



A42-WP/685
P/48
2/10/25

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 13 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 13 повестки дня был утвержден Исполнительным комитетом. Резолюции 13/1, 13/3 и 13/2 рекомендуются к принятию пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

Пункт 13 повестки дня. Авиаационная безопасность. Политика

13.1 На своем восьмом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности (AVSEC) на основе докладов Совета об итогах этапа заседаний высокого уровня на уровне министров в рамках Недели безопасности ИКАО 2024 года, состоявшегося в Маскате, Оман (WP/13), и о текущей работе, связанной с зонами конфликтов и обязательствами государств-членов (WP/35). Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении следующих резолюций: "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" (WP/11 Revision No. 1) и "Кибербезопасность в гражданской авиации" (WP/12 Revision No. 1). Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 35 документов: WP/78 Revision No. 1, 79, 86, 100, 101, 102, 111, 117, 118, 119, 120, 124, 165, 199, 200, 201, 233 Revision No. 1, 239 Revision No. 1, 240, 241, 324, 369, 370, 371, 398, 419, 438 Revision No. 1, 453, 454, 470 и 482.

13.2 Были приняты к сведению следующие информационные документы: WP/498, WP/513, WP/515 и WP/516 – Бангладеш, WP/562 – Камерун, WP/586 – Дания, WP/116 и WP/198 – Доминиканская Республика, WP/551 – Индонезия, WP/580 – Казахстан, WP/561 – Республика Корея, WP/80 – Саудовская Аравия, WP/584 – Международная федерация транспортников (МФТ) и WP/667 – Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

Маскатская декларация и резолюция Ассамблеи для принятия

13.3 В документе WP/13 Совет представляет итоги этапа заседаний высокого уровня на уровне министров, созванного в рамках Недели авиационной безопасности ИКАО 2024 года в Маскате, целью которого является обеспечение того, чтобы авиация оставалась безопасной и устойчивой силой для достижения глобального прогресса. В документе содержится призыв подтвердить обязательства, взятые в Маскатской декларации по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности.

13.4 В документе WP/11 Revision No. 1 Совет предлагает внести изменения в резолюцию A41-18 о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности, чтобы отразить изменения, произошедшие после 41-й сессии Ассамблеи.

Обсуждение

13.5 Комитет принял к сведению итоги сегмента высокого уровня на уровне министров, проведенного в рамках Недели авиационной безопасности ИКАО 2024 года в Омане, представленные в документе WP/13, и вновь подтвердил обязательства, взятые в Маскатской декларации по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности. Комитет также отметил, что ключевые элементы Декларации нашли отражение в обновленных вариантах резолюций A41-18 и A41-19, как это предлагается в документе WP/11 Revision No. 1 и документе WP/12 Revision No. 1 соответственно.

13.6 Представляя документ WP/11 Revision No. 1, Совет напомнил, что 41-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию A41-18 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в

области авиационной безопасности". В соответствии с пунктом 2 постановляющей части резолюции A41-18 сводное заявление должно рассматриваться на каждой очередной сессии Ассамблеи.

13.7 В заключение большинство членов Комитета поддержало предложение о том, чтобы представить для принятия пленарной сессией пересмотренную резолюцию A41-18 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности", включающую ключевые элементы, согласованные в ходе обсуждения данного вопроса.

13.8 Одним из государств-членов было предложено изменить новый пункт 4 постановляющей части в добавлении G (Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности) резолюции A41-18 так, чтобы он имел следующую формулировку: "*предлагает* государствам-членам активно поддерживать региональные группы ИКАО по вопросам обеспечения авиационной безопасности и кибербезопасности, а также программы и группы сотрудничества в области авиационной безопасности, если таковые существуют в отдельных регионах,...". Однако, Комитет не поддержал данную предложенную поправку.

A41-18 Резолюция ~~A42-xx~~ 13/1. 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 A410-181 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 A410-181 (добавления A–G включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 424-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 424-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 A410-181.

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~~ по-прежнему представляют угрозу ее безопасному и упорядоченному развитию, в связи с чем необходимо обеспечить ее эффективную защиту,

принимая во внимание эволюционный характер угрозы ~~террористических актов пагубных действий,~~ включая новую угрозу, которую представляют собой ~~скрытые взрывные устройства~~ самодельные зажигательные устройства, размещенные в авиагрузе, а также иные случаи злоупотребления системой авиаперевозок в неблагоприятных целях, ~~скрытые взрывные устройства и~~ прочие нападения в неконтролируемых зонах, системы "земля – воздух", в том числе переносные зенитно-ракетные комплексы (ПЗРК), другие дистанционные атаки, химические угрозы, нападения с использованием беспилотных авиационных систем (БАС), ~~нападения на систему грузовых перевозок в террористических целях,~~ использование воздушного судна в качестве оружия, кибератаки и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, включая, в частности, угрозу, создаваемую инсайдерами, серьезно сказывается на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставя под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушных судов и на земле, и подрывая веру ~~людей народов мира~~ в безопасность международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что некоторые угрозы, сценарии нападений и самодельные устройства, ориентированные на воздушный транспорт, приобретают все более сложный характер,

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 использование авиационного сектора ~~для~~ в целях совершения различных уголовных действий, таких как незаконная перевозка по воздуху наркотиков и психотропных веществ, а также торговля людьми, дикой флорой и фауной и другими запрещенными товарами, может выявлять или усугублять уязвимости, которыми могут воспользоваться те, кто планирует осуществление актов незаконного вмешательства,

напоминая о резолюции A40-12 по Декларации по авиационной безопасности,

~~*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 важность общего подхода Организации Объединенных Наций (ООН), предусматривающего сотрудничество и координацию между всеми соответствующими органами и специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций в признании авиационного сектора в качестве важнейшей инфраструктуры, от которой зависят национальная безопасность, процветание и развитие, а также глобальная экономика,

учитывая резолюции 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) и 2617 (2021) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН), касающиеся угроз международному миру и безопасности, создаваемых террористическими актами,

учитывая роль Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций (2006 г.) в качестве глобального инструмента стимулирования усилий по борьбе с терроризмом на национальном, региональном и международном уровне, восьмой обзор которой был принят в 2023 году резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН (A/RES/77/298),

учитывая Делийскую декларацию Контртеррористического комитета Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2022 г.) о противодействии использованию новых и новейших технологий в террористических целях,

учитывая усилия ИКАО и ее государств-членов по реализации Глобальной контртеррористической стратегии ООН в целях активизации международных, региональных и национальных действий по борьбе с терроризмом, включая принятие практических мер по наращиванию потенциала государств-членов в области противодействия террористическим угрозам и повышению координации контртеррористических мероприятий, проводимых в рамках системы ООН,

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, а затем к принятию второго издания ГПАБ в июне 2024 года,

признавая возрастание усилий, требуемых от государств-членов для достижения глобальных и поддержания глобальной системы авиационной безопасности, основанной на всестороннем и эффективном применении Стандартов авиационной безопасности ИКАО всеми государствами-членами, желательных показателей ГПАБ на 2023-й и 2030-й годы, при коллективной поддержке со стороны других государств-членов, ИКАО, региональных организаций, отрасли и всех остальных заинтересованных сторон,

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,

подчеркивая необходимость сохранения бдительности, поскольку кажущееся отсутствие серьезных инцидентов в сфере авиационной безопасности не подразумевает снижения риска, а упреждающие меры по-прежнему имеют большое значение,

признавая имеющуюся необходимость в содействии повышению осведомленности в вопросах авиационной безопасности и формированию государствами-членами, отраслью и другими заинтересованными сторонами полноценной и действенной культуры безопасности в авиации,

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

принимая во внимание Маскатскую декларацию министров по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности, утвержденную 11 декабря 2024 года на Неделе ИКАО по авиационной безопасности, проведенной в Маскате, Оман,

напоминая о важности всестороннего подхода государств-членов 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,

признавая, что грузовые авиаперевозки играют важнейшую роль в транспортировке товаров первой необходимости, включая медицинские препараты и вакцины, что наблюдалось во время ограничения и меры по охране здоровья населения, введенные из-за пандемии COVID-19, вызвали серьезные последствия для авиационной отрасли и что эти последствия должны учитываться ИКАО и государствами-членами при принятии решений о политике и мерах в области авиационной безопасности,

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,

принимая во внимание, что акты саботажа или попытки совершения диверсии посредством использования зажигательных устройств, помещенных в авиагруз и/или почту, несут новые риски для безопасности и охраны глобальных цепочек поставок и влекут за собой разрушительные последствия для взаимосвязанных экономических систем стран и мировой торговли,

вновь подтверждая важность обеспечения обязательства, принятые в декларации министров по итогам Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), среди прочего, обеспечивать безопасного, надежного и упорядоченного транспортного сообщения и оперативную готовность авиации, а также обеспечивать долгосрочную жизнеспособность международной авиации и использовать опыт, накопленный в ходе нынешней и прошлых пандемий мировых событий,

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 разрушение гражданских воздушных судов и гражданских аэропортов посредством систем "земля – воздух", угроз поджога авиагруза, почты и цепочки поставок, атак с помощью БАС и других дистанционных атак, злонамеренного использования гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и гибель людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле;
3. *вновь подтверждает*, что защита авиации от комплексных и сложных угроз имеет критически важное значение для обеспечения устойчивости воздушного транспорта и что ИКАО и государства-члены должны и впредь уделять вопросам авиационной безопасности и кибербезопасности самое пристальное внимание и выделять необходимые ресурсы, как это предусмотрено для других аспектов гражданской авиации;
4. *призывает* все государства-члены подтвердить свою решительную поддержку последовательной политики ИКАО, принимая самые эффективные меры обеспечения безопасности в соответствии с требованиями и рекомендациями Приложения 17 "Безопасность" и связанными с безопасностью положениями Приложения 9 "Упрощение формальностей" на индивидуальной основе и в сотрудничестве с другими государствами для предотвращения актов незаконного вмешательства и наказания лиц, совершивших, планировавших, спонсировавших любые такие акты, участвовавших в них с использованием своих особых навыков 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 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 и 2482 СБ ООН в рамках своей соответствующей компетенции и совместно демонстрировать ведущую роль ИКАО в обеспечении защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства на глобальном уровне;
- 7bis.* *призывает* ИКАО и ее государства-члены выполнять Глобальную контртеррористическую стратегию Организации Объединенных Наций и Делийскую декларацию Контртеррористического комитета Совета Безопасности Организации Объединенных Наций о противодействии использованию новых и развивающихся технологий в террористических целях, в частности положения, изложенные в ряде не имеющих обязательной силы руководящих принципов относительно угроз, возникающих в результате использования террористами БАС;
8. *просит поручает* Генеральному секретарю с учетом ведущей роли ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности повысить значимость вопросов авиационной безопасности в ИКАО и ее региональных бюро и 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 ~~регулярного бюджета~~ Регулярной программы;

