и целостных таксономий безопасности, современных и практических инструментов для эффективного представления информации об инцидентах в области AVSEC.

12.8 В документе WP/219 Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) призывает создать орган ИКАО, управляемый государствами-членами при поддержке отрасли, который не будет ограничен существующей организационной структурой ИКАО. Такой орган должен иметь возможность обеспечивать эффективную координацию в ИКАО всей деятельности в области кибербезопасности и надлежащее взаимодействие по вопросам кибербезопасности с другими дисциплинами, а также отвечать за согласование и ориентацию работы, выполняемой действующими группами экспертов и исследовательскими группами.

12.9 В документе WP/221 Объединенные Арабские Эмираты призывают авиационное сообщество работать рука об руку при рассмотрении проблемы обеспечения кибербезопасности. В этом документе ИКАО рекомендуется рассмотреть многосторонние аспекты обеспечения кибербезопасности путем создания соответствующей структуры кибербезопасности в соответствии с указаниями Совета о проведении технико-экономического обоснования и анализа недостатков для определения будущей структуры программы работы ИКАО в области кибербезопасности.

12.10 В документе WP/243, представленном Международным советом аэропортов (МСА), высказывается мнение о том, что в случае надлежащего укомплектования Группа экспертов по кибербезопасности потенциально могла бы решить некоторые вопросы, предлагая, при необходимости: широкий диапазон экспертных знаний и опыта среди членов группы, особенно в области кибербезопасности; целостностный подход к оценке рисков на основе методик, согласованных и обоюдно понимаемых всеми заинтересованными сторонами, опираясь на региональный и национальный опыт; возможности учреждать рабочие группы, для того чтобы уделять больше времени и выделять больше ресурсов на разработку инструктивных материалов, программ, наращивание потенциала, оказание помощи, подготовку персонала и совместное рассмотрение вопросов, касающихся аэронавигации, безопасности полетов и авиационной безопасности.

12.11 В документе WP/248 Канада от имени Австралии, Новой Зеландии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Ямайки, Японии, Ассоциации "Глобальный экспресс", ИАТА, Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) признает, что интеграция принципов ориентирования на достижение результатов и оценки факторов риска в деятельность Организации и ее программы AVSEC представляет собой сложную и постоянно изменяющуюся задачу. Для поддержки приоритетных целей ГПАБ обмен опытом такого рода с глобальным сообществом и разработка действенных методов дальнейшего изучения и интеграции такой практики, принципов и политики имеют решающее значение для обеспечения более устойчивой и инновационной глобальной экосистемы AVSEC.

12.12 В документе WP/250 МСА информирует о том, что отрасль работает над неотложными инновациями в области AVSEC, от постепенных улучшений до "прорывных" инноваций, примером которых является полное переосмысление подхода к досмотру пассажиров на основе программы Smart Security. Признавая тот факт, что поэтапные и "прорывные" решения нуждаются в инновационном климате, МСА предлагает конкретные шаги, которые могут быть

предприняты государствами – членами ИКАО для оказания помощи в решении основных проблем завтрашнего дня.

12.13 В документе WP/251 Австралия, Объединенные Арабские Эмираты и Соединенное Королевство настоятельно рекомендуют государствам заключать соглашения о сотрудничестве и реализации мер по контролю в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости системы AVSEC путем исключения необоснованного дублирования мер контроля в целях безопасности в тех случаях, когда уже установлено, что предпринимаемые меры безопасности являются эквивалентными и отвечают положениям инструктивных материалов ИКАО.

12.14 В документе WP/253 Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Гамбия, Гана, Германия, Иордания, Ирландия, Италия, Канада, Катар, Кения, Китай, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Объединенные Арабские Эмираты, Португалия, Румыния, Саудовская Аравия, Северная Македония, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Сьерра-Леоне, Турция, Франция, Швейцария, Япония, МСА и ИАТА поддержали предложение о формировании всеобъемлющей культуры безопасности, являющейся необходимым условием эффективного обеспечения AVSEC в долгосрочной перспективе, и рекомендуют государствам, отрасли и ИКАО принять меры по интеграции культуры обеспечения безопасности в авиационную среду в соответствии с приоритетными задачами ГПАБ.

12.15 В документе WP/254, представленном Южной Африкой, содержится информация об опыте Южной Африки в вопросах борьбы с целым рядом преступлений, затрагивающих авиапассажиров, посредством создания структуры сотрудничества, и высказывается мнение о том, что одно ведомство или министерство не может взять на себя ответственность за обеспечение защиты авиационной системы от угроз.

12.16 В документе WP/283 Франция делится своим опытом обеспечения эффективной координации посредством создания совета по кибербезопасности воздушного транспорта, который уже предлагает ключевые решения и рекомендует приветствовать и поощрять стратегию ИКАО в этой области, а также создание специализированного органа, обеспечивающего взаимную координацию подходов.

12.17 В документе WP/285 Аргентина и Бразилия при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) делятся опытом реализации ГПАБ и предлагают платформу для оценки прогресса в области реализации дорожной карты ГПАБ. В частности, высказывается мнение о целесообразности создания глобальной платформы для обмена информацией, в которую будет включен каталог "Дорожная карта ГПАБ" и которая поможет государствам определить меры для обеспечения соблюдения Стандартов в области AVSEC.

12.18 В документе WP/286 Соединенные Штаты Америки признают, что после 39-й сессии Ассамблеи в глобальной сфере авиационной безопасности достигнуты позитивные результаты, однако при этом высказывается мнение о том, что 40-й сессии Ассамблеи предстоит наметить программу действий в области AVSEC на следующее трехлетие, которая будет носить еще более амбициозный характер. В частности, в течение предыдущего трехлетнего периода были определены рамки путем разработки ГПАБ и связанных с ним механизмов, однако теперь необходимо сосредоточить внимание на конкретных действиях, эффективной реализации, контроле и совершенствовании системы.

12.19 В документе WP/315, представленном Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств – членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), обращается внимание на опыт реализации ГПАБ в Европейском регионе и содержится настоятельный призыв к ИКАО, государствам и авиационным организациям поддержать набранные темпы, с тем чтобы обеспечить возможность оперативного претворения целей ГПАБ в реальные результаты, что будет содействовать повышению уровня обеспечения AVSEC в глобальном масштабе.

