



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

ЭФФЕКТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ COVID-19

(Представлено Чехией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации², государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации³ и Китая)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Крайне важно, чтобы эффективное обеспечение авиационной безопасности продолжало оставаться основой процесса восстановления отрасли после пандемии COVID-19. Пандемия оказала существенное влияние на авиационную отрасль, в результате чего произошло множество изменений, однако угрозы для авиации по-прежнему сохраняются и продолжают эволюционировать. Самое главное – сохранять бдительность и не допускать самоуспокоенности. В этой связи в настоящем рабочем документе подчеркивается важность проведения в первоочередном порядке пересмотра Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и его дорожной карты. В документе предлагается четко определить в ГПАБ порядок осуществления мониторинга и представления отчетности в целях повышения уровня авиационной безопасности во всем мире без ущерба для соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 с помощью существующих данных и ресурсов, а также механизмов адресного наращивания потенциала. В документе также подчеркивается важность сохранения и наращивания импульса, полученного в результате проводившегося под эгидой ИКАО *Года культуры авиационной безопасности*, а также содержится призыв к ИКАО предпринять последующие меры в поддержку достижения целей ГПАБ.

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

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

³ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<p>Действия: Ассамблее предлагается:</p> <p>а) поручить Секретариату ИКАО при поддержке Группы экспертов по авиационной безопасности в первоочередном порядке провести пересмотр ГПАБ и его дорожной карты на основе анализа уроков, извлеченных из опыта выполнения требований и обеспечения авиационной безопасности в период пандемии COVID-19, с учетом областей и вопросов, указанных в настоящем рабочем документе;</p> <p>б) поручить Секретариату разработать процедуру проведения систематического и регулярного пересмотра ГПАБ и его дорожной карты, а также четко определить порядок осуществления мониторинга и представления отчетности с помощью существующих данных и ресурсов;</p> <p>с) настоятельно призвать Секретариат и государства обеспечить наличие необходимых ресурсов для эффективного использования ГПАБ в целях повышения уровня авиационной безопасности во всем мире без ущерба для соблюдения SARPS Приложения 17, в том числе посредством поддержки при необходимости адресного наращивания потенциала;</p> <p>д) поручить Секретариату и государствам развивать в партнерстве с отраслью практическую деятельность на основе результатов проводившегося под эгидой ИКАО <i>Года культуры авиационной безопасности</i> во избежание потери полученного импульса, а также с целью закрепить и расширить достижения и преимущества.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Авиационная безопасность и упрощение формальностей"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На Глобальном симпозиуме ИКАО по авиационной безопасности 2021 года, посвященном 20-й годовщине террористических актов 11 сентября, была отмечена необходимость сохранять бдительность и не допускать самоуспокоенности в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. На нем также обсуждался ряд сложных задач и принятых мер по обеспечению безопасности сотрудников и пассажиров, сдерживанию распространения вируса, вызывающего COVID-19, реагированию на резкие изменения спроса на воздушные перевозки и решению кадровых проблем при сохранении прежних уровней эффективности обеспечения авиационной безопасности.

1.2 В декларации министров по итогам Конференции высокого уровня по COVID-19, принятой 22 октября 2021 года, содержится обязательство обеспечивать безопасное, надежное и упорядоченное транспортное сообщение и оперативную готовность авиации.

2. ВАЖНОСТЬ ДАЛЬНЕЙШЕГО ЭФФЕКТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СВЯЗИ С СОХРАНЯЮЩИМИСЯ УГРОЗАМИ

2.1 Угрозы и проблемы в области авиационной безопасности постоянно эволюционируют, в том числе на этапе восстановления после пандемии COVID-19. К заслуживающим внимания изменениям, имевшим место в этот период, относятся последствия пандемии, касающиеся

инсайдерской угрозы, нападений с использованием дистанционных средств поражения (дроны), радикализации террористов и особенно кибератак (см. документ A41-WP/74, EX/36 "Разработка системы обеспечения кибербезопасности"). Кроме того, текущие и последние геополитические события продолжают оказывать потенциально глубокое воздействие на общую ситуацию в отношении угроз и рисков для гражданской авиации.