9bis. *настоятельно призывает* все государства-члены обеспечить эффективное выполнение стандартов ИКАО и стремиться к совместному достижению желательной цели Глобального плана ИКАО по обеспечению авиационной безопасности (ГПАБ) и его шести приоритетных областей, а также активно участвовать в глобальных и региональных усилиях, направленных на достижение указанной желательной цели;

10. *порукает* Совету обеспечить регулярный пересмотр ГПАБ Группой экспертов по авиационной безопасности, с тем чтобы план сохранял свою актуальность, указанные в нем приоритетные задачи были направлены на устранение существующих и зарождающихся угроз, и чтобы он продолжал служить полезным инструментом поддержки усилий государств-членов, направленных на полную реализацию положений Приложения 17 "Безопасность";

11. *порукает* Совету учитывать уроки, извлеченные в ходе реализации ГПАБ, принимая во внимание глобальные промежуточные показатели на 2027, 2030 и 2033 годы в качестве ориентиров, по которым мировое сообщество будет оценивать проделанную работу, ~~в том числе изменения, произошедшие в авиационной отрасли вследствие пандемии COVID-19, при внесении уточнений в этот план для включения в него четких и коллективных целей и задач в области авиационной безопасности~~ вместе с механизмом отслеживания достигнутого прогресса с использованием существующих процессов и инструментов для оказания помощи ИКАО, государствам-членам и заинтересованным сторонам в деятельности по неуклонному повышению уровня авиационной безопасности;

12. *порукает* Генеральному секретарю продолжать всесторонним образом рассматривать и совершенствовать планы и программы ИКАО в области авиационной безопасности с использованием консультативных механизмов с участием государств-членов и отрасли для обеспечения того, чтобы эти планы и программы по-прежнему служили своей намеченной цели и адаптировались к новым и возникающим проблемам в сфере авиационной безопасности с учетом инновационных подходов в целях их дальнейшего совершенствования или повышения их эффективности. О результатах рассмотрения, в том числе о любых рекомендациях, следует регулярно докладывать Совету;

~~13. *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 с учетом глобальных желательных показателей ГПАБ на 2023 и 2030 годы;~~

1413. *настоятельно призывает* все государства-члены, отрасль и другие заинтересованные стороны продолжать принимать практические меры к развитию культуры безопасности в авиации в поддержку эффективной реализации мер обеспечения авиационной безопасности, а также содействовать повышению осведомленности в вопросах авиационной безопасности и формированию оптимального поведения всех организаций и лиц в контексте авиационной безопасности.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Международные документы в области воздушного права, 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), 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 (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)¹;

¹ Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection.

2. *призывает* государства-члены, 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-члены, изготавливающие пластические взрывчатые вещества, как можно скорее ввести практику маркировки таких взрывчатых веществ;

3. *просит* Генерального секретаря продолжать напоминать государствам-членам 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-членам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

b) *Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

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, 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 мер противодействия угрозам, в том числе включенных в Приложение 17 "*Безопасность*" и в связанные с безопасностью положения Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" со стороны 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 угрозы системам обработки авиагруза и почты в целом, включая угрозы поджога авиагруза и почты, а также угрозы глобальным цепочкам поставок в результате попыток совершения диверсии путем размещения самодельного зажигательного устройства на воздушных судах, требуют глобального подхода к разработке и внедрению требований и передовой практики в сфере обеспечения безопасности, включая постоянное сотрудничество и обмен информацией с соответствующими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТАМО), Всемирный почтовый союз (ВПС), Международная морская организация (ИМО) и Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН). В этой связи государствам следует делиться новыми передовыми практиками, применяемыми для снижения угрозы самодельных зажигательных устройств или в случае разработки новых технологий, способных помочь в их обнаружении,

принимая во внимание, что ответственность за претворение в жизнь этих мер безопасности государственными учреждениями, аэропортовыми властями, эксплуатантами воздушных судов и другими организациями 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, учитывая любые непреднамеренные последствия для безопасности гражданской авиации. В свою очередь, эффективной координации вопросов безопасности полетов, авиационной безопасности и кибербезопасности будет способствовать обмен знаниями и наращивание усилий,

принимая во внимание, что контрмеры по защите гражданской авиации могут быть эффективными лишь в случае использования высококвалифицированного и компетентного персонала служб безопасности в дополнение к проведению проверок при приеме на работу, сертификации и контролю качества,

~~*принимая во внимание*, что из-за пандемии COVID-19 в некоторых случаях могло быть необходимо временно снизить определенные требования в области авиационной безопасности,~~

~~*признавая важность тщательной оценки и устранения рисков, связанных с возобновлением деятельности авиации, при особом внимании к рискам, возникающим в результате воздействия пандемии на персонал,*~~

~~*принимая во внимание*, что из-за пандемии COVID-19 при устранении угроз и рисков для авиационной безопасности необходимо учитывать новые риски в области охраны здоровья, при этом обеспечивая равновесие между упрощением формальностей и устойчивостью,~~

принимая во внимание, что внедрение устойчивой культуры безопасности на всех уровнях, во всей авиационной системе 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 в области пассажирских и грузовых перевозок и для определения будущих режимов досмотра в целях безопасности требуются инновационные технологии и процессы, а также соответствующая подготовка, при этом следует учитывать необходимость наличия специальных навыков для эксплуатации существующих и развивающихся технологий авиационной безопасности и управления ими, а также найма и подготовки персонала для их использования и проведения работы по привлечению следующего поколения авиационных специалистов,

признавая, что своевременное и эффективное тестирование и сертификация существующего и нового оборудования для обеспечения авиационной безопасности, появляющегося в условиях быстрого развития технологий, имеют решающее значение для укрепления глобальной авиационной безопасности и соответствия увеличению пассажиропотока,

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь уделять самое пристальное внимание принятию эффективных, основанных на фактических данных и оценке риска, 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* все государства-члены, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами-членами, 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;
3. *вновь напоминает* об ответственности всех государств-членов за введение на своей территории эффективных мер авиационной безопасности, принимая во внимание возникающие угрозы;
4. *настоятельно призывает* государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрять положения Приложения 17 "Безопасность" и касающиеся пограничного контроля положения Приложения 9 "Упрощение формальностей", 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* (Дос 8973), *Руководстве ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности* (Дос 10207) и другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на открытом сайте ИКАО ~~ограниченного пользования~~;

5. *рекомендует* государствам-членам уделить пристальное внимание ~~недавно принятым~~ Стандартам реагирования на инсайдерскую угрозу и обеспечить их эффективную реализацию в своих соответствующих юрисдикциях, а также продолжать адаптировать и принимать меры против этой угрозы;

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, а также внедрения инновационных технологий, методов и процессов;

7bis. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующие организации к сотрудничеству и совершенствованию процедур сертификации оборудования для обеспечения безопасности в целях сокращения задержек и устранения фрагментации, тем самым повышая глобальную авиационную безопасность;

8. *рекомендует* государствам-членам и отрасли координировать свои усилия по совершенствованию досмотра в целях обеспечения авиационной безопасности, с тем чтобы сделать его более гибким в реагировании на новые угрозы, отлаженным и ориентированным на пассажиров, обеспечивая постоянное соответствие целям, указанным в Приложении 17 "Безопасность";

9. *призывает* государства-члены и все авиационные организации содействовать формированию полноценной и действенной культуры безопасности в авиации, включая разработку программ и кампаний повышения осведомленности работников и общественности в вопросах безопасности, подчеркивающих ответственность каждого за обеспечение безопасности;

10. *призывает* государства-члены предоставить ресурсы для привлечения квалифицированных и компетентных специалистов с целью регулирования, эксплуатации, обслуживания и контроля за эффективным осуществлением мер, касающихся авиационной безопасности; ~~и все авиационные организации содействовать формированию полноценной и действенной культуры безопасности в авиации, включая разработку программ и кампаний повышения осведомленности работников и общественности в вопросах безопасности, подчеркивающих ответственность каждого за обеспечение безопасности;~~

11. *призывает* государства-члены осуществлять эффективный надзор, включая методы удаленной работы в тех случаях, когда ограничения или иные обстоятельства не позволяют проводить мероприятия по мониторингу на местах, за всеми аспектами их режимов авиационной безопасности в целях обеспечения эффективной и устойчивой реализации мер безопасности;

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

- a) по мере необходимости расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами-членами и отраслью в интересах **оперативного** обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации,

включая киберугрозы. На техническом уровне такой оперативный обмен информацией должен осуществляться при участии всех соответствующих экспертов;

- b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер обеспечения авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ и зажигательных устройств, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующих технологий;
- c) использовать передовые современные технологии для выявления запрещенных предметов и материалов и предотвращения провоза таких предметов и материалов на борту воздушных судов, обеспечивая неприкосновенность частной жизни и безопасность физических лиц;
- d) определить основанные на фактических данных и оценке риска, надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, функционально жизнеспособные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их воздействие на пассажиров, экипаж и легитимную торговую деятельность;
- e) активизировать усилия по укреплению системы обеспечения безопасности авиагруза и почты, в частности по снижению угрозы их поджога, путем:
 - 1) разработки прочных, устойчивых и жизнеспособных рамок обеспечения безопасности авиагруза и почты;
 - 2) эффективного и устойчивого внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
 - 3) принятия концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки, если это необходимо;
 - 4) создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
 - 5) проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи доставки авиагруза;
 - 6) обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами-членами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
 - 7) расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала и инновациями в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
- f) учитывать рассмотреть потенциальное использование не по назначению беспилотных авиационных систем и систем аэромобильности в сложных условиях (AAM) и применять соответствующие меры безопасности в целях предотвращения их использования в актах незаконного вмешательства;
- g) обеспечить постоянное проведение оценок угрозы и факторов риска в области авиационной безопасности для полетов гражданской авиации в пределах их соответствующих территорий и в воздушном пространстве над ними, использовать эти

оценки для предоставления надлежащей информации в целях разработки контрмер и внесения коррективов в положения политики в области авиационной безопасности, а также своевременно предоставлять соответствующим заинтересованным сторонам информацию 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:
 - 1) поддержания целесообразного баланса между необходимостью введения эффективных и устойчивых мер безопасности и необходимостью упрощения формальностей для пассажиров;
 - 2) введения набора основанных на оценке факторов риска гибких и практических мер, предусматривающих четкое распределение обязанностей среди соответствующих участников процесса;
 - 3) недопущения, насколько это возможно, создания уязвимых мест, связанных с зонами массового скопления людей внутри или вблизи аэровокзала;
 - 4) 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 его допуском к охраняемым зонам и не подлежащей разглашению информации об авиационной безопасности, ~~учитывая воздействие пандемии COVID-19 и возможное появление новых или усугубление существующих уязвимостей, связанных с инсайдерами, в результате пандемии.~~