12.20 В документе WP/328 Сингапур в соавторстве с Аргентиной, Арменией, Бельгией, Бразилией, Иорданией, Италией, Камбоджей, Канадой, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Науру, Нигерией, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Палау, Португалией, Российской Федерацией, Сенегалом, Соединенным Королевством, Таиландом, Филиппинами, Францией и Японией рассматривает вопрос о важности повышения степени информированности других ведомств и организаций.

12.21 В документе WP/344, представленном Российской Федерацией, содержится информация о комплексном подходе к дальнейшему совершенствованию надзорной деятельности государств с применением новых методов, направленных на профилактику нарушений требований в сфере AVSEC и повышение культуры обеспечения безопасности пассажиров.

12.22 В документе WP/348 Венесуэла предлагает ИКАО разработать и развернуть сеть координационных центров (КЦ) по вопросам кибербезопасности в целях поощрения выработки общего понимания государствами-членами киберугроз и рисков для определения степени критичности объектов и систем, требующих защиты.

12.23 В документе WP/357 Венесуэла напомнила о региональной дорожной карте для региона Северной Америки, Центральной Америки и Карибского региона (НАСС) и региона Южной Америки (SAM), предусматривающей устранение трудностей, связанных с реализацией ГПАБ, и обратила внимание на разработанную региональную систему оценки, предназначенную для определения уровня реализации ГПАБ.

12.24 В документе WP/373 Китай делится своим опытом реализации ГПАБ и региональной дорожной карты Азиатско-Тихоокеанского региона (АРАС) и рекомендует опубликовать типовой национальный план в области AVSEC.

12.25 В документе WP/394 Венесуэла предлагает Ассамблее признать наличие у государств необходимости в получении дополнительной информации и инструктивного материала, которые помогут им внедрять международные стандарты, вырабатывать стратегии и применять передовую практику в сфере защиты критически важных информационных и связанных технологий (ICT) от актов незаконного вмешательства, которые могут создать угрозу безопасности гражданской авиации.

12.26 В документе WP/405 Доминиканская Республика обращает внимание на необходимость разработки типовой матрицы для определения очередности и периодичности осуществления государством надзорной деятельности в области AVSEC. Такие матрицы будут использоваться для определения механизмов и методик надзора за упорядоченным и систематическим соблюдением требований, а также для обеспечения эффективной реализации национальной программы безопасности гражданской авиации.

12.27 В документе WP/427 Соединенные Штаты Америки рекомендуют ИКАО учредить при Совете технический комитет по вопросам кибербезопасности и отказоустойчивости для централизации управления и надлежащего решения проблем кибербезопасности и отказоустойчивости на основе комплексного подхода. Этот комитет будет управлять политикой и интеграцией отраслевых стандартов, а также заниматься оценкой потенциала разработки технических SARPS.

12.28 В информационном документе (WP/112), представленном Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, приводится описание используемого в ЕС режима контроля в целях безопасности, отражающего цели ГПАБ. В документе содержится краткая информация о том, каким образом законодательство ЕС в области AVSEC, основанное на постановлении (ЕС) № 300/2008, определяющем общие правила в области AVSEC гражданской авиации и законодательство, обеспечивающее их реализацию, предписывает государствам-членам ЕС осуществлять регулярный контроль за деятельностью всех аэропортов, эксплуатантов и других организаций, применяющих стандарты в области AVSEC.

12.29 В информационном документе (WP/386) Межгосударственный авиационный комитет (МАК) приводит краткую информацию о ходе реализации положений ГПАБ и дорожной карты в области AVSEC для региона EUR/NAT.

12.30 В информационном документе (WP/395) ИАТА высказывает свое мнение о необходимости обеспечения скоординированного, проактивного и ощутимого прогресса в повышении степени осознания и управления рисками для авиационной кибербезопасности, и поддерживает мнение о том, что ИКАО является наиболее приемлемой организацией для проведения согласованного глобального диалога и принятия соответствующих мер.

12.31 В информационном документе (WP/400) Доминиканская Республика представляет сводную информацию о прогрессе в области регулирования, технологий, контроля качества, подготовки персонала в области AVSEC и сотрудничества в рамках глобальной системы AVSEC гражданской авиации, а также информирует о намерении поддержать инициативу ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

12.32 В информационном документе (WP/466) Исламская Республика Иран подчеркивает важность включения в будущие поправки к Приложению 17 критических элементов государственной системы контроля в сфере обеспечения авиационной безопасности.

12.33 В информационном документе (WP/473) Исламская Республика Иран обращает внимание на необходимость принятия ИКАО подлежащих введению государствами-членами комплексных и обязательных к применению правил, включая положения Приложения 17, отражающие угрозу безопасности, создаваемую беспилотными летательными аппаратами.

12.34 В информационном документе (WP/489) Венесуэла (Боливарианская Республика) информирует о прогрессе в области реализации плана модернизации AVSEC, достигнутом международным аэропортом им. Симона Боливара в городе Майкетия.

12.35 В информационном документе (WP/490) Венесуэла (Боливарианская Республика) делится своим опытом в области разработки плана работ, направленного на внедрение SARPS Приложения 17, в частности тех, которые касаются кибербезопасности.

12.36 В информационном документе (WP/491) Камерун информирует о прогрессе в области разработки и внедрения средств популяризации культуры безопасности в аэропортах.

12.37 В информационном документе (WP/494) Доминиканская Республика информирует о принятых государствами мерах, касающихся идентификации сертифицированного персонала AVSEC.

12.38 В информационном документе (WP/495) Доминиканская Республика приводит описание закона № 188-11, определяющего нормативные рамки для уголовных преследований и преступлений против доминиканской гражданской авиации.

12.39 В информационном документе (WP/517) Индонезия приводит краткую информацию о внимании, уделяемом Индонезией обеспечению авиационной безопасности, и обменивается опытом реализации национальной программы безопасности гражданской авиации.

12.40 В информационном документе (WP/528) Финляндия от имени Европейского союза и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации, и Нигерии, Катара, Объединенных Арабских Эмиратов и Саудовской Аравии представила текст в добавлении к информационному документу, который может послужить основой для новой декларации по авиационной безопасности.

12.41 В информационном документе (WP/532) Катар приводит описание своего подхода к учету в национальной программе безопасности гражданской авиации рекомендаций и политики, касающихся обеспечения авиационной кибербезопасности.

