



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ПРИОРИТЕТЫ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Словакией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлены предложения относительно приоритетов в области авиационной безопасности, исходя из опыта выполнения резолюции A38-15 Ассамблеи и программы работы ИКАО на 2014–2016 гг.

Действия: Ассамблее предлагается при внесении изменений в резолюцию A38-15 Ассамблеи (Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности) и определении программы работы ИКАО на 2017–2019 гг.:

а) вновь подтвердить ответственность государств-членов за внедрение эффективных мер по обеспечению авиационной безопасности на своих территориях с учетом меняющейся картины угрозы;

б) настоятельно призвать все государства-члены полностью и прочно внедрить SARPS Приложения 17 и SARPS Приложение 9, связанные с авиационной безопасностью, и в срочном порядке устранить любые пробелы или недостатки;

с) настоятельно призвать Секретариат ИКАО, государства-члены, региональные организации, отраслевых партнеров и другие стороны совместно работать для повышения эффективности и устойчивости деятельности, связанной с наращиванием потенциала;

д) поручить Секретариату ИКАО рассмотреть масштабы и методы текущей Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности для обеспечения того, чтобы она представляла собой надежное средство предоставления гарантий государствам-членам, отрасли и пассажирам относительно эффективного внедрения мер обеспечения авиационной безопасности на земле.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Безопасность полетов и упрощение формальностей"

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемые приоритеты в работе ИКАО следует обеспечить за счет регулярного бюджета Организации
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А38-15 Ассамблеи " <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности</i> "

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Угроза безопасности гражданской авиации остается значительной, о чем свидетельствуют акты незаконного вмешательства, совершенные в различных регионах мира в 2015 и 2016 годах (например, рейс 9268 авиакомпании Metrojet 31 октября 2015 года, рейс 3159 авиакомпании Daallo Airlines 2 февраля 2016 года, нападения на брюссельский аэропорт 22 марта 2016 года и на стамбульский аэропорт Ататюрк 28 июня 2016 года). Характер угрозы и способ действия преступников варьируются, как об этом говорится в Заявлении ИКАО о глобальном контексте риска (RCS), которое регулярно пересматривается Группой экспертов ИКАО по авиационной безопасности. RCS обеспечивает важное понимание текущей угрозы и риска для авиации на глобальном уровне и служит руководством по использованию оценки риска при определении государствами-членами действий по устранению угрозы безопасности гражданской авиации.

1.2 Угроза терроризма для авиации сегодня выше, чем когда-либо в прошлом. Эта угроза стремительно эволюционирует и все больше становится глобальной проблемой. Риски, связанные с самодельными взрывными устройствами, переносимыми на теле человека или в ручной клади, ПЗРК, применяемыми в зонах конфликтов или распространения оружия, самодельными взрывными устройствами в грузовых отправлениях и угрозами в неконтролируемых зонах аэропортов, обычно оцениваются как высокие или средние.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Положения ИКАО по авиационной безопасности представляют собой базовые меры, которые должны быть внедрены на глобальном уровне для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Именно поэтому исключительно важно, чтобы содержание Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 ИКАО и SARPS Приложения 9 ИКАО, связанных с авиационной безопасностью, было предметом постоянного рассмотрения Группой AVSEC ИКАО. Эти базовые меры и соответствующий инструктивный материал должны отражать меняющиеся угрозы и способы действий. Их содержание должно соответствовать нынешним видам угрозы, с которыми сталкивается гражданская авиация.

Эффективное и устойчивое внедрение положений Приложения 17 ИКАО

2.2 В соответствии с Чикагской конвенцией каждое государство – член ИКАО несет ответственность за соблюдение положений и Приложений ИКАО в целях обеспечения безопасности авиатранспортной системы. В связи с этим каждое государство отвечает за эффективное и устойчивое внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 ИКАО и SARPS Приложения 9 ИКАО, связанных с авиационной безопасностью. Эту ответственность следует ясно вновь подтвердить в *резолюции А38-15 Ассамблеи ИКАО*

"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности", которую надлежит изменить в ходе Ассамблеи.

2.3 Хотя государство несет общую ответственность, каждая структура (например, эксплуатант аэропорта, эксплуатант воздушных судов, поставщик аэронавигационного обслуживания, правоохранительные органы), имеющая отношение к авиационной безопасности, несет свою долю ответственности и играет определенную роль в эффективном обеспечении авиационной безопасности и в реализации мер, установленных Приложением 17 ИКАО и национальными правилами и программами. Координация между этими частными и государственными структурами имеет существенное значение для обеспечения всестороннего комплексного подхода к авиационной безопасности и устранения недостатков в национальных и местных системах внедрения или при передаче важной информации об авиационной безопасности, которые могут ослабить общую систему или сделать ее неясной и несогласованной.

2.4 Эффективное и устойчивое внедрение крайне необходимо для обеспечения безопасности авиатранспортных операций, а также уверенности общества в воздушном транспорте и способности регулирующих органов и эксплуатантов защитить соответственно граждан и пользователей. Национальные и международные системы мониторинга соблюдения положений являются основными инструментами проверки реального выполнения национальных и международных требований в области авиационной безопасности и обеспечения быстрого принятия корректирующих мер в случае выявления недостатков или областей несоблюдения.