13. *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;

14. *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 и регулярно подтверждаемо, признавать такие меры в качестве эквивалентных в целях сокращения дублирования;

15. *просит* ИКАО:

- 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-членов, в том числе в сотрудничестве с отраслевыми заинтересованными сторонами и изготовителями оборудования в целях разработки технологий досмотра пассажиров и груза следующего поколения;

- c) продолжать поддерживать работу Группы экспертов по авиационной безопасности по рассмотрению новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры, основанные на фактических данных, оценке риска и инструктивных материалах;
- d) призвать государства и заинтересованные стороны к укреплению сотрудничества посредством двусторонних или многосторонних соглашений, в зависимости от случая, в целях совершенствования механизмов обмена информацией, а также возможностей тестирования и сертификации оборудования для обеспечения безопасности с учетом меняющейся картины угроз глобальной авиационной безопасности;
- e) содействовать разработке ~~взаимно~~ признаваемых процедур эквивалентности для оказания государствам-членам 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 продолжающемся обмене информацией в отношении их соответствующих систем авиационной безопасности, а также не создают уязвимости и новые риски для авиационной сети;
- f) продолжать в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности и Группой экспертов по кибербезопасности изучать другие угрозы и факторы риска, включая комплексные и сложные угрозы и риски, киберугрозы авиационной безопасности, факторы риска в неконтролируемых зонах аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения;

16. *порукает* Генеральному секретарю обновлять и в надлежащие сроки изменять Руководство ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted) 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;

16bis. *порукает* Генеральному секретарю обновлять и в надлежащие сроки изменять Руководство ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности (Doc 10207) и разрабатывать новый инструктивный материал с целью помочь государствам-членам в подборе, найме и подготовке персонала, в том числе с учетом обеспечения качества и влияния человеческого фактора в ходе выполнения предписаний и процедур, связанных с обеспечением безопасности гражданской авиации;

17. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить периодическое рассмотрение и обновление Заявления ИКАО о глобальном контексте риска (Doc 10108 – Restricted), 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 соответствии с положениями Дос 10108, в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложение 17 или в любой другой документ ИКАО;

18. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить привлечение специалистов в соответствующих областях к оценке рисков для авиационной безопасности и разработке SARPS, технических требований, инструктивного материала и других средств рассмотрения проблем авиационной безопасности, включая координацию с другими группами экспертов;

19. *порукает* Совету анализировать на постоянной основе круг полномочий Группы экспертов по авиационной безопасности и установить порядок процедуры в целях устранения ограничений для рассмотрения Группой экспертов всего спектра связанных с авиационной безопасностью вопросов;

20. *порукает* Генеральному секретарю и впредь принимать меры к тому, чтобы авиационная безопасность играла подобающую ей роль основополагающего принципа и функциональной составляющей деятельности Секретариата ИКАО, соответствующую ее чрезвычайной важности в совершенствовании, обеспечении устойчивости и безопасном и упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) успешно отвечает требованиям добавления D к резолюции A401-14⁸,

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 касающихся авиационной безопасности Стандартов Приложения 9 "Упрощение формальностей",

принимая во внимание, что создание государствами-членами 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-МНМ **может играть** ~~доказала свою~~ важную роль в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки

рекомендаций по их решению и что эта Программа продолжает пользоваться поддержкой государств-членов, побуждая их предпринимать дальнейшие усилия по выполнению своих международных обязательств в сфере авиационной безопасности,

принимая во внимание, что результаты проверок, проводимых в рамках УППАБ-МНМ, являются основным показателем состояния дел в области обеспечения авиационной безопасности на глобальном и региональном уровнях, а также в отдельных государствах-членах и что сводные данные УППАБ-МНМ помогают определить, ~~добиваются~~ ~~достигают~~ ли государства-члены желательных этапов выполнения ~~показателей~~ ГПАБ, и могут помочь Группе экспертов по авиационной безопасности в определении приоритетных областей работы, в том числе при разработке и обновлении Приложения 17,

признавая, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок УППАБ-МНМ, 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-членов 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 согласованной стратегии содействия оказанию помощи государствам-членам через посредство Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга,

признавая, что продолжение работы УППАБ-МНМ и постоянное развитие этой программы имеет большое значение для создания взаимного доверия между государствами-членами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

признавая, что УППАБ-МНМ удалось восстановиться от последствий ~~воздействие~~ пандемии COVID-19, увеличив количество ~~ограниченность ресурсов привели к ограничению частоты проведения~~ проверок, проведенных в течение последних трех лет, в значительной степени финансируемых за счет добровольных взносов,

напоминая о том, что ~~40-я~~ 41-я сессия Ассамблеи поручила Совету представить доклад об общем ходе реализации МНМ в рамках УППАБ,

1. *отмечает*, что УППАБ-МНМ вносит вклад ~~играет основополагающую роль~~ в повышение уровня глобальной авиационной безопасности за счет проведения проверок и непрерывного мониторинга эффективности обеспечения авиационной безопасности государствами-членами;

2. *просит* Генерального секретаря обеспечить, чтобы в рамках УППАБ-МНМ продолжалось содействие проведению оценки и измерению устойчивого и эффективного внедрения Стандартов Приложения 17, включая при необходимости основанные на оценке риска подходы к их соблюдению, а также связанных с авиационной безопасностью Стандартов Приложения 9, чтобы приоритетность аудита определялась с учетом риска и чтобы в рамках УППАБ-МНМ своевременно устранялись серьезные недостатки;
3. *выражает свою признательность* государствам-членам за сотрудничество в процессе проведения проверок по линии УППАБ-МНМ и предоставление экспертов по авиационной безопасности, сертифицируемых в качестве проверяющих в рамках УППАБ-МНМ на краткосрочной основе для проведения проверок по линии УППАБ-МНМ, а также предоставление на долгосрочной основе экспертов в качестве руководителей групп аудиторов УППАБ-МНМ;
4. *просит* Совет обеспечить дальнейшее проведение УППАБ-МНМ с предоставлением достаточного объема ресурсов и контроль за соответствующей деятельностью в ходе мониторинга возможности государств-членов создавать и поддерживать в устойчивом состоянии системы авиационной безопасности во исполнение связанных с авиационной безопасностью Стандартов ИКАО, а также реализацию планов корректирующих действий в целях своевременного устранения недостатков, выявленных по итогам проверок по линии УППАБ-МНМ;
5. ~~настоятельно призывает~~ ~~принимает к сведению работу, сделанную~~ Секретариатом ИКАО ~~в консультации с государствами-членами по анализу сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ, и настоятельно призывает Секретариат и~~ ~~впредь~~ повышать эффективность и результативность этой программы с сохранением ее качества в консультации с Исследовательской группой Секретариата по УППАБ-МНМ и при содействии членов Группы экспертов по авиационной безопасности и наблюдателей, по мере необходимости;
6. *одобряет* политику ограниченного раскрытия результатов проверок по линии УППАБ-МНМ, включая оперативное уведомление 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) подготавливая и представляя в ИКАО всю необходимую документацию в установленные сроки до проведения мероприятий УППАБ-МНМ, назначенных ИКАО;
 - c) содействуя работе групп УППАБ-МНМ во время проведения мероприятий по линии УППАБ-МНМ;
 - d) подготавливая и представляя соответствующий план корректирующих действий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;
 - e) выполняя эти корректирующие действия в сроки, согласованные государствами-членами и ИКАО;

8bis. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать проверки в соответствии с графиком ИКАО, если этому не препятствуют форс-мажорные обстоятельства, для обеспечения своевременного предоставления актуальной информации в поддержку других программ и мероприятий ИКАО и предотвращения негативных финансовых и административных последствий для программы проверок;

8. *просит* Генерального секретаря обеспечить долгосрочную финансовую устойчивость УППАБ-МНМ, приняв меры к тому, чтобы как можно скорее учесть потребности в финансировании ее укомплектования персоналом и мероприятий в бюджете Регулярной программы;

9. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе выполнения УППАБ-МНМ.

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,

вновь подтверждая ценность и важность стратегической цели ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания", направленной на оказание содействия нуждающимся государствам путем расширения доступа к целевой и эффективной подготовке, помощи и мероприятиям по наращиванию потенциала в области авиационной безопасности и кибербезопасности, в то же время способствуя долгосрочной автономности государств,

1. *порукает* Генеральному секретарю содействовать расширению усилий государств-членов и других авиационных предприятий по всему миру в целях предоставления эффективной технической помощи и поддержки государствам-членам путем стимулирования согласованной, целенаправленной и приоритетной деятельности по наращиванию потенциала в области обеспечения безопасности международной авиации, руководствуясь Стратегией ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности;

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* Генеральному секретарю обеспечить использование взносов, выделенных на деятельность по поддержке внедрения и развития в области авиационной безопасности, исключительно для деятельности в этой области;
4. *настоятельно призывает* те государства-члены, которые имеют возможность сделать это, способствовать осуществлению эффективной и целенаправленной деятельности по наращиванию потенциала в области авиационной безопасности. Такая деятельность должна включать в себя подготовку кадров, оказание технической помощи и поддержки внедрения и развития, передачу технологий и предоставление других необходимых ресурсов, 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 рассмотреть вопрос об обращении за помощью и к другим международным организациям для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;
7. *настоятельно призывает* 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* Генеральному секретарю содействовать, насколько это возможно, координации программ и мероприятий по оказанию помощи, в том числе путем сбора всей доступной информации о таких инициативах;
9. *порукает* 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 влияния 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* Генерального секретаря обновить и усовершенствовать программу ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности, включая ведение и разработку учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ) и практикумов 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 мероприятиях программы ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности;

13. *просит* Генерального секретаря контролировать, развивать, популяризировать, поддерживать, обеспечивать функционирование и регулярно переоценивать сеть учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ), обеспечивая соблюдение требований в области авиационной безопасности к подготовке и достижение адекватных уровней сотрудничества;
14. *настоятельно призывает* государства-члены использовать признанную ИКАО подготовку в области авиационной безопасности, предоставляемую глобальной учебной сетью ИКАО, включая УЦАБ ИКАО для подготовки персонала 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-членов в соответствии с международными документами в области воздушного права 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-членами,

принимая во внимание, что многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой главную юридическую 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-членами, 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* ИКАО содействовать реализации инициатив, позволяющих создавать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между государствами-членами;

6. *просит* ИКАО и впредь:

- a) призывать государства-члены сообщать о своем опыте сотрудничества 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-членами и поощрения эффективной передачи государствами-членами 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-членами и соответствующими международными и региональными организациями эффективных глобальных ответных мер,