12.42 В информационном документе (WP/543) Оман информирует о своем опыте обновления и изменения национального законодательства в соответствии с SARPS Приложения 17 и положениями Приложения 9, касающимися обеспечения безопасности. В документе государствам-членам настоятельно рекомендуется учредить внутренний механизм обеспечения выполнения международных обязательств в области AVSEC и упрощения формальностей.

12.43 В информационном документе (WP/567) Индия приводит информацию о достигнутом прогрессе в области внедрения системы регистрации дистанционно пилотируемых воздушных судов и осуществления мониторинга за ними, а также о реализации программы безопасности в 2018 году.

12.44 В информационном документе (WP/569) Индия приводит информацию о внедрении двухуровневой системы проверки анкетных данных, основанной на надежной аутентификации биометрических данных.

Обсуждение

Стратегические приоритеты на следующий трехлетний период

12.45 В документе WP/26 Секретариат представил информацию о действиях по рекомендациям второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2), проходившей в Монреале в ноябре 2018 года. Комитет с удовлетворением отметил высокий

уровень участия государств/отрасли и результаты HLCAS/2. Делегаты также выразили признательность Секретариату ИКАО за успешное проведение этого мероприятия. Рассматривая результаты Конференции и информацию о последующих действиях, Комитет одобрил все рекомендации HLCAS/2 и поддержал действия, предпринятые Советом ИКАО и Секретариатом. Однако Комитет также рекомендовал уделять постоянное внимание вопросам, рассмотрение которых продолжается, в частности, таким как: необходимость анализа действующего в настоящее время механизма координации в области кибербезопасности, приоритизации в рамках ИКАО задач в сфере авиационной безопасности, а также потенциальное создание управления по авиационной безопасности и упрощению формальностей.

12.46 Комитет, с удовлетворением отметив большой объем выполненных Секретариатом работ по рассмотрению ключевых элементов резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (РСБООН), подчеркнул важность обеспечения Советом продолжения выполнения соответствующими органами (такими как Группа экспертов по авиационной безопасности) деятельности, основанной на положениях РСБООН 2309. Эта деятельность охватывает такие области, как: управление риском и соответствующий инструктивный материал по политике, основанной на оценке риска; принятие оперативных решений; технология и инновационные методы; контроль качества и надзор. Более того, делегаты высказали мнение о необходимости изучения процесса разработки и принятия стандартов и вспомогательного инструментария в сфере обеспечения безопасности, включая порядок тщательного изучения политики, четкого определения желаемых результатов в сфере безопасности и оценки последствий.

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности

12.47 В документе WP/25 Секретариат представил обзор обширной работы, проделанной в целях подготовки и реализации приоритетных мер и задач Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

12.48 Одобрена деятельность по ускоренной разработке ГПАБ в соответствии с просьбой 39-й сессии Ассамблеи. Принята к сведению информация о различных уровнях внедрения в различных регионах и в этом контексте Комитет настоятельно призвал государства продолжать деятельность по улучшению положения дел, включая достижение глобальных целей при одновременном признании важности Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности и осуществляемого в настоящее время реформирования этой программы в целях эффективного определения степени внедрения.

12.49 В части, касающейся внедрения, делегаты приветствовали обмен государствами опытом в области реализации ГПАБ. Было внесено много предложений, касающихся рассмотрения ИКАО вопроса о создании платформы для представления и обмена информацией о результатах выполнения дорожной карты ГПАБ, например посредством размещения на защищенном портале хранилища данных ГПАБ, в рамках которого такая информация будет обновляться по мере поступления новых данных и материалов. Комитет также обратил внимание на важность определения соответствия осуществляемой в настоящее время деятельности по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности действующим SARPS Приложения 17 "Безопасность" и методам идентификации нападений, информация о которых содержится в Заявлении о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности ИКАО (Дос 10108). Делегаты также подчеркнули важную роль региональных бюро и выразили им

признательность за проактивную поддержку, оказываемую государствам-членам в деле оказания содействия достижению глобальных и региональных целей посредством эффективной реализации ГПАБ.

12.50 В отношении будущей эволюции ГПАБ Комитет отметил, что ГПАБ, являющийся "живым документом", будет, при необходимости и в соответствующих случаях, пересматриваться и поддержал предложение о его регулярном пересмотре раз в три года. В соответствующих случаях в рамках этих пересмотров можно обсудить вопрос о более тесной увязке ГПАБ с SARPS Приложения 17 "Безопасность". Однако Комитет высказал мнение о том, что предложение о внесении в следующее издание дорожной карты ГПАБ некоторых положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", способствующих обеспечению авиационной безопасности и осуществлению пограничного контроля, требует дополнительного обсуждения.

Политика в области регулирования

12.51 Комитет, напомнив о выводах HLCAS/2 и учитывая приоритетные результаты ГПАБ и соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО, а также резолюции РСБООН 2309, согласился с тем, что ориентированные на результаты и основанные на оценке риска принципы могут использоваться при разработке предлагаемых поправок к положениям Приложения 17 "Безопасность" и определении соответствующей передовой практики. В этой связи Комитет высказал просьбу о рассмотрении, при необходимости, вопроса о разработке конкретных методов определения интеграции таких принципов в процессы принятия решений с целью дальнейшего повышения эффективности, результативности и устойчивости программ в сфере авиационной безопасности.

12.52 Кроме того, Комитет высказал широкую поддержку ускорению темпов инноваций в сфере авиационной безопасности и призвал государства-члены осуществлять координацию деятельности с отраслевыми партнерами в целях оказания содействия проведению эксплуатационных испытаний новых технологий и инновационных методов. В частности, был затронут вопрос о дифференцированном подходе к пассажирам при осуществлении досмотра в качестве возможного элемента эволюции деятельности по осуществлению досмотра, основанного на применении в сфере авиационной безопасности подхода, ориентированного на оценку риска и достижение результатов. Однако Комитет подчеркнул, что, несмотря на наличие альтернативных средств обеспечения соответствия, информация о ряде которых содержится в *Руководстве по авиационной безопасности* ИКАО (Doc 8973), реализация основных мер безопасности по-прежнему является основополагающим элементом функционирования надежной системы авиационной безопасности.

