



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 14 повестки дня.      Авиационная безопасность. Политика**

**ОБНОВЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ  
БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ)**

(Представлено Бангладеш)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) был принят в 2017 году с целью оказания помощи государствам-членам, ИКАО и другим заинтересованным сторонам в повышении эффективности глобальной системы обеспечения авиационной безопасности путем определения набора приоритетных результатов, приоритетных действий и желательных целей.

По указанию 40-й сессии Ассамблеи, ИКАО рассмотрела опыт внедрения ГПАБ, включая замечания по результатам оценки, проведенной Отделением по внутреннему надзору (ОЮ) ИКАО на основе опыта внедрения ГПАБ за последние пять лет. Ожидается, что ИКАО предложит более реалистичную и осуществимую версию ГПАБ с более подробными разъяснениями и инструкциями.

Настоящий документ отражает предложение Бангладеш в отношении определенных элементов, которые необходимо учесть в следующем издании ГПАБ.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) поручить ИКАО рассмотреть воздействие пандемии COVID-19 и подобных непредсказуемых событий в качестве фактора риска в следующем издании ГПАБ;
- b) поручить ИКАО рассмотреть возможность изменения желательных целевых показателей ГПАБ по уровню эффективной реализации с применением более реалистичного подхода;
- c) поручить ИКАО предоставить шаблон для государственного плана приоритетных действий для обеспечения авиационной безопасности (SASPAP) для достижения желательных целей;
- d) рекомендовать государствам-членам разработать государственный план приоритетных действий для обеспечения авиационной безопасности (SASPAP) на основе факторов риска государства;
- e) просить ИКАО организовать тематический региональный форум по ГПАБ для генеральных директоров и/или государственных полномочных органов высокого уровня.

*Стратегические цели*

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"

<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что указанная в настоящем документе деятельность ИКАО будет осуществляться в рамках имеющихся ресурсов Регулярного бюджета на 2023–2025 гг. и/или за счет внебюджетных взносов, как предусмотрено бизнес-планом ИКАО на 2023–2025 гг.
<i>Справочный материал</i>	<i>Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)</i> (Дос 10118) Анализ результатов проверок МНМ-УППАБ за 2020 год Анализ результатов проверок МНМ-УППАБ за 2021 год Рабочий документ 41-й Ассамблеи ИКАО А41-WP/4 EX/1

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 39-я сессия Ассамблеи ИКАО согласилась, что существует необходимость ускоренной разработки Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) в качестве будущей рамочной концепции политики и создания программ в области авиационной безопасности. ГПАБ был утвержден Советом в ноябре 2017 года.

1.2 ГПАБ предоставляет государствам, отрасли, заинтересованным сторонам и ИКАО основу для совместной работы по достижению общей цели повышения уровня авиационной безопасности по всему миру и достижения пяти ключевых результатов, а именно:

- a) улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них;
- b) развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека;
- c) расширение технических ресурсов и стимулирование инноваций;
- d) усовершенствование надзора и контроля качества;
- e) развитие сотрудничества и поддержки.

1.3 План содержит дорожную карту, которая определяет 94 задачи для пяти ключевых результатов, упомянутых выше.

1.4 Ниже приведены желательные цели ГПАБ на основе показателей устойчивости деятельности по линии МНМ-УППАБ, которые отражают уровень эффективной реализации государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности по КЭ:

- a) 80 % государств должны достигнуть уровня EI по КЭ выше 65 % к 2020 году;
- b) 90 % государств должны достигнуть уровня EI по КЭ выше 80 % к 2023 году;
- c) 100 % государств должны достигнуть уровня EI по КЭ выше 90 % к 2030 году.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 **УРОВЕНЬ ЭФФЕКТИВНОГО ВНЕДРЕНИЯ:** после опубликования ГПАБ ИКАО и государства-члены приложили значительные усилия по разработке системы обеспечения авиационной безопасности. Ниже приведены данные о внедрении ГПАБ глобально и по регионам, указанные в процентных долях государств с уровнем EI по КЭ выше 65 % (целевой год – 2020 г.) и 80 % (целевой год – 2023 г.):

ПРОЦЕНТНАЯ ДОЛЯ ГОСУДАРСТВ С УРОВНЕМ EI ПО КЭ ВЫШЕ 65 %										
	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	AFI	ПО МИРУ	Цель ГПАБ
31 декабря 2020 года	54,05	59,09	<b>90,74</b>	76,92	36,36	61,54	34,78	47,06	63,04	80 % (2020)
ПРОЦЕНТНАЯ ДОЛЯ ГОСУДАРСТВ С УРОВНЕМ EI ПО КЭ ВЫШЕ 80 %										
31 декабря 2021 года	27,03	22,73	79,63	46,15	18,18	15,38	13,04	19,61	39,67	90 % (2023)

*Примечание. В соответствии с брошюрой, содержащей анализ результатов проверок за 2020 и 2021 годы, опубликованной ИКАО.*

2.2 **ВОЗДЕЙСТВИЕ COVID-19:** в связи с пандемией COVID-19 страны не могли продолжать свои усилия по повышению авиационной безопасности в обычном режиме. За последние два года все действия и усилия, предпринимаемые государствами в соответствии с дорожной картой, были остановлены или их реализация была замедлена. Более того, у ИКАО не было возможности проводить выездные проверки в рамках МНМ-УППАБ с марта 2020 года по начало 2022 года. Необходимо отметить, что в зависимости от национальных решений, глобальная пандемия (такая как COVID-19) оказала на разные страны различное воздействие.

2.3 **ПЕРСПЕКТИВА РЕАЛИЗАЦИИ:** как показано в таблице в п. 2.1 выше, оказалось, что кроме региона EUR/NAT никакой другой регион не смог достичь цели, установленной на 2020 год. Маловероятно, что большинство регионов сможет достичь цели, установленной на 2023 год.

2.4 **ШАБЛОН ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА ПРИОРИТЕТНЫХ ДЕЙСТВИЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (SASPAP):** ГПАБ не содержит стандартизованного и структурированного шаблона для плана приоритетных действий для обеспечения авиационной безопасности. Такой шаблон обеспечит единое понимание государствами-членами, а также поможет правительствам расставить приоритеты в своих усилиях и распределении бюджета в пост-ковидный период. Предполагается, что общий и структурированный шаблон плана приоритетных действий для обеспечения авиационной безопасности (SASPAP) может быть включен в следующее издание ГПАБ для того, чтобы достичь желательных целей. Государствам-членам можно рекомендовать разработать план приоритетных действий для обеспечения авиационной безопасности (SASPAP) на основе факторов риска государства.

**2.5 РЕГИОНАЛЬНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ГПАБ:**  
внедрение ГПАБ в высокой степени зависит от приверженности государственных полномочных органов высокого уровня. Первое издание ГПАБ не предполагает какого-либо тематического и регулярного форума генеральных директоров и/или государственных полномочных органов высокого уровня для обмена опытом и мнениями. В свете вышеизложенного можно поручить ИКАО рассмотреть возможность создания тематического регионального форума по ГПАБ для генеральных директоров и/или государственных полномочных органов высокого уровня.

### **3. ВЫВОД**

**3.1** В свете вышеизложенного в следующем издании ГПАБ необходимо установить реалистичные цели, учитывая опыт, полученный в ходе беспрецедентной ситуации, сложившейся в связи с пандемией за последние два года, предоставить стандартизованный и структурированный инструктивный материал для государств в целях обеспечения системного подхода к осуществлению и повысить степень участия в этой работе государственных полномочных органов высокого уровня для сохранения ГПАБ в их приоритетной повестке дня.

— КОНЕЦ —