отмечая разработку Глобального договора Организации Объединенных Наций по координации контртеррористической деятельности, способствующего выработке общего подхода ООН к оказанию поддержки государствам-членам в осуществлении Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций и соответствующих резолюций и мандатов ООН,

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), 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 организации гражданской авиации (АСАО), 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 продолжать сотрудничество с Контртеррористическим комитетом (КТК) Организации Объединенных Наций в области авиационной безопасности и управления процедурами пограничного контроля в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе и поручает Генеральному секретарю использовать практический опыт Организации для оказания помощи Исполнительному директорату Контртеррористического комитета (ИДКТК) ООН при посещении стран в целях оценки усилий государств-членов по борьбе с терроризмом, включая достигнутый прогресс, сохраняющиеся недостатки и приоритетные области с точки зрения потребностей в технической помощи, а также определения связанных с терроризмом тенденций, проблем и передовой практики, применяемой в реализации соответствующих резолюций Совета Безопасности;

3. *порукает* Генеральному секретарю использовать практический опыт Организации в области обеспечения авиационной безопасности и управления процедурами пограничного контроля для поддержки работы механизма Глобального договора ООН по координации контртеррористической деятельности, способствующего выработке общего подхода ООН к предотвращению терроризма и борьбе с ним, а также оказания помощи Контртеррористическому управлению ООН (КТУ ООН) в его усилиях по предоставлению государствам-членам технической помощи и поддержки в наращивании потенциала, обеспечивая при этом координацию деятельности по оказанию помощи во избежание дублирования усилий и в целях обеспечения эффективного использования ресурсов;

4. *предлагает* государствам-членам активно поддерживать региональные группы ИКАО по вопросам обеспечения авиационной безопасности и кибербезопасности, а также программы сотрудничества в области авиационной безопасности, если таковые существуют в отдельных регионах, что крайне важно для оказания помощи государствам в реализации Стандартов ИКАО, повышения эффективности работы и содействия долгосрочной автономности программ и деятельности государств в области AVSEC.

Зоны конфликта

13.9 В документе WP/35 Совет представил обзор мероприятий, проведенных ИКАО и государствами-членами для защиты гражданской авиации от рисков, связанных с полетами над зонами конфликта или вблизи них.

13.10 В документе WP/120 Канада при поддержке Израиля, Казахстана, Кении, Марокко, Новой Зеландии, Омана, Республики Корея, Соединенных Штатов Америки, Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международного совета деловой авиации (IBAC), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерации ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА) представляет прогресс и будущую работу по снижению рисков в зонах конфликтов и предотвращению дальнейших трагедий, подчеркивая необходимость обновления документа Дос 10084, усиления координации между гражданскими и военными и совершенствования структуры Координационной группы по чрезвычайным ситуациям (ССТ). В документе также содержится призыв, среди прочего, повысить осведомленность о *Руководстве ИКАО по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения* (документ Дос 10088) и разработать пакет мер ИКАО по внедрению (iPack) в отношении зон конфликтов, охватывающий поддержку осуществления, инструктивный материал по ССТ и профессиональную подготовку.

13.11 В документе WP/201 Египет подчеркивает свою роль в оказании помощи пострадавшим от конфликта государствам в реинтеграции в глобальную гражданскую авиацию посредством сотрудничества в области обеспечения авиационной безопасности, наращивания потенциала и эксплуатационной поддержки. В дополнение к информации об усилиях Египта в этом документе ИКАО предлагается оказывать другим государствам помощь в преодолении конфликтов

или кризисов и к государствам-членам обращен настоятельный призыв делиться техническим опытом и предоставлять эксплуатационную поддержку.

Обсуждение

13.12 Комитет подтвердил настоятельную необходимость продолжения глобальных усилий по усилению управления рисками в зонах конфликтов в международной гражданской авиации. Несмотря на то, что ИКАО разработала всеобъемлющие инструктивные материалы, которые содержатся в третьем издании *Руководства по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них* (Дос 10084), их применение в разных государствах и разными эксплуатантами остается неравномерным. Было также отмечено, что существующие инструктивные материалы должны развиваться, чтобы отражать возникающие риски, включая создание помех для работы Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS); растущее использование современных систем вооружения, в том числе предназначенных для использования в военных целях различными субъектами такими способами, которые ставят под угрозу гражданскую авиацию; и вооруженные БПЛА. Поэтому Комитет рекомендовал ИКАО пересмотреть документ Дос 10084 для устранения выявленных пробелов и преодоления повышенной уязвимости.

13.13 Комитет отметил, что отсутствие установленных протоколов для обмена информацией, касающейся зон конфликта, препятствует эффективной координации между соответствующими заинтересованными сторонами, включая эксплуатантов воздушных судов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. В этой связи Комитет поддержал глобальные инициативы, такие, как Инициатива по более безопасному небу, в качестве эффективного средства обмена передовым опытом и информацией и предложил государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам присоединиться к таким усилиям.

13.14 Комитет также подчеркнул важность создания структурированных рамок для сотрудничества между гражданскими и военными органами, признав проблемы, связанные с взаимодействием с военными заинтересованными сторонами. С этой целью документ ИКАО Дос 10088 был определен в качестве ключевого ориентира для содействия такому сотрудничеству, поскольку он обеспечивает выполнение государствами как национальных требований, так и обязательств по Чикагской конвенции.

13.15 Комитет приветствовал участие и финансовую поддержку Канады для разработки iPacc ИКАО по зонам конфликтов, который должен стать практическим инструментом для оказания помощи государствам в эффективном снижении рисков для авиационной безопасности и безопасности полетов гражданской авиации над зонами конфликтов и вблизи них. В частности, Комитет отметил необходимость того, чтобы iPacc обеспечивал инструктивный материал и осведомленность о группах по координации действий в чрезвычайных ситуациях, которые предназначены для обеспечения безопасности полетов гражданской авиации с минимальным перерывом в воздушном сообщении в случае нарушения воздушного пространства, создаваемого зоной конфликта.

13.16 Наконец, Комитет рассмотрел международные и региональные усилия затронутых вооруженными конфликтами государств по восстановлению обслуживания воздушного движения и снижению связанных с ним рисков. В связи с этим Комитет высоко оценил усилия Египта по оказанию поддержки пострадавшим от конфликта государствам в восстановлении международного воздушного сообщения посредством сотрудничества в области авиационной безопасности и признал такие усилия практической моделью достижения стратегической цели "Ни одна страна не остается без внимания". Он призвал ИКАО и государства-члены продолжать оказывать помощь тем государствам, которые выходят из кризиса, посредством использования структурированных механизмов двусторонней помощи, которые позволяют оказывать техническую и эксплуатационную поддержку в соответствии с положениями и инструктивными материалами ИКАО.

13.17 В заключение Комитет подчеркнул центральную руководящую роль ИКАО в руководстве мировым сообществом гражданской авиации в целях определения приоритетов и усиления мер по снижению рисков, связанных с полетами в зонах конфликтов или вблизи них. Комитет, приняв к сведению замечания некоторых государств-членов, принял решение представить на утверждение пленарного заседания резолюцию *"Устранение риска для гражданской авиации, возникающего в зонах конфликтов"*, как это предлагается в добавлении к документу WP/35, в которой, в частности, содержится призыв к разработке специальной программы работы ИКАО по зонам конфликтов с целью помочь государствам и операторам снизить риски и лучше управлять закрытием и открытием воздушного пространства.

13.18 Несколько государств выступили с оговорками в отношении упоминаний о рейсе 8243 авиакомпании "Азербайджанские авиалинии" и рейсе MH17 авиакомпании "Малайзийские авиалинии" в документе WP/35 и в проекте резолюции, прилагаемом к этому документу.

Резолюция A42-xx 13/3: Устранение риска для гражданской авиации, возникающего в зонах конфликтов

Ассамблея,

напоминая о трагическом происшествии 25 декабря 2024 года с воздушным судном авиакомпании "Азербайджанские авиалинии", выполнявшим рейс 8243, и с серьезной обеспокоенностью отмечая аналогичные случаи уничтожения гражданских воздушных судов над зоной конфликта или вблизи нее, включая уничтожение в 2020 году воздушного судна авиакомпании "Международные авиалинии Украины", выполнявшего рейс 752, и в 2014 году – воздушного судна авиакомпании "Малайзийские авиалинии", выполнявшего рейс 17,

напоминая о том, что статья 3 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации подтверждает принцип неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете,

напоминая, что в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и Приложениями к ней государства-члены должны принимать превентивные меры в контролируемом ими воздушном пространстве, включая своевременное распространение информации об установлении запретных зон, зон ограничения полетов или опасных зон в зависимости от

обстоятельств, когда военная деятельность или конфликт представляют угрозу гражданской авиации,

признавая возросшую сложность процесса управления рисками в зонах конфликтов, включая угрозы, связанные с использованием беспилотных авиационных систем (UAS) военного или боевого назначения, созданием радиочастотных помех (RFI) работе глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), применением систем радиоэлектронной борьбы и противовоздушной обороны,

напоминая о том, что согласно резолюции A41-8 Ассамблеи, координация действий гражданских и военных органов должна способствовать обмену соответствующей информацией с пользователями воздушного пространства, особенно при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них,

признавая необходимость повышения координации действий, своевременного распространения информации о рисках и принятия решений, а также подготовки обновленного инструктивного материала для государств и эксплуатантов,

напоминая о том, что одним из основных устремлений Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 гг. является достижение нулевой смертности в международной авиации от авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства,

1. *решительно осуждает* применение оружия против гражданских воздушных судов в полете, и напоминает, что в случае перехвата нельзя ставить под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна;
2. *подтверждает*, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, как указано в статье 3 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации;
3. *настоятельно призывает* все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее ратифицировать Протокол о включении статьи 3 *bis* в Конвенцию о международной гражданской авиации;
4. *призывает* государства-члены определять и принимать надлежащие меры в контролируемом ими воздушном пространстве, а также уведомлять об их принятии в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и Приложениями к ней, включая своевременное распространение информации об установлении запретных зон, зон ограничения полетов или опасных зон в зависимости от обстоятельств, когда военная деятельность или конфликт представляют угрозу гражданской авиации;
5. *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться соответствующей информацией с поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами воздушных судов, находящимися в их ведении, и добиваться проведения ими своевременной оценки риска, возникающего при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них, и принятия мер по его снижению;

6. *настоятельно призывает* государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов при принятии решений по планированию полетов учитывать обновленную оценку риска и соответствующие меры по снижению риска, принимая во внимание информацию о зонах конфликтов, полученную всеми разумными способами;
7. *призывает* государства-члены повышать и укреплять сотрудничество между гражданскими и военными органами в области организации воздушного движения (ОрВД), а также поддерживать разработку и внедрение региональной системы ОрВД в условиях чрезвычайных ситуаций;
8. *призывает* государства-члены поддержать глобальные инициативы, такие как инициатива "Более безопасное небо", в качестве эффективного средства обмена передовым опытом и информацией, включая существующие региональные инициативы, и содействовать эффективному внедрению глобальных стандартов и инструктивных материалов по снижению риска для гражданской авиации, связанного с зонами конфликтов;
9. *порукает* Совету продолжать процесс обновления соответствующих документов ИКАО, в том числе *Руководства по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них* (Doc 10084), с целью отразить в них современные эксплуатационные и технологические угрозы, включая нападения с использованием боевых беспилотных авиационных систем (UAS), RFI GNSS и средств электронной борьбы;
10. *порукает* Совету обеспечить разработку специальной программы работы ИКАО, связанной с зонами конфликтов, в поддержку всеохватных усилий в рамках ИКАО;
11. *порукает* Совету следить за выполнением положений настоящей Резолюции и доложить о соответствующих результатах на следующей очередной сессии Ассамблеи.