Кибербезопасность

12.53 В целях дополнительного стимулирования применения последовательного и комплексного подхода к управлению рисками и киберугрозами Совет в документе WP/28 предложил проект резолюции о порядке наилучшего решения проблем кибербезопасности в гражданской авиации. Резолюция ставит своей целью рассмотрение кибербезопасности на основе использования единого междисциплинарного и функционального подхода, подтверждающего важность и срочность обеспечения защиты критически важных инфраструктурных элементов гражданской авиации и данных от киберугроз. Она также направлена на принятие ИКАО, ее государствами-членами и отраслевыми заинтересованными сторонами глобального обязательства

в отношении принятия мер по совместному и систематическому рассмотрению вопросов обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации и понижению степени соответствующих угроз и рисков.

12.54 Делегаты одобрили деятельность ИКАО и Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC), связанную с рассмотрением проблемы обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации. В частности, Ассамблея поддержала и одобрила стратегию ИКАО в области кибербезопасности, подчеркнув важность разработки устойчивого и комплексного плана действий реализации этой стратегии, а также продолжение разработки надежных рамок обеспечения кибербезопасности. В целях дополнительного стимулирования использования последовательного и комплексного подхода к управлению киберугрозами и рисками Комитет согласился принять резолюцию Ассамблеи, приводимую в добавлении А документа A40-WP/28. Эта резолюция заменит резолюцию A39-19 Ассамблеи *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"*. Комитет согласился представить эту резолюцию для принятия пленарным заседанием.

Резолюция A40-12/1 *"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 связные технологии, имеющие критически важное значение для безопасности полетов и безопасности гражданской авиации,

принимая к сведению, что авиационная отрасль все больше зависит от наличия систем информационных и связных технологий, а также от целостности и конфиденциальности данных,

учитывая, что представляемая киберинцидентами угроза для гражданской авиации быстро и постоянно изменяется, что носители такой угрозы вынашивают преступные намерения, ставят целью по политическим, финансовым или другим мотивам нарушение деловой активности и кражу информации, а также то, что масштаб такой угрозы может легко достичь уровня, на котором может быть нанесен вред критически важным системам гражданской авиации во всем мире,

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

признавая многогранность и комплексный характер вызовов и решений в области кибербезопасности и отмечая способность киберрисков одновременно воздействовать на широкий круг областей и быстро распространяться,

подтверждая обязательства по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и непрерывности деятельности гражданской авиации, предусмотренные *Конвенцией о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенцией),

учитывая, что Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция) и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекинский протокол), укрепят глобальные правовые рамки, в которых кибератаки на международную гражданскую авиацию считаются преступлениями, и, следовательно, широкая ратификация государствами этих документов обеспечит предотвращение таких нападений и наказание за них в любой точке мира,

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

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

признавая работу Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности, которая внесла значительный вклад в формат стратегии кибербезопасности, объединив связанные с кибербезопасностью характеристики безопасности полетов и авиационной безопасности,

признавая, что авиационная кибербезопасность должна быть согласована на глобальном, региональном и национальном уровнях в целях содействия глобальной упорядоченности и обеспечения полной функциональной совместимости мер защиты и систем управления факторами риска,

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

Ассамблея:

1. *настоятельно призывает* государства-члены и ИКАО способствовать всеобщему принятию и претворению в жизнь *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция) и Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекинский протокол)* как способа противостоять кибератакам на гражданскую авиацию;
2. *призывает* государства и заинтересованные стороны отрасли предпринять следующие меры по противодействию киберугрозам в сфере гражданской авиации:
 - a) осуществлять стратегию кибербезопасности, представленную в добавлении;
 - b) определить создаваемые возможными киберинцидентами угрозы и факторы риска для полетов и критически важных систем гражданской авиации, а также серьезные последствия, к которым могут привести такие инциденты;
 - c) определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;
 - d) поощрять выработку общего понимания государствами-членами киберугроз и

факторов риска, а также общих критериев для определения степени важности объектов и систем, требующих защиты;

- e) поощрять координацию действий между государственными органами и отраслью при выработке стратегии, политики и планов обеспечения кибербезопасности, а также при обмене информацией, необходимой для выявления наиболее уязвимых мест, которые требуется устранить;
 - f) 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;
 - g) основываясь на общем понимании киберугроз и факторов риска, использовать гибкий, основанный на оценке факторов риска подход к защите критически важных авиационных систем путем внедрения систем управления кибербезопасностью;
 - h) поощрять развитие в национальных органах и в авиационной отрасли жизнестойкой культуры кибербезопасности на всех уровнях;
 - i) способствовать разработке и внедрению международных стандартов, стратегий 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 принципы и, при необходимости, выделять ресурсы для обеспечения следующих требований к критически важным авиационным системам; должна быть обеспечена структурная безопасность систем; системы должны быть устойчивыми; 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 проводить судебно-криминалистический 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;
3. *порукает* Генеральному секретарю:
- a) разработать план действий для оказания государствам и отрасли поддержки в принятии стратегии кибербезопасности;
 - b) продолжать обеспечивать междисциплинарный подход к рассмотрению и координации вопросов кибербезопасности с помощью соответствующих механизмов в духе стратегии.
-

12.55 Призная необходимость продолжения деятельности SSGC в более формализованном формате, обеспечивающим возможность осуществления упорядоченной координации с другими группами экспертов ИКАО, Комитет одобрил различные предложения, касающиеся структур управления в области кибербезопасности, направленные на осуществление в рамках ИКАО эффективной координации деятельности в области кибербезопасности, обеспечение применения междисциплинарного подхода к кибербезопасности и стимулирование обмена информацией. Соответственно, Комитет поручил ИКАО провести технико-экономическое обоснование и анализ недостатков в целях выявления наиболее приемлемых структур управления кибербезопасностью и механизма координации с учетом соответствующих критериев.

12.56 Комитет одобрил обмен между государствами и отраслью информацией об опыте реализации и признал важность обмена информацией и оказания методической помощи для всех заинтересованных сторон. В этой связи ИКАО следует обеспечить продолжение осуществляемой в настоящее время деятельности по созданию сети координационных центров и постоянному сопровождению и обновлению хранилища данных о кибербезопасности.

Взаимодействие и сотрудничество

12.57 При рассмотрении вопроса о необходимости расширения взаимодействия и сотрудничества между государствами, к которому призвал ряд государств-членов, Комитет поддержал вывод HLCAS/2, согласно которому договоренности об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута между государствами, придерживающимися того же мнения, основанные на признании эквивалентности мер безопасности, могут оказаться полезными для системы авиационной безопасности за счет повышения эффективности и более рационального использования ресурсов. В этой связи Комитет рекомендовал государствам заключать договоренности о взаимодействии и осуществлять реализацию договоренностей об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте для повышения устойчивости систем авиационной безопасности посредством исключения необоснованного дублирования мер контроля в целях безопасности в тех случаях, когда они соответствуют положениям инструктивного материала *Руководства по авиационной безопасности* ИКАО (Дос 8973) и результатам соответствующей оценки риска.