2.2 Авиационный сектор продолжает функционировать в сложных финансовых условиях, однако применение эффективных мер по обеспечению авиационной безопасности по-прежнему имеет первостепенное значение. Помимо тяжелых последствий для людей, успешный террористический акт оказал бы чрезвычайно неблагоприятное влияние на процесс восстановления отрасли после пандемии COVID-19. Государствам предлагается подтвердить свою приверженность укреплению авиационной безопасности во всем мире в связи с сохраняющимися угрозами для гражданской авиации после принятия Декларации по авиационной безопасности на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

3. ПЕРЕСМОТР ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ) И ЕГО ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

3.1 Глобальный план обеспечения авиационной безопасности и его дорожная карта представляют собой полезную и актуальную основу для повышения уровня авиационной безопасности и помогают повысить значимость вопросов авиационной безопасности на политическом уровне. Пандемия COVID-19 создала множество проблем, а также возможностей для реализации приоритетных действий ГПАБ и продемонстрировала необходимость его пересмотра.

3.2 Пересмотр ГПАБ и его дорожной карты важно провести в первоочередном порядке, чтобы они сохранили свою актуальность и по-прежнему способствовали устранению существующих и возникающих угроз. Такой пересмотр следует проводить при поддержке Группы экспертов ИКАО по авиационной безопасности на основе анализа уроков, извлеченных из пандемии, в рамках которого могут учитываться следующие элементы:

- a) Выявление возможных новых уязвимых мест в области авиационной безопасности, возникших в результате снижения уровня соблюдения соответствующих стандартов в период пандемии.
- b) Повышение роли инноваций и технологий в обеспечении авиационной безопасности в период восстановления после пандемии COVID-19.
- c) Критическая важность обеспечения безопасности цепочек поставок авиагрузов, которая была подтверждена в период пандемии и на этапе восстановления после нее. Были предприняты усилия в области разработки систем предварительной информации об авиагрузе, например в рамках проекта Европейского союза по внедрению системы предварительной информации об авиагрузе, предоставляемой до его погрузки на борт воздушного судна (PLACI). Кроме того, рассматривается возможность активизации усилий по разработке более передового специализированного оборудования для досмотра авиагруза в целях безопасности.

- d) Существенная роль и важность сохранения компетентного, мотивированного и высококвалифицированного персонала. В связи с возобновлением авиационной деятельности государствам-членам, организациям и отрасли важно принять меры, призванные гарантировать и сохранить компетенции персонала, которыми он обладал до пандемии COVID-19. Эти меры могут включать переподготовку или первоначальную подготовку по правилам, процедурам и повышению осведомленности в области авиационной безопасности, а также по вопросам угроз и правовым требованиям.
- e) Возможности для повышения эффективности системы AVSEC в таких областях, как механизмы дистанционного контроля и мониторинга, распределение ресурсов, инновационные способы обеспечения авиационной безопасности и методики подготовки персонала. Основное внимание можно было бы уделять передовой практике, внедряемой таким образом, чтобы способствовать упрощению формальностей, обеспечивая при этом достижение основных целей в области авиационной безопасности.

3.3 Необходимо четко определить в ГПАБ порядок осуществления мониторинга и представления отчетности в целях повышения уровня соблюдения SARPS Приложения 17 с помощью существующих данных и ресурсов, а также механизмов адресного наращивания потенциала. В рамках Секретариата ИКАО авиационная безопасность должна наравне с безопасностью полетов рассматриваться в качестве одного из приоритетов ИКАО, в том числе при распределении ресурсов, необходимых для содействия применению ГПАБ и реализации эффективной программы проверок. Следует также рекомендовать государствам оказывать друг другу помощь в их работе по повышению уровня авиационной безопасности, руководствуясь положениями ГПАБ при распределении и оптимизации ресурсов, а также обеспечить адресное наращивание потенциала, как изложено, например, в документе A41-WP/283, EX/123 "*Наращивание потенциала в области авиационной безопасности в рамках проектов CASE I и CASE II*".

4. КУЛЬТУРА АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1 В связи с вышеизложенным необходимо также закрепить извлеченные выгоды и сохранить импульс, полученный в результате весьма эффективной и успешной инициативы ИКАО по проведению *Года культуры авиационной безопасности*. Это будет иметь решающее значение для сохранения устойчивости системы обеспечения авиационной безопасности, повышения уровня координации, сотрудничества, мотивации и вовлеченности всех участников системы. Сейчас это как никогда важно, поскольку социальные и профессиональные связи между сотрудниками, которые вносят вклад в развитие эффективной культуры безопасности, были нарушены в связи с их отсутствием на рабочих местах и изменениями, вызванными пандемией.