— — — — —

Опыт участия в реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)

13.19 В документе WP/370 Белиз от имени государств – членов Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) настоятельно призывает государства укреплять политику, стратегии и меры авиационной безопасности в отношении внутренних коммерческих полетов в целях предотвращения и смягчения последствий незаконного вмешательства. Государствам рекомендуется усилить системы обнаружения угроз во внутренних аэропортах, стандартизировать процедуры авиационной безопасности в соответствии с SARPS ИКАО, повысить осведомленность, обучать персонал и улучшить межведомственную координацию.

13.20 В документе WP/470 Боливия описывает внедрение своей новой Государственной системы управления авиационной безопасностью, которая способствовала подготовке Боливии к проверке по линии Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (МНМ-УППАБ). Система также включает в себя инструмент для сбора, обработки и анализа данных о авиационной безопасности гражданской авиации. Боливия призывает государства использовать

цифровые инструменты для управления данными по авиационной безопасности, а также поощряет обмен знаниями.

13.21 В документе WP/118 Бразилия при поддержке 16 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛИАКА) представила информацию о работе своей группы по авиационной безопасности как успешный пример воплощения приоритетных задач ГПАБ в жизнь и представляет информацию о передовой практике Бразилии в области укрепления авиационной безопасности. Государствам рекомендуется принять аналогичные меры для продвижения глобальных приоритетов ГПАБ.

13.22 В документе WP/398 Оман подтверждает свою приверженность авиационной безопасности и демонстрирует это, в частности, своей приверженностью делу обучения специалистов в области авиационной безопасности и информацией о работе своих органов авиационной безопасности, а также поощряет международное сотрудничество для обмена знаниями, опытом и ресурсами.

13.23 В документе WP/239 Revision No. 1 Панама при поддержке 14 государств – членов ЛИАКА представляет описание опыта государства по внедрению односторонних мер OSS в других государствах региона. Признавая, что OSS зависит от наличия надежной программы проверки и учитывая существующие инструктивные материалы и расстановку приоритетов Группой экспертов AVSEC, Комитету предлагается рассмотреть необходимость разработки дополнительных инструктивных материалов соответствующими группами экспертов.

13.24 В документе WP/100 Африканская комиссия гражданской авиации (АКА) от имени 54 африканских государств подчеркивает, что достижение амбициозных целей требует усиления надзора за обеспечением авиационной безопасности и расширения сотрудничества между государствами. В документе указывается, что ориентир в 65 % государств, достигших или превышающих показатель в 75 % эффективной реализации (EI) в течение двух лет, является амбициозным, но достижимым при активизации усилий и повышенном внимании к этому вопросу.

Обсуждение

13.25 Комитет выразил признательность за документы WP/118 и WP/470, а также за указанный в них ценный опыт в области согласования национальных мероприятий и систем авиационной безопасности в поддержку ГПАБ. Комитет просил Совет при поддержке соответствующих технических органов изучить дополнительные пути оказания помощи государствам в применении ГПАБ на основе механизма обмена опытом, приведенном во втором издании, и в содействии обмену передовым опытом на глобальном уровне. Кроме того, Комитет принял к сведению приверженность Омана делу обеспечения авиационной безопасности, изложенную в документе WP/398, и призвал государства, региональные группы и международные организации принять к сведению имеющиеся экспертные знания и возможности для расширения сотрудничества и взаимодействия.

13.26 При рассмотрении документа WP/100 несколько государств выразили сомнение в том, что данные МНМ-УППАБ являются лучшим инструментом для оценки прогресса государства

в достижении этапов ГПАБ и желательной цели. Комитет отметил трудности, связанные с обеспечением координации и доступности технической помощи для достижения установленных контрольных показателей ГПАБ, а также предложение об увеличении частоты проверок по линии МНМ-УППАБ. Комитет предостерег от того, чтобы полагаться исключительно на увеличение числа проверок, и отметил ограниченность ресурсов МНМ-УППАБ, а также рекомендовал передать документ на рассмотрение Специальной группы по УППАБ. Комитет призвал государства признать важность всех приоритетных областей в рамках ГПАБ и подчеркнул ценность глобального сотрудничества и взаимодействия, в частности, посредством реализации таких инициатив, как обмен информацией и экспертная оценка, как подчеркивается в документе.

13.27 Что касается предложения, изложенного в документе WP/239 Revision No. 1 в отношении разработки дополнительных инструктивных материалов и предоставления технической помощи для оказания государствам поддержки в осуществлении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), то Комитет признал предпринимаемые региональные усилия по внедрению механизмов осуществления OSS посредством тесного сотрудничества и обмена передовым опытом и знаниями. Комитет отметил преимущества механизмов осуществления OSS за счет избежания дублирования мер безопасности, только если такие механизмы обеспечивают внедрение и постоянное поддержание впоследствии высочайшего уровня безопасности, учитывая изменения в угрозах и факторах риска, инновации в практике и процессах применения мер авиационной безопасности и достижения в передовых технологиях досмотра. Также Комитет принял к сведению просьбу, касающуюся информирования всех государств и заинтересованных сторон отрасли о механизмах осуществления OSS, чтобы они могли предпринять соответствующие шаги, и призвал государства-члены проявлять взвешенность и внимательность при внедрении и применении системы OSS. Кроме того, Комитет, отметив замечания о том, что фокусом компетенции ИКАО должна оставаться международная гражданская авиация, в то же время выразил поддержку изложенному в документе WP/370 посланию, которое напомнило всем государствам о важности обеспечения того, чтобы внутренние операции по обеспечению авиационной безопасности были столь же надежными и устойчивыми, как и те, которые применяются к международным полетам.

13.28 В заключение Комитет признал усилия и твердую приверженность государств и заинтересованных сторон отрасли делу продвижения ГПАБ с учетом амбициозной цели и глобальных приоритетов, а также дал некоторые рекомендации относительно будущих изменений/улучшений ГПАБ.

Продвижение инноваций в авиационной безопасности

13.29 В документе WP/86 Китай рассказывает о своем прогрессе в использовании искусственного интеллекта (ИИ) для автоматического обнаружения запрещенных предметов на изображениях, полученных при досмотре с использованием рентгеновского оборудования. В документе предлагается изучить возможность применения технологии распознавания изображений при помощи ИИ для повышения эффективности досмотра, включая ее интеграцию с открытой архитектурой (ОА) в системах досмотра в целях авиационной безопасности.

13.30 В документе WP/199 Республика Корея при поддержке Китая, отмечая растущее использование ИИ в средствах авиационной безопасности, таких как автоматизированные системы обнаружения запрещенных предметов (APIDS) и интеллектуальные металлодетекторы, которые улучшают обнаружение угроз, подчеркивает необходимость международного инструктивного материала по сертификации производительности систем с поддержкой ИИ.

13.31 В документе WP/79, представленном Саудовской Аравией, подчеркивается растущая сложность и риски для авиационной безопасности в секторе грузовых авиаперевозок из-за растущих объемов перевозок и увеличения числа заинтересованных сторон и подчеркивается необходимость цифровой трансформации в соответствии с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). Комитету было предложено рассмотреть предложение ИКАО об организации международного симпозиума по цифровой трансформации в области авиационной безопасности, который будет организован Саудовской Аравией.

13.32 Объединенные Арабские Эмираты в документе WP/419 подчеркивают преобразующий потенциал ИИ в области обеспечения авиационной безопасности и гражданской авиации в целом, отмечая при этом связанные с этим риски. Государствам было рекомендовано укреплять сотрудничество с другими государствами и отраслью для обмена информацией о возникающих тенденциях в области ИИ, чтобы полностью реализовать потенциал ИИ для обеспечения более безопасных, надежных и эффективных авиаперевозок.

13.33 В документе WP/233 Revision No. 1, представленном Международным советом аэропортов (МСА) при поддержке Бразилии, Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Иордании и Объединенных Арабских Эмиратов, подчеркивается необходимость согласованного, глобально скоординированного подхода к испытаниям и сертификации передовых средств авиационной безопасности на основе двустороннего и многостороннего сотрудничества. В документе признается роль ИКАО в оказании помощи государствам-членам в расширении сотрудничества, поощрении взаимного признания и модернизации систем сертификации.

Обсуждение

13.34 Комитет рассмотрел документы WP/86, WP/199 и WP/419, которые касаются преобразующего потенциала ИИ в области авиационной безопасности, особенно в областях систем проверки авиационной безопасности, сертификации, эксплуатационной эффективности, осведомленности о рисках и повышения квалификации персонала. Принимая к сведению различные инициативы в этой области, осуществляемые государствами, такие, как успешные пилотные проекты на местах с использованием ИИ для автоматического обнаружения запрещенных предметов (APIDS), Комитет подчеркнул необходимость в согласованных системах сертификации и методологиях оценки эффективности, специфичных для ИИ, отметив увеличение числа запросов на сертификацию интегрированного ИИ -оборудования, признавая при этом, что государства несут ответственность за сертификацию.

13.35 Комитет признал важность международного сотрудничества и обмена информацией при обеспечении защиты конфиденциальной информации в текущих усилиях по разработке и

внедрению ИИ в целях авиационной безопасности в рамках согласованного подхода, особенно в системах проверки в целях авиационной безопасности. Поэтому Комитет счел, что обмен информацией и сотрудничество в области тестирования систем обеспечения авиационной безопасности с использованием ИИ между государствами могут помочь унифицировать подходы и укрепить доверие к технологиям ИИ. Комитет также отметил растущую потребность в инструктивных материалах по методологиям оценки эффективности и критериям сертификации, специфичным для ИИ.