12.58 Для некоторых государств участие в договоренностях об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута может оказаться проблематичным и в этой связи Комитет признал наличие других подходов к обеспечению более высокого уровня эффективности в сфере авиационной безопасности. К числу таких подходов относятся: более тесное сотрудничество между государствами и между государственными ведомствами и авиационными заинтересованными сторонами, основанное на договоренностях об обмене информацией, заключение многосторонних соглашений (например, меморандумов о взаимопонимании) и реализация механизмов сотрудничества. В этой связи Комитет приветствовал выдвинутую одним государством-членом инициативу и рекомендовал другим государствам дополнительно изучить вопрос об использовании аналогичных подходов и договоренностей о взаимодействии.

Культура авиационной безопасности

12.59 Принимая во внимание вторую приоритетную цель ГПАБ – развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека, Комитет согласился с тем, что создание прочной и всеобъемлющей культуры авиационной безопасности является необходимым условием

эффективного осуществления и обеспечения устойчивости мер авиационной безопасности в долгосрочной перспективе. Человеческий фактор играет важнейшую роль в смягчении угроз для гражданской авиации. Содействие формированию позитивной культуры авиационной безопасности способствует обучению персонала в отношении угроз для авиационной безопасности и их последствий и помогает смягчать как внутренние, так и внешние угрозы, поскольку персонал мыслит и действует более осознанно в вопросах авиационной безопасности, а также выявляет и сообщает о вызывающих озабоченность поведении или деятельности. В свою очередь, это приводит к тому, что весь персонал гражданской авиации осознает, что ему принадлежит важнейшая роль в рамках режима обеспечения авиационной безопасности. Комитет признал, что для успешного развития культуры авиационной безопасности заинтересованные стороны должны продвигать вопросы обеспечения авиационной безопасности во всех учреждениях, занимающихся вопросами гражданской авиации, поддерживая тем самым инициативы, выдвинутые рядом государств-членов, которые побуждают государства и отраслевые организации разрабатывать программы повышения уровня культуры авиационной безопасности и осведомленности для всех заинтересованных сторон в области гражданской авиации. Кроме того, развитие культуры авиационной безопасности также требует поддержки и инструкций со стороны высшего руководства для внедрения принципов авиационной безопасности во все аспекты деятельности аэропортов.

12.60 Комитет также признал, что политическая поддержка культуры авиационной безопасности должна быть превращена в практические действия, и приветствовал различные инициативы, о которых сообщили государства-члены в целях разработки и осуществления практических кампаний по повышению осведомленности в области авиационной безопасности. Опираясь на рекомендацию HLCAS/2, призывающую государства и отрасль предпринять практические шаги по разработке программ культуры авиационной безопасности, таких как кампании высокого уровня, Комитет поддержал разработку листовок, плакатов, проведение практикумов, брифингов и использование раздаточных материалов, в том числе в рамках других целевых информационно-пропагандистских механизмов, направленных на обеспечение осведомленности в области авиационной безопасности во всех сферах деятельности гражданской авиации. Кроме того, Комитет отметил важность как практических инструментов для представления докладов об инцидентах в области авиационной безопасности, так и проведения периодических учебных курсов по повышению осведомленности в области авиационной безопасности, как это предлагается государствами и отраслью. Комитет просил ИКАО продолжить разработку инструментов для повышения осведомленности об авиационной безопасности и укрепления культуры авиационной безопасности, сделав эту работу приоритетной и провозгласив 2020 год "Годом культуры авиационной безопасности".

Надзорная деятельность государств

12.61 Комитет подчеркнул исключительно важное значение контроля качества для обеспечения устойчивости в области авиационной безопасности. С учетом требуемых улучшений в области контроля качества, о чем свидетельствуют результаты проверок, проведенных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), среди делегатов был достигнут широкий консенсус в отношении того, что следует рекомендовать государствам уделять первоочередное внимание выделению надлежащих ресурсов и созданию соответствующей организационной структуры для обеспечения эффективного осуществления мероприятий по контролю качества.

12.62 Кроме того, Комитет принял к сведению необходимость оказания государствам помощи в определении приоритетности и периодичности надзорной деятельности и рекомендовал Группе экспертов по авиационной безопасности рассмотреть вопрос о включении в свою программу работы вопроса о разработке инструктивных материалов по этому вопросу.

Укрепление регионального осуществления

12.63 Ассамблея признала важную роль региональных бюро ИКАО в оказании помощи государствам-членам в решении общих проблем и задач в осуществлении Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", Приложения 17 "*Безопасность*", ГПАБ, планов корректирующих действий, содействии проведению миссий по оказанию помощи, поддержке совещаний региональных групп и оказании помощи в решении других проблем, характерных для каждого региона ИКАО. Что касается уровня укомплектования персоналом этих региональных бюро ИКАО, то Ассамблея постановила, что он должен основываться на потребностях и определяться по усмотрению Генерального секретаря, который будет принимать во внимание уровни осуществления в регионе.

Резолюции Ассамблеи и Декларация по авиационной безопасности

12.64 В документе WP/27 Совет предлагает внести изменения в резолюцию A39-18, с тем чтобы отразить изменения в области авиационной безопасности, происшедшие со времени проведения предыдущей Ассамблеи, и наметить для государств-членов и ИКАО основные направления политики в области авиационной безопасности на следующий трехлетний период. Текст пересмотренной резолюции получил широкую поддержку и был сочтен целесообразным для принятия, после чего он будет вновь рассмотрен Группой экспертов по авиационной безопасности в преддверии 41-й сессии Ассамблеи.

12.65 Комитет рассмотрел проект Декларации по авиационной безопасности, предложенный некоторыми государствами-членами, включая государства-члены Европейского союза (ЕС) и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), в качестве средства демонстрации политического стремления государств к укреплению авиационной безопасности во всем мире. Делегаты сочли важным, чтобы проект Декларации отражал значительные события в области авиационной безопасности, происшедшие за последние три года, и учитывал важнейшую роль ИКАО в глобальных усилиях по привлечению международного сообщества гражданской авиации к деятельности по дальнейшему укреплению авиационной безопасности.