2.5 Эффективное и устойчивое внедрение являются также предварительным условием международной гармонизации мер безопасности и признания государствами эквивалентности мер безопасности других государств.

2.6 Однако, при отсутствии в некоторых странах достаточных мер безопасности для снижения риска, государства, принимающие рейсы из этих стран и отвечающие за защиту своих граждан и обеспечение национальной безопасности, имеют законное право требовать принятия дополнительных мер (см. Стандарт 2.4.1 Приложения 17) в отношении прибывающих рейсов в качестве условия продолжения их выполнения. Эксплуатанты воздушных судов также могут требовать принятия дополнительных мер исходя из собственных оценок риска.

Международное сотрудничество в случае возрастания угроз

2.7 Соблюдение принципов международного сотрудничества имеет важнейшее значение для обеспечения эффективного применения дополнительных мер в случае возрастания угроз. Координация между соответствующими государствами-членами крайне необходима для повышения осведомленности об угрозе и ее понимания, обеспечения принятия эффективных и действенных ответных мер и обеспечения соразмерности и практической целесообразности мер.

Наращивание потенциала

2.8 Эффективное и устойчивое внедрение положений Приложения 17 для некоторых государств – членов ИКАО может быть сложной задачей по ряду причин, таких, например, как нехватка ресурсов, отсутствие политического обязательства, плохое понимание характера угрозы и риска, недостаточная подготовка персонала и неадекватный надзор за ним и слабые организационные структуры.

2.9 Секретариат ИКАО, отдельные государства, региональные организации и заинтересованные стороны отрасли активно поддерживают усилия государств-членов по выполнению требований Приложения 17 в духе партнерства с соответствующими национальными полномочными органами. Эта поддержка носит многосторонний характер и включает предоставление инструктивного материала и подготовку персонала, а также предоставление оборудования в некоторых случаях.

2.10 Практические результаты реализации этих инициатив по наращиванию потенциала с точки зрения устойчивого и эффективного обеспечения авиационной безопасности на земле до сих пор были неоднозначными: одни государства значительно повысили свой уровень эффективного соблюдения, а другие достигли лишь небольшого прогресса или вовсе не добились его. Всем структурам надлежит больше сделать в рамках сотрудничества, направленного на повышение эффективности и устойчивости мероприятий по наращиванию потенциала.

Эффективность процесса проверок

2.11 Наличие надежных данных об эффективности внедрения мер безопасности имеет важнейшее значение для обеспечения глобального соблюдения базовых стандартов Приложения 17 и поддержания уверенности в безопасности воздушной перевозки.

2.12 Отмечается растущая обеспокоенность тем, что нынешняя Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) уже не может давать надежную картину стандартов мер по обеспечению авиационной безопасности на земле. Разрыв между позитивными выводами УППАБ, которые базируются на заранее подготовленных визитах и в значительной степени опираются на процессы и документацию, и нехватка эффективных мер безопасности на земле, которую отмечают государства и эксплуатанты в некоторых аэропортах, является вопросом, который требует решения для поддержания надежности системы проверок ИКАО.

2.13 Повышение доступности надежной информации, получаемой в результате международных проверок и инспекций, будь то в рамках УППАБ ИКАО, двусторонних оценок или оценок, проводимых эксплуатантами, имеет важное значение для создания уверенности в прочности государственных систем обеспечения авиационной безопасности. Это также крайне важно для улучшения разработки, планирования и приоритизации деятельности, связанной с наращиваем потенциалом.

2.14 Кроме того, следует также приветствовать и реализовать недавние инициативы, направленные на большее (хотя и ограниченное) раскрытие информации относительно эффективного внедрения критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности проверяемых государств – членов ИКАО и на раскрытие информации, касающейся государств, в которых возникают вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). Также решительно поддерживаются рекомендации совещания Группы экспертов AVSEC 2016 года, предусматривающие указание государствам с SSeC в электронных бюллетенях, рассылаемых всем государствам – членам ИКАО, и идентификацию на защищенном веб-сайте УППАБ областей проверок, связанных с этими SSeC, если они не решаются в течение трех месяцев.

3. **ВЫВОД**

3.1 Ассамблее предлагается при внесении изменений в резолюцию A38-15 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*" и определении программы работы ИКАО на 2017–2019 гг.:

- a) вновь подтвердить ответственность государств-членов за внедрение эффективных мер по обеспечению авиационной безопасности на своих территориях с учетом меняющейся картины угрозы;
- b) настоятельно призвать все государства-члены полностью и прочно внедрить SARPS Приложения 17 и SARPS Приложения 9, связанные с авиационной безопасностью, и в срочном порядке устранить любые пробелы или недостатки;
- c) настоятельно призвать Секретариат ИКАО, государства-члены, международные организации, отраслевых партнеров и другие стороны совместно работать для повышения эффективности и устойчивости деятельности, связанной с наращиванием потенциала;
- d) поручить Секретариату ИКАО рассмотреть масштабы и методы текущей Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности для обеспечения того, чтобы она представляла собой надежное средство предоставления гарантий государствам-членам, отрасли и пассажирам относительно эффективного внедрения мер обеспечения авиационной безопасности на земле.

— КОНЕЦ —