13.36 Учитывая вышесказанное, Комитет приветствовал недавнее создание Целевой группы AVSECP по ИИ (TF-AI) для разработки комплексных стратегий осуществления, направленных на повышение авиационной безопасности и эффективности авиаперевозок, признав ее в качестве надлежащего форума для решения ключевых вопросов, в частности обмена информацией, координации и сертификации функций на основе ИИ. В связи со сквозным характером технологий ИИ в авиации он также призвал ИКАО координировать свои усилия по этому вопросу с AVSECP, другими соответствующими консультативными группами технических экспертов ИКАО и экспертными группами, если потребуется. Кроме того, для обеспечения ответственного, этичного и непредвзятого использования технологии ИИ в области обеспечения авиационной безопасности Комитет подчеркнул, что все заинтересованные стороны должны помнить о рисках и ограничениях такой технологии и что осторожность и всестороннее понимание этого имеют первостепенное значение.

13.37 В документе WP/79 Комитет рассмотрел вопрос об увеличении объема грузов и усложнении цепочек поставок грузовых авиаперевозок. Отметив вызовы авиационной безопасности, связанные с быстрым ростом глобального сектора грузовых авиаперевозок, а также потенциальную возможность использования пробелов и уязвимостей в области авиационной безопасности, Комитет поддержал общие принципы цифровой трансформации для обеспечения авиационной безопасности грузовых авиаперевозок и рекомендовал соответствующей группе экспертов ИКАО изучить возможность организации мероприятия, направленного на содействие такой инициативе.

13.38 Комитет признал проблемы, связанные с тестированием и сертификацией оборудования для обеспечения авиационной безопасности, а также отсутствие согласованного и глобально скоординированного подхода к ним, как подробно описано в документе WP/233 Revision No. 1. Отмечая необходимость обеспечения эффективной координации усилий в процессах тестирования и сертификации оборудования для обеспечения авиационной безопасности, Комитет решительно поддержал меры, принимаемые государствами-членами и соответствующими заинтересованными сторонами в целях укрепления сотрудничества с помощью созданных или новых механизмов взаимодействия.

13.39 Кроме того, Комитет поддержал предложение Международного совета аэропортов (МСА) о внесении в преамбулу сводного заявления изменений, касающихся решения проблем, связанных с существующей системой тестирования и сертификации оборудования для досмотра в целях обеспечения авиационной безопасности. Эта обновленная преамбула, зачитанная с места, заменила собой предложенную в документе WP/233 Revision No. 1, при этом Комитет поддержал

два дополнительных положения к постановляющей части сводного заявления, содержащиеся в добавлении А к указанному документу.

Расстановка приоритетов в работе по обеспечению авиационной безопасности

13.40 В документе WP/102, представленном при поддержке Канады и Соединенных Штатов Америки, Австралия подчеркивает, что авиационный сектор сталкивается с динамичным и все более сложным спектром угроз. Учитывая рост нетрадиционных факторов угрозы, ИКАО рекомендуется обеспечить более прочные связи между авиационной безопасностью, кибербезопасностью и упрощением формальностей и к государствам-членам и отрасли обращен призыв тесно сотрудничать в рамках ИКАО, особенно в рамках групп экспертов по авиационной безопасности, кибербезопасности и упрощению формальностей.

13.41 В документе WP/454, представленном Колумбией при поддержке 16 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) и Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Совету ИКАО и государствам-членам предлагается уделять приоритетное внимание регулированию и контролю беспилотных авиационных систем (UAS) в целях обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, защиты инфраструктуры и жизни людей путем принятия нормативно-правовой базы, стандартов безопасной эксплуатации, стратегий информирования заинтересованных сторон и общественности, глобальной системы обмена данными об угрозах и межведомственной координации для сведения к минимуму рисков террористического или незаконного использования.

13.42 В документе WP/111, представленном Данией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ и поддержанном Бразилией, Казахстаном, Перу и Международным советом деловой авиации (IBAC), рассказывается о возможностях, открывающихся благодаря технологическому прогрессу, и о важности нормативно-правовой базы, позволяющей внедрять инновации. В этой связи подчеркивается важность адресной помощи для сокращения технологического разрыва между государствами, а также отмечена важнейшая роль профессиональных кадров в поддержании глобальной авиационной безопасности. Комитету предлагается рассмотреть необходимость проведения в течение предстоящего трехлетнего периода Конференции высокого уровня по авиационной безопасности для подтверждения приверженности государств делу обеспечения авиационной безопасности и разработки стратегии ИКАО Следующее поколение авиационных специалистов AVSEC.

13.43 В документе WP/482, представленном Оманом, подчеркивается, что все более широкое использование UAS привело к возникновению растущих вызовов авиационной безопасности в экосистеме гражданской авиации, и содержится призыв к ИКАО разработать согласованные правила использования UAS для противодействия возникающим угрозам, связанным с незаконным использованием UAS, а также для укрепления международного сотрудничества и обмена информацией в целях противодействия трансграничным рискам.

13.44 В документе WP/200 Саудовская Аравия обращает внимание на проблемы авиационной безопасности, создаваемые перспективной аэромобильностью (ААМ) и связанными с

ней технологиями, такими как UAS и городская воздушная мобильность (UAM), включая риски несанкционированного доступа, кибератак и неправомерного использования террористами.

13.45 В документе WP/78 Revision No 1, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами и поддержанном Бразилией, Иорданией, Нигерией, Катаром, Республикой Корея, Саудовской Аравией, Сенегалом, Южной-Африканской Республикой и Соединенными Штатами Америки, подчеркивается важность международного сотрудничества, координации и поддержки в области авиационной безопасности. Государствам настоятельно рекомендуется укреплять сотрудничество в соответствии с установленными принципами и поощряются добровольные взносы, ресурсы и экспертная поддержка для активизации деятельности по наращиванию потенциала, включая МНМ-УППАБ, путем предоставления экспертов на краткосрочной и долгосрочной основе.

13.46 В документе WP/119 Соединенное Королевство подчеркивает необходимость приоритизации работы ИКАО в области авиационной безопасности в условиях сохраняющихся угроз и ограниченных ресурсов. Комитету предлагается рассмотреть вопрос о необходимости достижения многолетних целей в области авиационной безопасности, которые должны быть дополнительно определены и скоординированы через AVSECP, а также совместно с Секретариатом, чтобы сосредоточиться на вопросах с высокой отдачей.

13.47 В документе WP/117, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств, подчеркивается растущая угроза недисциплинированного и нарушающего порядок поведения пассажиров для авиационной безопасности и операций как в полете, так и в аэропортах. В документе содержится призыв к государствам, организациям и ИКАО укреплять правовые рамки, обеспечивать последовательное правоприменение, расширять международное сотрудничество и проводить глобальные информационные кампании.

13.48 В документе WP/241 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) определяет области для потенциального совершенствования работы органов ИКАО по авиационной безопасности и инструктивных материалов. В этом контексте Ассамблее предлагается призвать все государства-члены, в том числе те, которые участвуют в деятельности органов ИКАО по авиационной безопасности, использовать технический вклад отрасли для дальнейшего укрепления безопасности полетов и авиационной безопасности.

Обсуждение

13.49 В связи с тем, что угрозы для гражданской авиации, включая нетрадиционные угрозы, становятся все более сложными, как отмечается в документе WP/102, государствам-членам было настоятельно рекомендовано обеспечить, чтобы глобальное реагирование на эти меняющиеся угрозы оставалось эффективным. Подчеркивая важность постоянного уделения внимания вопросам авиационной безопасности, Комитет призвал к более тесному сотрудничеству между группами экспертов по авиационной безопасности, упрощению формальностей и кибербезопасности.

13.50 Исходя из этого и приняв к сведению документ WP/111, Комитет подчеркнул, что борьба с такими развивающимися угрозами требует инвестиций как в передовые технологии, так и в квалифицированных специалистов, отметив, однако, что некоторые государства по-прежнему нуждаются в поддержке в этих областях. Соответственно, Комитет согласился с тем, что ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке стратегии AVSEC для авиационных специалистов следующего поколения в целях укрепления кадрового потенциала на глобальном уровне. С учетом всех этих приоритетов была выражена широкая поддержка созыва Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/3) в течение следующего трехлетнего периода в Монреале, Канада, и Комитет рекомендовал Ассамблее передать этот вопрос Совету для решения задач, связанных с организацией, повесткой дня и условиями проведения мероприятия.

13.51 В нескольких документах, включая WP/200, WP/454 и WP/482, подчеркивались риски, связанные с потенциальным неправомерным использованием передовых средств воздушной мобильности и дронов, а также подчеркивалась необходимость разработки согласованных правил. Комитет призвал государства-члены усилить национальное регулирование, там, где это целесообразно, и исходя из контекста угроз и факторов риска для контроля и осведомленности беспилотных воздушных судов, улучшить межведомственную координацию и обмениваться данными об угрозах во всем мире. Проект инструктивных материалов был одобрен, и было поддержано дальнейшее изучение этого вопроса соответствующими группами экспертов ИКАО.

13.52 Комитет признал, что содействие обеспечению авиационной безопасности требует международного сотрудничества, координации и поддержки, как это отмечено в документе WP/78 Revision No. 1. В связи с этим государствам было рекомендовано предоставлять добровольные взносы и ресурсы, в том числе экспертов по авиационной безопасности, для краткосрочных и долгосрочных назначений, для поддержки целевых мероприятий по наращиванию потенциала и МНМ-УППАБ. В этом контексте и учитывая нехватку ресурсов, отмеченную в документе WP/119, Комитет решительно поддержал необходимость эффективной приоритизации работы в области авиационной безопасности и разработки многолетних целей, координируемых через AVSECP и Секретариат ИКАО в рамках этого процесса приоритизации.

13.53 Что касается растущей проблемы недисциплинированных пассажиров, описанной в документе WP/117, то Комитет рассмотрел необходимость принятия во всем мире последовательных мер в соответствии с применимыми инструктивными материалами ИКАО, совместных действий и поддержки кампаний по повышению осведомленности пассажиров. Некоторые государства выразили обеспокоенность по поводу ряда мер, предложенных в документе, и Комитет счел, что эти вопросы требуют дальнейшего изучения, отметив, что ответственность за решение этой проблемы распределена между несколькими органами ИКАО, включая Юридический комитет и группы технических экспертов. В частности, в отношении предложения о пересмотре Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Авиационная безопасность*" в целях решения проблемы недисциплинированных пассажиров Комитет рекомендовал соответствующим группам экспертов ИКАО рассмотреть дальнейшие шаги с учетом предложений, изложенных в документе.