12.66 Завершая свою работу по данному пункту повестки дня, Комитет постановил представить на утверждение пленарного заседания пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* с учетом полученных замечаний. Комитет также выразил признательность Южной Африке за руководство редакционной группой "друзья председателя", которой Комитет поручил доработать текст глобальной Декларации по авиационной безопасности, которая, в случае ее утверждения, могла бы заменить предыдущую декларацию, принятую на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО (2010 год).

Резолюция A40-12/2. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно постоянной политики ИКАО в области авиационной безопасности, 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 A39-18 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности в резолюции A39-18 (добавления А–Н включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 40-й сессии,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности по состоянию на день закрытия 40-й сессии Ассамблеи;
2. *постановляет* просить Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности;
3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A39-18.

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 эволюционный характер угрозы террористических актов, включая угрозу, которую представляют собой скрытые взрывные устройства, нападения в неконтролируемых зонах, переносные зенитно-ракетные комплексы (ПЗРК), другие системы ракет "земля – воздух", химические угрозы, нападения с использованием дистанционно-пилотируемых авиационных систем (ДПАС), нападения на систему грузовых перевозок в террористических

целях, кибератаки и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, включая, в частности, расширяющуюся угрозу, создаваемую инсайдерами, серьезно сказывающиеся 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 Декларации по авиационной безопасности, которая была принята 37-й сессией Ассамблеи,

напоминая о совместных коммюнике, принятых на совместных конференциях ИКАО и Всемирной таможенной организации (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,

учитывая резолюции 2309 (2016), 2395 (2017) и 2396 (2017) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН), касающиеся угроз международному миру и безопасности, создаваемых террористическими актами.

признавая, что глобальные консультации и усилия по распространению информации совместно с государствами – членами ИКАО для выработки и уточнения элементов Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) успешно привели к принятию этого плана Советом в ноябре 2017 года,

отмечая решительную поддержку ГПАБ и постоянные усилия государств по осуществлению ГПАБ с момента его утверждения в целях реализации,

признавая важность внедрения и продвижения глобальной практики в области авиационной безопасности (как ИКАО, так и государствами-членами), основанной на оценке риска, соответствующей и пропорциональной угрозе;

принимая во внимание региональные дорожные карты, принятые на региональных конференциях по авиационной безопасности в Египте, Панаме, Португалии и Таиланде в период с 2017 по 2018 год,

ссылаясь на коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале в ноябре 2018 года, а также на выводы и рекомендации этой Конференции,

напоминая о важности всестороннего подхода государств к авиационной безопасности и другим авиационным дисциплинам, поддержания эффективного взаимодействия между различными организациями для обеспечения учета всей необходимой информации, а также проведения оценки последствий каждой внедряемой в гражданской авиации меры, особенно в области авиационной безопасности,

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 разрушить гражданское воздушное судно в полете, включая любые нападения на гражданские аэропорты с использованием баллистических ракет или дронов и злонамеренное использование гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и гибели людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле;

3. *вновь подтверждает*, что ИКАО и государства-члены должны и впредь уделять вопросам авиационной безопасности самое пристальное внимание и выделять необходимые ресурсы;

4. *призывает* все государства-члены подтвердить свою решительную поддержку последовательной политики ИКАО, принимая самые эффективные меры обеспечения безопасности 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, касающуюся мер по предотвращению актов незаконного вмешательства и обеспечивать выполнение этой работы с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *призывает* ИКАО и ее государства-члены выполнять резолюции 2309, 2395 и 2396 СБ ООН в рамках соответствующей компетенции и совместно демонстрировать ведущую роль ИКАО в обеспечении защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства на глобальном уровне;

8. *просит* Совет с учетом ведущей роли ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности обеспечить долгосрочную устойчивость программы Организации в области обеспечения авиационной безопасности в контексте бюджета Регулярной программы;

9. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать оказывать финансовую поддержку деятельности Организации в области авиационной безопасности посредством добровольных взносов в виде людских и финансовых ресурсов в дополнение к деятельности, финансируемой из бюджета Регулярной программы;

10. *выражает признательность* Группе экспертов по авиационной безопасности за разработку ГПАБ ускоренным порядком и представление этого плана для утверждения Советом в консультации с государствами-членами и основными заинтересованными сторонами до второго полугодия 2017 года,

11. *порукает* Совету учитывать уроки, извлеченные в ходе реализации ГПАБ при внесении уточнений в этот план для отражения в нем четких и коллективных целей и задач в области авиационной безопасности и обеспечения его поддержки системой конкретных и измеряемых показателей, призванных служить ориентиром для ИКАО, государств и заинтересованных сторон в деятельности по неуклонному повышению уровня авиационной безопасности;

12. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать активное участие в мероприятиях, проводимых на глобальном и региональном уровнях для выполнения задач, достижения целей и реализации приоритетов ГПАБ 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)¹, 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

¹ Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год) вступила в силу в 2018 году.

(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)²;

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, как можно скорее ввести 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.

b) 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 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 вмешательства, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений и заключения соответствующих соглашений,

² Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection.

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 реализации 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 машиночитываемые проездные документы укрепляют безопасность, улучшая целостность документов, удостоверяющих личность путешественников и членов экипажа,

принимая во внимание, что такие машиночитываемые проездные документы позволяют также осуществлять сотрудничество между государствами на высоком уровне для более активного противодействия мошенническим действиям с паспортами, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманом путем,

принимая во внимание, что машиночитываемые проездные документы и другие средства получения информации о пассажирах также могут использоваться в целях обеспечения авиационной безопасности как важный уровень в структуре системы 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 претворение в жизнь этих мер безопасности государственными учреждениями, аэропортовыми властями и эксплуатантами воздушных судов лежит на государствах-членах,

принимая во внимание, что эффективное осуществление мер безопасности, поддерживаемых ИКАО, является эффективным средством предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

принимая во внимание, что для соотнесения мер обеспечения безопасности с уровнем риска для безопасности необходимо использовать широкий спектр стратегий и инструментов управления факторами риска с целью обеспечить эффективность и устойчивость мер авиационной безопасности,

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 внедрение устойчивой культуры безопасности на всех уровнях и в отношении всего персонала – как сотрудников служб безопасности, так и персонала, не занимающегося вопросами безопасности – является необходимым условием для создания и обеспечения устойчивости эффективной среды безопасности,

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, а также соответствующая подготовка,

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь уделять самое пристальное внимание принятию эффективных, основанных на оценке риска и эксплуатационно устойчивых 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 исходя из оценки угроз и рисков;

2. *настоятельно призывает* Совет незамедлительно принять Стандарты по активизации реагирования на инсайдерскую угрозу;

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 требует или рекомендует Приложение 17, а также те меры, которые рекомендованы Советом;

4. *вновь напоминает* об ответственности всех государств за введение на своей территории эффективных мер авиационной безопасности, принимая во внимание возникающие угрозы;

5. *настоятельно призывает* государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрять положения Приложения 17 "Безопасность" и касающиеся пограничного контроля ~~и обеспечения безопасности~~ положения Приложения 9 "Упрощение формальностей", **которые способствуют авиационной безопасности**, активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил, касающихся

авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, в срочном порядке устранять все пробелы или 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 пользования;

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

7. *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;

8. *призывает* государства-члены и отраслевые организации принять практические меры по разработке и осуществлению программ повышения осведомленности работников о культуре безопасности и вопросах безопасности, повышать общественную осведомленность в целях борьбы с инсайдерской угрозой и осуществлять эти программы совместно со всеми заинтересованными сторонами в авиационной среде;

9. *призывает* государства-члены и отраслевые организации, инвестирующие в разработку стратегий обеспечения кибербезопасности, продолжать разрабатывать всеобъемлющую стратегию обеспечения кибербезопасности, а также механизмы выявления рисков и управления ими, включая обмен соответствующей информацией, касающейся кибербезопасности;

10. *призывает* государства-члены осуществлять эффективный надзор за всеми аспектами их режимов авиационной безопасности в целях обеспечения эффективной и устойчивой реализации мер безопасности;

11. *рекомендует* государствам-членам в соответствии с их внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS и возможностям каждого государства содействовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы:

- a) по мере необходимости расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами и отраслью 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 обеспечения 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) использовать современные технологии для выявления запрещенных материалов и предотвращения провоза таких материалов на борту воздушных судов, обеспечивая неприкосновенность частной жизни и безопасность физических лиц;
- d) определить основанные на оценке факторов риска надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, многоуровневые, оперативно целесообразные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их последствия для пассажиров и легитимную торговую деятельность;
- e) 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 и устойчивого внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
 - iii. принятия концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки, если это необходимо;
 - 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;
- f) учитывать потенциальное использование не по назначению дистанционно пилотируемых авиационных систем и применять соответствующие меры безопасности в целях предотвращения их использования в актах незаконного вмешательства;
- g) обеспечить проведение оценок угрозы и факторов риска для полетов гражданской авиации в пределах их соответствующих территорий и в воздушном пространстве над ними и своевременное предоставление государствами соответствующим заинтересованным сторонам информации о всех возможных рисках для гражданской авиации;
- h) 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 факторов риска гибких и практичных мер, предусматривающих четкое распределение обязанностей среди соответствующих участников процесса;

- iii. недопущения, насколько это возможно, создания уязвимых мест из-за образования 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;
- i) обеспечить защиту гражданской авиации от кибератак и киберугроз;
 - j) уменьшить риск инсайдерских угроз путем управления персоналом и их допуском к охраняемым зонам и не подлежащей разглашению информации об авиационной безопасности;

12. *призывает* государства-члены расширить использование механизмов обмена информацией, в частности применение системы предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи регистрации пассажира (PNR), которые предоставляются авиакомпаниями для повышения уровня авиационной безопасности и сокращения риска для пассажиров, при одновременном обеспечении неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод;

13. *призывает* государства-члены поддерживать работу ИКАО в области разработки и внедрения стандарта PNR (в соответствии с резолюцией 2396 СБ ООН) и принять участие в этой работе;

14. *призывает* государства-члены, уважая их суверенитет, сводить к минимуму нарушения воздушных перевозок, вызванные путаницей или непоследовательным толкованием стандартов, путем сотрудничества и координации действий в целях последовательного, эффективного и действенного выполнения положений SARPS и инструктивного материала, а также путем предоставления пассажирам понятной, своевременной и легко доступной информации;

15. *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, где целесообразно, признавать такие меры в качестве эквивалентных;

16. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

- a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 "*Безопасность*" и Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга;
- b) и впредь способствовать разработке эффективных и инновационных 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;

- с) продолжать поддерживать работу Группы экспертов по авиационной безопасности по рассмотрению новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры;
- д) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур для оказания государствам помощи в достижении взаимовыгодных договоренностей, включающих соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, которые признают эквивалентность мер авиационной безопасности в тех случаях, когда они обеспечивают аналогичные результаты, соответствующие требованиям Приложения 17, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном обмене информацией в отношении их соответствующих систем авиационной безопасности;
- е) продолжать в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности изучать другие угрозы и факторы риска, включая киберугрозы авиационной безопасности, факторы риска в неконтролируемых зонах аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения;

17. *порукает* Совету указать Генеральному секретарю на необходимость обновлять и в надлежащие сроки изменять *Руководство ИКАО по авиационной безопасности* (Дос 8973) и разрабатывать новый инструктивный материал с целью помочь государствам-членам в реагировании на новые и существующие угрозы авиации и выполнении требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации;

18. *порукает* Совету дать Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности указание обеспечить периодическое рассмотрение и обновление *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* (Дос 10108), 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 анализе факторов риска оценки в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложение 17 или в любой другой документ ИКАО;

19. *порукает* Совету дать Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности указание обеспечить привлечение специалистов в соответствующих областях к оценке факторов риска для авиационной безопасности и разработке SARPS, технических требований, инструктивного материала и других средств решения проблем авиационной безопасности, включая координацию с другими группами экспертов;

20. *порукает* Совету дать Группе экспертов по авиационной безопасности указание анализировать на постоянной основе круг своих полномочий и порядок процедуры в целях устранения ограничений для рассмотрения Группой экспертов всего спектра связанных с авиационной безопасностью вопросов.