13.54 В заключение Комитет высоко оценил роль отрасли в обеспечении вклада в деятельность ИКАО и ее технических органов, таких как AVSECP, как это подчеркивается в

документе WP/241. Такой вклад по-прежнему имеет важное значение, и государствам, особенно тем, которые активно участвуют в работе групп экспертов ИКАО по авиационной безопасности, было рекомендовано продолжать широко использовать вклад отрасли при разработке положений и совершенствовании инструктивных материалов.

Авиационная кибербезопасность

13.55 В документе WP/12 Revision No. 1, представленном Советом, содержится обзор деятельности ИКАО в области авиационной кибербезопасности за прошедшие три года и предлагается обновить резолюцию A41-19 по решению проблем кибербезопасности в гражданской авиации, с тем чтобы подчеркнуть необходимость усиления защиты и устойчивости к киберугрозам, что отражает текущее развитие работы ИКАО в этой области.

13.56 В документе WP/240, представленном Бразилией, изложены ее инициативы по укреплению киберустойчивости в соответствии со Стратегией ИКАО в области авиационной кибербезопасности, в частности по элементу 6 (Планирование мероприятий на случай инцидентов и действий в чрезвычайных ситуациях) и элементу 7 (Наращивание потенциала, подготовка персонала и формирование культуры кибербезопасности), и государствам предлагается поощрять планы управления киберинцидентами и проводить регулярные кибер-учения с участием соответствующих заинтересованных сторон с использованием их опыта.

13.57 В документе WP/369, представленном Колумбией и поддержанном 16 государствами – членами ЛАКГА, к государствам обращен призыв укреплять кибербезопасность путем осуществления Стратегии ИКАО в области авиационной кибербезопасности и Плана действий в области кибербезопасности, адаптированных к национальным условиям посредством укрепления организационной культуры, технологической инфраструктуры и нормативно-правовой базы, и ИКАО предлагается разработать инструмент самооценки для государств для измерения уровня зрелости их систем авиационной кибербезопасности.

13.58 В документе WP/371, представленном Кубой и поддержанном 17 государствами – членами ЛАКГА, подчеркивается влияние человеческого фактора на развитие и эффективность работы персонала в области авиационной безопасности. Особое внимание уделяется разработке комплексных стратегий укрепления как человеческого фактора, так и управления кибербезопасностью, включая согласование с Приложением 17 и Стратегией ИКАО в области авиационной кибербезопасности и подчеркивается важность международного сотрудничества, оценки рисков, непрерывного обучения персонала и создания надежной культуры кибербезопасности.

13.59 В документе WP/124, представленном Данией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ и поддержанном Бразилией, Казахстаном и Перу, подчеркивается необходимость целостного подхода к обеспечению кибербезопасности авиации для преодоления разрозненных усилий по снижению рисков. Ключевые принципы включают в себя надежную структуру управления, интеграцию авиационной безопасности в системы, упреждающее управление киберрисками в соответствии с протоколами по

безопасности полетов и авиационной безопасности, а также обучение на основе компетенций по всем авиационным дисциплинам.

13.60 В документе WP/324, представленном Сальвадором от имени государств – членов КОСЕСНА, содержится информация о текущей практике в области кибербезопасности в государствах – членах КОСЕСНА и определены ключевые области для совершенствования в целях повышения устойчивости к возникающим киберугрозам, содержится призыв к ИКАО оказать поддержку государствам в создании нормативно-правовой базы, повышении компетентности персонала и разработке планов обеспечения киберустойчивости, способствующих включению кибербезопасности в национальные программы безопасности гражданской авиации (НПБГА).

13.61 В документе WP/101, представленном Марокко, подчеркивается важность содействия координации между органами гражданской авиации и кибербезопасности на национальном уровне для обеспечения согласованного подхода. В документе отмечается, что пункт 2.4 Плана действий ИКАО по обеспечению кибербезопасности (ПДоК) направлен на совершенствование управления с помощью таких механизмов координации, и содержится призыв к ИКАО рассмотреть вопрос о разработке дальнейших инструктивных материалов по этому вопросу.

13.62 В документе WP/438, представленном Оманом, излагается его опыт в области регулирования кибербезопасности авиации и взаимодействия с МНМ-УППАБ, а также содержится призыв к другим государствам рассмотреть опыт Омана в создании единой структуры управления кибербезопасностью.

13.63 В документе WP/453, представленном Венесуэлой и поддержанном 16 государствами – членами ЛАКГА, подчеркивается международный характер вопросов авиационной кибербезопасности, требующий коллективного, скоординированного подхода, учитывающего индивидуальные возможности государств, а также региональный контекст, влияющий на ландшафт киберугроз, и предлагается создать региональные группы по авиационной кибербезопасности в регионах ИКАО для содействия осуществлению положений и инструктивных материалов ИКАО.

13.64 В документе WP/165, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и поддержанном Международной федерацией ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА), ИКАО предлагается создать внутреннюю, скоординированную структуру управления для борьбы с цифровыми угрозами в области безопасности полетов, авиационной безопасности и эксплуатационной деятельности, первоначально сосредоточив внимание на преднамеренных и злонамеренных угрозах. Документ также призывает ИКАО ускорить разработку Стандартов и инструктивных материалов для установления последовательных и эффективных показателей кибербезопасности во всей авиационной экосистеме.

Обсуждение

13.65 При обсуждении документа WP/12 Комитет с удовлетворением отметил развитие работы ИКАО в области авиационной кибербезопасности за прошедший трехгодичный период и высоко оценил деятельность ИКАО и ее групп экспертов. В частности, Комитет приветствовал продвижение работы по выявлению потенциальных пробелов в Стандартах ИКАО в отношении авиационной кибербезопасности, а также постоянную разработку политики в области авиационной кибербезопасности, инструктивных материалов, наращивания потенциала и инициатив по повышению осведомленности.

13.66 Комитет рассмотрел предложенную резолюцию 13/2 и постановил рекомендовать Ассамблее принять ее с двумя поправками вместо резолюции A41-19 "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации".

Резолюция A41-19 ~~A42-XX~~ 13/2 "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"

Ассамблея,

принимая во внимание, что глобальная система авиации представляет собой чрезвычайно сложную и интегрированную взаимосвязанную систему, включающую в себя данные, информацию и системы, которые имеют критически важное значение для безопасности полетов и авиационной безопасности, эффективности и потенциала гражданской авиации,

принимая к сведению, что авиационная отрасль все больше зависит от наличия, и целостности и конфиденциальности данных, информации, данных и систем, а в определенных обстоятельствах и от их конфиденциальности,

признавая, что авиационная кибербезопасность имеет решающее значение для устойчивого и эффективного развития воздушного транспорта, в связи с чем ей необходимо уделять первоочередное внимание и выделять на ее обеспечение надлежащие ресурсы,

учитывая, что киберугрозы для гражданской авиации быстро и постоянно изменяются и становятся все более масштабными, сложными и частыми, что авиация по-прежнему представляет собой цель для злоумышленников правонарушителей как в киберпространстве, так и в физическом пространстве, а также то, что масштаб киберугрозы может достичь уровня, на котором может быть нанесен вред критически важным системам могут представлять значительный риск для критической инфраструктуры гражданской авиации, что может поставить под угрозу безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал гражданской авиации во всем мире,

признавая, что не все события в области кибербезопасности киберинциденты, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал гражданской авиации, носят противоправный и/или злонамеренный характер по отношению к гражданской авиации,

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

признавая, что не все события в области кибербезопасности — киберинциденты, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал гражданской авиации, носят противоправный и/или злонамеренный характер по отношению к гражданской авиации,

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 международные правовые рамки в целях введения уголовной ответственности за совершение ~~борьбы с кибератаками~~ на международную гражданскую авиацию как с преступлениями, и, следовательно, широкая ратификация и внедрение государствами-членами этих документов обеспечит повсеместное предотвращение таких нападений и наказание за них в любой точке мира,

подтверждая важность и безотлагательность решения проблем повышения кибербезопасности защищенности и киберустойчивости критически важных данных, информации и систем гражданской авиации и ее данных и информации от киберугрозам и рисков ~~онакошений~~, в том числе в контексте гражданской и военной авиации и других связанных с ней секторов;

рассматривая необходимость совместной работы по созданию эффективной и координированной глобальной основы для решения проблем по кибербезопасности в авиации и поддержки кибербезопасности и киберустойчивости глобальной системы авиации в целях согласованного и непрерывного обеспечения защиты и устойчивости этого сектора к киберугрозам и рискам, которые могут подрывать основы безопасности полетов и/или авиационной безопасности гражданской авиации,

признавая руководящую роль и деятельность ИКАО в области авиационной кибербезопасности и киберустойчивости, вносящих значительный вклад в комплексный подход к этому вопросу в рамках различных авиационных дисциплин,

признавая, что авиационная кибербезопасность должна быть согласована на глобальном, региональном и национальном уровнях в целях поддержки обеспечения последовательности и полной функциональной совместимости мер защиты и сохранения устойчивости и соответствующих процессов систем управления факторами риска,

признавая важность разработки и внедрения государствами четких комплексных планов обеспечения авиационной кибербезопасности, национальных процессов управления и подотчетности определяющих законодательство, правила, политику, процедуры и меры в отношении кибербезопасности гражданской авиации, включая назначение компетентного

национального органа, отвечающего за авиационную кибербезопасность и действующего в координации с соответствующими национальными органами и учреждениями,

признавая значение соответствующих положений, инструктивного материала и инициатив, планов действий, публикаций и других средств для решения проблем кибербезопасности на основе сотрудничества и целостного подхода,

принимая во внимание итоги 14-й Аэронавигационной конференции, прошедшей в Монреале 26 августа – 6 сентября 2024 года, а также положения Маскатской декларации по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности, которая была принята в Маскате (Оман) 11 декабря 2024 года,

1. *настоятельно призывает* государства-члены принять, ~~и~~ ратифицировать и выполнять Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция) 2010 года и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекинский протокол) 2010 года, как способ противостоять кибератакам на гражданскую авиацию;
2. *призывает* государства и заинтересованные стороны отрасли предпринять следующие меры по решению проблемы киберугроз в сфере гражданской авиации:
 - a) осуществлять стратегию авиационной кибербезопасности ИКАО и использовать план действий ИКАО по обеспечению кибербезопасности в качестве инструмента поддержки процесса ее реализации ~~стратегии кибербезопасности в авиации~~;
 - b) разработать и внедрить национальные планы обеспечения авиационной кибербезопасности, которые касаются стратегических целей по обеспечению авиационной кибербезопасности, управления и ответственности, политики, коммуникаций, управления киберрисками, реагирования на инциденты и восстановления, управления идентификационными данными, наращивания потенциала и подготовки кадров, соблюдения нормативных требований и проверок, наблюдения и постоянного совершенствования, документации и ведения учета, в целях устранения киберугроз и рисков для гражданской авиации на основе целостного подхода, охватывающего все сферы авиации;
 - c) разработать и внедрить процессы и механизмы в поддержку реализации планов по обеспечению авиационной кибербезопасности и контроля за их выполнением;
 - d) ~~б)~~ в рамках национального плана по обеспечению авиационной кибербезопасности назначить компетентный полномочный орган по кибербезопасности в авиации и определить порядок взаимодействия между таким органом и соответствующими национальными учреждениями ~~из авиационной отрасли и за ее пределами~~;
 - e) ~~е)~~ определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;
 - f) привлечь достаточные ресурсы для обеспечения наличия и постоянной подготовки квалифицированных и компетентных специалистов в области авиации и