ДОБАВЛЕНИЕ D**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) успешно отвечает требованиям добавления Е к резолюции А39-18,

принимая во внимание, что одной из основных задач Организации по-прежнему является обеспечение авиационной безопасности международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что государства-члены привержены соблюдению Стандартов Приложения 17 "Безопасность" и Стандартов Приложения 9 "Упрощение формальностей" в поддержку целей в области обеспечения пограничного контроля и авиационной безопасности ~~и пограничного контроля,~~

принимая во внимание, что создание государствами эффективной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности способствует внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в целях обеспечения безопасности международной авиации и вносит вклад в достижение этой цели,

напоминая, что ответственность за обеспечение авиационной безопасности гражданской авиации в конечном итоге несут государства-члены,

принимая во внимание, что УППАБ доказала свою важную роль в качестве эффективного инструмента выявления проблем в сфере 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 по обеспечению авиационной безопасности,

принимая во внимание, что результаты проверок, проводимых в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППАБ, являются основным показателем состояния дел в области обеспечения авиационной безопасности на глобальном, региональном и национальном уровнях и что сводные данные УППАБ-МНМ помогают определить, соответствуют ли национальные уровни безопасности целевым показателям ГПАБ,

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 ограничения масштаба раскрытия результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности с учетом 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 координации стратегии содействия оказанию помощи государствам посредством Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга,

признавая, что продолжение работы 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, что полномасштабная реализация МНМ в рамках УППАБ началась с 1 января 2015 года,

напоминая о том, что 39-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 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 на краткосрочной основе при проведении проверок, а также предоставление на долгосрочной основе экспертов в качестве руководителей групп аудиторов УППАБ;

3. *просит* Совет обеспечить дальнейшее проведение УППАБ-МНМ и контроль за соответствующей деятельностью в ходе мониторинга возможности государств устойчиво внедрять свои системы авиационной безопасности, соблюдения связанных с авиационной безопасностью Стандартов ИКАО и реализации планов корректирующих действий государств;

4. *принимает к сведению* работу, проделанную Секретариатом ИКАО в консультации с государствами-членами по анализу сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ;

5. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю внести улучшения, направленные на согласованное понимание Стандартов Приложения 17, обеспечить внимание к Программе УППАБ-МНМ в большей степени с эксплуатационной точки зрения, своевременно устранять серьезные недостатки, а также применять к составлению плана проверок подход, основанный на оценке риска, таким образом обеспечивая эффективное информирование государств-членов об обеспечении соответствия требованиям безопасности, основанное на оценке риска и нацеленное на получение результатов, а также оценивать внедрение этих улучшений;

6. *одобряет* политику ограниченного раскрытия результатов проверок в сфере авиационной безопасности в рамках УППАБ-МНМ, особенно в части оперативного уведомления о наличии вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности;

7. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать полную поддержку ИКАО:
- a) подписав Меморандум о взаимопонимании в отношении УППАБ-МНМ;
 - b) соглашаясь на проведение миссий УППАБ-МНМ в установленные Организацией сроки по согласованию с соответствующими государствами;
 - c) содействуя работе групп УППАБ-МНМ;
 - d) подготавливая и представляя в ИКАО всю требуемую документацию;
 - e) подготавливая и представляя соответствующий план корректирующих действий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;
8. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю обеспечить долгосрочную финансовую устойчивость УППАБ, приняв меры к тому, чтобы как можно скорее и в максимально возможной степени учесть потребности в финансировании ее мероприятий в бюджете Регулярной программы;
9. *настоятельно призывает* все государства-члены, при необходимости и с учетом своего суверенитета, предоставлять ~~по запросу~~ информацию о результатах проверок и других мероприятий в рамках УППАБ-МНМ, проведенных ИКАО, и о корректирующих действиях, предпринятых государством, в котором проводилась проверка;
10. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе выполнения УППАБ-МНМ в целом.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

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 надзора за обеспечением авиационной безопасности и до сих пор сталкиваются с трудностями при осуществлении превентивных мер в полном объеме из-за недостатка финансовых, технических и материальных ресурсов,

1. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю использовать влияние Организации для популяризации усилий государств и других авиационных предприятий по всему миру в целях предоставления координированной технической помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании своей системы надзора в сфере авиационной безопасности,

например, 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. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю обеспечить использование взносов, выделенных на решение вопросов ISD-SEC, исключительно для деятельности в области ISD-SEC;

4. *настоятельно призывает* те государства, которые имеют возможность сделать это, эффективно и целенаправленно содействовать 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;

5. *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 выбора видов деятельности по укреплению потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности в интересах нуждающихся государств-членов;

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

7. *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;

8. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю содействовать координации программ и мероприятий по оказанию помощи путем сбора информации о таких инициативах;

9. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю проводить мониторинг и оценку качества и эффективности проектов ИКАО по оказанию помощи и регулярно представлять отчеты об использовании финансовых и неденежных ресурсов, а также об оценке влиянии таких взносов;

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

11. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю обновить и 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 электронное обучение и комбинированное обучение;

12. *настоятельно призывает* государства-члены участвовать в инициативах ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности;

13. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю контролировать, развивать, популяризировать, поддерживать и регулярно переоценивать сеть учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ), обеспечивая сохранение стандартов подготовки и достижение адекватных уровней сотрудничества;

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

ДОБАВЛЕНИЕ F

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 правовую 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 маршрута, а также уважение духа сотрудничества, как изложено 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 включать 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 соответствующими международными организациями:

- a) уважение духа сотрудничества, отраженного 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) ИКАО 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 усилия по координации и сотрудничеству для обеспечения обмена передовой практикой через сайт AVSECPaedia;

5. *настоятельно призывает* Совет просить Генерального секретаря содействовать реализации инициатив, позволяющих создавать 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 требуемой срочностью и исполнительностью действия по устранению новых и существующих угроз гражданской авиации в целях смягчения последствий любых необоснованных нарушений воздушных перевозок в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия осуществлению единых и последовательных мер государствами и поощрения эффективной передачи государством информации для пассажиров.

ДОБАВЛЕНИЕ G**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), Контртеррористическому управлению Организации Объединенных Наций (КТУ ООН), Целевой группе Организации Объединенных Наций по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ ООН), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН), 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 реализацию 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 *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 по регулярному представлению сведений об утерянных и украденных паспортах в базу данных об утерянных и украденных проездных документах ИНТЕРПОЛа в целях 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 сделать более целенаправленными 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 сотруд-

ничестве 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 во избежание дублирования в соответствующих случаях, а также 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 неприкосновенности частной 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 анализ факторов рисков с учетом угрозы; досмотр сотрудников служб аэропорта; защита неприкосновенности частной жизни и достоинства лиц и обеспечение безопасности воздушных судов.

— КОНЕЦ —