кибербезопасности в целях регулирования, налаживания, администрирования, поддержания и мониторинга эффективного выполнения соответствующих законов, положений, политики, процедур и мер в области авиационной кибербезопасности;

- g) ~~е)~~ подготовить и внедрить надежную систему управления факторами риска в области кибербезопасности, ~~основанную на~~ которая включает процесс управления такими факторами риска в соответствующей практике управления факторами риска для безопасности полетов, ~~и~~ авиационной безопасности, эффективности и потенциала, и принять основанный на оценке рисков подход к ~~защите~~ повышению защищенности и устойчивости ~~от~~ в условиях киберугроз и рисков критически важных данных, информации и систем, ~~информации и данных~~ гражданской авиации;
- h) ~~е)~~ разработать соответствующие законы, нормы, принципы, процедуры и меры ~~и~~ инструменты и выделять достаточные ресурсы для обеспечения следующих требований к критически важным авиационным системам: должна быть обеспечена структурная безопасность систем; системы должны быть устойчивыми; данные должны быть защищенными и доступными при хранении, использовании и в процессе передачи; должны быть внедрены методы мониторинга систем и выявления киберинцидентов и представления сообщений о них; должны быть разработаны и использоваться планы действий по реагированию и восстановлению ~~но~~ в случае киберинцидентов в координации с установленными планами реагирования на чрезвычайные ситуации и управления кризисными ситуациями; необходимо проводить судебно-криминалистический анализ киберинцидентов;
- i) ~~создавать и внедрять в отрасли гражданской авиации жизнестойкую~~ разработать и внедрить практические меры по развитию культуры кибербезопасности во всех учреждениях гражданской авиации;
- ~~ф) 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;~~
- j) ~~и)~~ создавать межгосударственные и государственно-отраслевые партнерства и механизмы на национальном и международном уровнях и, насколько это практически возможно, участвовать в их деятельности по систематическому обмену информацией в области киберугроз, инцидентов, факторов уязвимости, показателей компрометации, тенденций, ~~и мер~~ противодействия, передовой практики и полученного опыта;
- k) ~~е)~~ ~~поощрять~~ разработать механизмы сотрудничества ~~гражданских/военных~~ с соответствующими национальными органами, включая в том числе военные, правоохранительные органы и органы по обеспечению кибербезопасности, в целях определения, защиты и мониторинга общих уязвимых мест и потоков ~~данных~~ информации в ~~процессе взаимосвязи гражданских и военных авиационных~~, которые могут повлиять на системы гражданской авиации и сотрудничать в деле ~~реагирования на~~ предотвращения общих киберугроз и обеспечения готовности к ним, а также реагирования и восстановления ~~но~~ в случае киберинцидентов;

~~а. рекомендовать государствам продолжать вносить вклад в деятельность ИКАО по разработке международных стандартов, стратегий и передовой практики для содействия повышению уровня авиационной кибербезопасности и киберустойчивости;~~

1) ~~к) продолжать сотрудничать и вносить вклад в отношении разработки программы ИКАО в сфере авиационной кибербезопасности согласно единому, комплексному и функциональному подходу, включающему области безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, аэронавигации, связи, наблюдения, организации воздушного движения, эксплуатации воздушных судов, летной годности и другие все соответствующие авиационные дисциплины в целях комплексного устранения киберугроз и рисков для безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и потенциала.~~

3. поручает ИКАО:

а) продолжать пропагандировать всеобщее принятие и ратификацию *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция) 2010 года и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол) 2010 года;

б) продолжать обеспечивать междисциплинарный комплексный подход к рассмотрению и координации вопросов авиационной кибербезопасности и киберустойчивости с помощью нового механизма ИКАО для решения проблемы авиационной кибербезопасности путем сотрудничества между всеми соответствующими органами ИКАО,

4. заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-19.

13.67 Комитет признал важность разработки и осуществления на практике планов реагирования и восстановления в случае киберинцидентов, как указано в документе WP/240, для оказания помощи государствам и заинтересованным сторонам в укреплении их позиции в области кибербезопасности и эффективного реагирования на киберинциденты и рекомендовал Совету ИКАО передать этот вопрос соответствующим группам экспертов ИКАО для изучения опыта Бразилии в рамках их соответствующих направлений работы.

13.68 Комитет признал важность адаптации Стратегии ИКАО в области авиационной кибербезопасности и Плана действий по обеспечению кибербезопасности к национальным условиям для эффективного противодействия киберугрозам и рискам для гражданской авиации, как указано в документе WP/369. При обсуждении предложения о том, чтобы ИКАО разработала инструмент самооценки для оказания помощи государствам в оценке зрелости их систем в области обеспечения авиационной кибербезопасности, Комитет признал потенциальную полезность этого предложения и рекомендовал Совету ИКАО передать это предложение на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

13.69 Комитет признал важность человеческого фактора в противодействии киберугрозам и рискам для гражданской авиации во всех авиационных дисциплинах, включая персонал

авиационной безопасности, как указано в документе WP/371. Комитет согласился с важностью международного сотрудничества, оценки киберрисков, непрерывного обучения персонала, обмена информацией и создания надежной культуры кибербезопасности, подчеркнув при этом важность баланса между международными инициативами и национальными требованиями. Комитет согласился с предлагаемыми в документе мерами, распространив при этом сферу их применения на все авиационные дисциплины.

13.70 Комитет признал важность целостного подхода к кибербезопасности в авиации, включая надежные системы управления, проектирование систем с учетом обеспечения их безопасности, управление киберрисками в соответствии с практикой в области безопасности полетов и авиационной безопасности, а также обучение на основе компетенций по всем авиационным дисциплинам, как указано в документе WP/124. Комитет также согласился с необходимостью совместного подхода к подготовке кадров в области авиационной кибербезопасности для использования существующих ресурсов. Комитет предложил ИКАО продолжать придерживаться комплексного подхода к авиационной кибербезопасности по всем соответствующим авиационным дисциплинам, одновременно активизируя свою работу над Стандартами и Рекомендуемой практикой, а также политикой, способствуя основанному на сотрудничестве подходу к инициативам по наращиванию потенциала.

13.71 Комитет отметил опыт государств – членов КОСЕСНА в повышении защиты и устойчивости гражданской авиации к киберугрозам и рискам, как указано в документе WP/324. Он признал ценность сотрудничества, нормативно-правовой базы, обмена информацией, наращивания потенциала и планов управления киберинцидентами для повышения уровня кибербезопасности организаций, а также принял решение расширить сферу действия, описанную в документе, и включить в нее все соответствующие авиационные дисциплины для обеспечения комплексного подхода к авиационной кибербезопасности. Комитет отметил, что следует тщательно рассмотреть вопрос об обмене конфиденциальной и закрытой информацией. Комитет также рекомендовал Совету ИКАО передать это предложение соответствующим группам экспертов ИКАО для рассмотрения.

13.72 Комитет признал важность координации между органами гражданской авиации и органами по обеспечению кибербезопасности на национальном уровне в целях поддержки последовательного и гармонизированного подхода к обеспечению авиационной кибербезопасности, как это изложено в документе WP/101, и призвал ИКАО рассмотреть вопрос о разработке дальнейших инструктивных материалов по этому вопросу. В результате Комитет рекомендовал Совету ИКАО передать это предложение соответствующим группам экспертов ИКАО для рассмотрения.

13.73 Комитет обсудил содержащиеся в документе WP/281 предложения, касающиеся создания надлежащей структуры управления авиационной кибербезопасностью. В этой связи Комитет согласился с необходимостью разработки государствами надлежащей структуры управления для координации регулирующих и надзорных функций в сфере авиационной кибербезопасности в различных областях авиации и обеспечения координации этой деятельности с авиационными и неавиационными учреждениями и заинтересованными сторонами на национальном уровне. Однако ввиду наличия в государствах различных структур управления,

занимающихся регулированием и надзором в сфере безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и кибербезопасности, Комитет признал необходимость предоставления государствам гибкости при определении соответствующего национального органа по авиационной кибербезопасности.

13.74 Комитет признал важность регионального сотрудничества для дальнейшего повышения защиты и устойчивости авиации к киберугрозам и рискам, как указано в документе WP/453. При обсуждении предложения о создании специализированных групп по авиационной кибербезопасности во всех регионах ИКАО Комитет напомнил о рекомендации 4.2/1 14-й Аэронавигационной конференции, в которой государствам рекомендовалось согласовывать мероприятия по авиационной кибербезопасности с региональными планами в области аэронавигации, безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей в рамках процессов координации региональных групп по планированию и осуществления проектов, региональных групп по авиационной безопасности и упрощению формальностей. В соответствии с вышеизложенным Комитет рекомендовал Совету ИКАО разработать и внедрить адекватный механизм для укрепления регионального сотрудничества в области авиационной кибербезопасности, учитывая также наличие ресурсов.

13.75 В ходе обсуждения документа WP/165 Комитет согласился с важностью комплексного подхода к киберугрозам и рискам для гражданской авиации, включая работу ИКАО, используя multidisciplinary структуру управления. Комитет предостерег от использования словосочетания "цифровая угроза", которое не является имеющим определение термином в контексте обсуждения темы авиационной кибербезопасности в ИКАО, и отметил, что структура управления, созданная ИКАО в области авиационной кибербезопасности, а также работа и мандат Специального координационного комитета Совета по кибербезопасности и Группы экспертов по кибербезопасности уже соответствуют предложению о скоординированном и целостном подходе к киберугрозам и рискам во всех авиационных дисциплинах. Комитет согласился с предложением о том, чтобы ИКАО ускорила разработку положений и инструктивных материалов по авиационной кибербезопасности, сославшись при этом на рекомендацию 4.2/1 14-й Аэронавигационной конференции, в которой содержится призыв своевременно подготовить актуальный и действенный инструктивный материал для удовлетворения потребностей государств-членов и других заинтересованных сторон в области авиации. Комитет не согласился с предложением о том, чтобы ИКАО повысила осведомленность и коммуникацию по вопросам скоординированного противодействия киберугрозам через свои региональные сети, поскольку это требует от Организации выполнения оперативных функций, выходящих за рамки ее мандата.