

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****УПРАВЛЕНИЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Оманом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе обсуждается важность эффективного управления при обеспечении защиты гражданской авиации от кибератак как одного из основополагающих факторов в деле укрепления процессов координации и коммуникации в целях защиты гражданской авиации от кибератак.

Наиболее эффективным способом противодействия кибератакам является надлежащее выполнение требований в сфере кибербезопасности. В этой связи первым шагом должно стать создание четкой структуры ведомства гражданской авиации (ВГА), отвечающего за регулирование отрасли. Эта структура должна предусматривать выполнение основной функции регулирования (законодательство и контроль) и других функций, возлагаемых на различные заинтересованные стороны.

Действия: Ассамблее предлагается одобрить следующие рекомендации:

- а) настоятельно призвать государства через посредство своих ведомств гражданской авиации создать и внедрить стандартизированную структуру управления кибербезопасностью гражданской авиации в целях согласованного и надлежащего учета международных обязательств в своей национальной нормативной базе, что способствует обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации перед лицом кибератак;
- б) настоятельно призвать государства разрабатывать требования в сфере авиационной кибербезопасности, а также обеспечивать и координировать их выполнение с помощью соответствующего подразделения ведомства гражданской авиации, отвечающего за выполнение требований Приложения 17 к Чикагской конвенции;
- с) предоставлять государствам поддержку, помощь и инструктивные материалы для разработки стандартизированной структуры управления авиационной кибербезопасностью.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в данном документе деятельность, как ожидается, будет осуществляться при наличии финансовых и людских ресурсов в Договаривающихся государствах. Такая деятельность может быть также предусмотрена в Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)
<i>Справочный материал</i>	<i>Стратегия в области авиационной кибербезопасности</i> Приложение 17, <i>Авиационная безопасность</i> Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (МНМ-УППАБ) Doc 8973, <i>Руководство по авиационной безопасности ИКАО</i>

¹ Версия на арабском языке представлена Оманом.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Данный документ направлен на реализацию инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* путем осуществления стандарта 2.1.2 Приложения 17 *"Авиационная безопасность"*: "Каждое Договаривающееся государство создает организацию и разрабатывает и вводит правила, практику и процедуры для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства с учетом аспектов безопасности, регулярности и эффективности полетов".

1.2 Национальное законодательство, разработанное на основе передовой практики и в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 года и Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) по кибербезопасности в Приложении 17, а также Пекинской конвенцией и Протоколом 2010 года, содержит наиболее важные положения, позволяющие регулировать отрасль и определять порядок разделения задач и обязанностей между персоналом для обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

1.3 При осуществлении международного обязательства по повышению уровня безопасности гражданской авиации и упрощению формальностей путем введения требований на национальном уровне необходимо следовать четкому и структурированному плану, обеспечивая принятие всеобъемлющего национального законодательства, которое поможет эксплуатационному персоналу снизить риски и угрозы и защитить все объекты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

1.4 Разработка правил и процедур по кибербезопасности в соответствии с требованиями Приложения 17 и связанными с безопасностью положениями других Приложений к Чикагской конвенции имеет первостепенное значение, поскольку должны быть приняты во внимание многие нормативные и функциональные аспекты с учетом условий работы, установленных ВГА в рамках национального законодательства. Цель состоит в том, чтобы обеспечить соблюдение указанных правил и процедур в соответствии с международным обязательством по повышению уровня безопасности гражданской авиации и защите отрасли от кибератак.

2. ВЗАИМОЗАВИСИМОСТЬ АВИАЦИОННЫХ СЕТЕЙ

2.1 Информационная сеть гражданской авиации связана со многими заинтересованными сторонами, включая поставщиков услуг в сфере безопасности, аэронавигационные средства, поставщиков наземных услуг, перевозчиков авиагрузов, поставщиков бортового питания и бортового припасов и другие соответствующие эксплуатационные и государственные организации. Международные сети, отправляющие и получающие соответствующую информацию, также взаимосвязаны на оперативном уровне.

2.2 Отрасль гражданской авиации во все большей степени полагается на технологии во всех аспектах своей деятельности. Руководствуясь необходимостью защиты от кибератак, которые могут представлять серьезный риск для этой жизненно важной отрасли, ВГА выполняют регулирующие функции, связанные с законодательством и контролем в этой области, для обеспечения того, чтобы деятельность соответствовала политике и методологии ИКАО. В этой связи они должны иметь возможность привлекать кадры с необходимым опытом и компетентностью для разработки законодательства в сфере кибербезопасности и надлежащего выполнения функций контроля.

2.3 Отрасль гражданской авиации во все большей степени зависит от систем информации, связи и наблюдения, а также от целостности и конфиденциальности данных. Поэтому ВГА необходимо ускорить разработку законодательства и создать систему контроля, которая обязывает заинтересованные стороны в отрасли защищать свои системы путем разработки и внедрения мер по смягчению последствий. Этого можно достичь только путем надлежащей координации и разделения задач и обязанностей в сфере кибербезопасности. В частности, в Приложении 17 предусмотрено международное обязательство по повышению уровня кибербезопасности с помощью соответствующего подразделения в ВГА, занимающегося вопросами авиационной безопасности.

3. УПРАВЛЕНИЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ

3.1 Крайне важно иметь четкое понимание связанных с кибербезопасностью функций и обязанностей с точки зрения регулирования и контроля. Цель заключается в том, чтобы создать эффективную и устойчивую эксплуатационную основу, позволяющую избежать дублирования функций и обязанностей различных структур, занимающихся вопросами авиационной кибербезопасности, и соблюсти все требования по защите отрасли от актов незаконного вмешательства. Этот вопрос приобрел большое значение, особенно в связи с тем, что кибератаки представляют собой новую угрозу и вызывают серьезную озабоченность в плане безопасности у международного авиационного сообщества.

3.2 ВГА должны уделять необходимое внимание безопасности гражданской авиации, устраняя различные проблемы в целях формирования безопасного, надежного, регулируемого, экономичного и экологически чистого авиационного сектора. Этого можно наиболее эффективным образом достичь путем разработки комплексного механизма нормативного регулирования и создания вспомогательных инструментов, обеспечивающих защиту от кибератак с помощью новейших технологий и систем связи.

3.3 Наличие такого механизма становится все более важным в связи с необходимостью противодействовать нарастающим киберугрозам и атакам во всем мире с учетом их высокой сложности и различных мотивов, например, имеющихся у организованной преступности, структур, преследующих финансовые или политические цели, и др., по мере того как все больше предприятий и учреждений переключаются на цифровые технологии вследствие широкого распространения цифровизации, электронных услуг и интеграции между учреждениями по всему миру, в том числе между организациями гражданской авиации.

4. УПРАВЛЕНИЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ В РАМКАХ ВЕДОМСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ)

4.1 Регулирование кибербезопасности входит в сферу компетенции подразделения, занимающегося вопросами безопасности гражданской авиации и отвечающего за создание и поддержание систем кибербезопасности. Секция лицензирования и контроля осуществляет различные мероприятия по обеспечению качества. Секция оценки рисков отвечает за оценку рисков в сфере кибербезопасности².

4.2 Различные отраслевые органы осуществляют повседневную деятельность в соответствии с нормативными требованиями в сфере кибербезопасности.

² Пример структуры подразделения авиационной безопасности ВГА.



5. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ УРОВЕНЬ

5.1 Эксплуатирующие организации должны соблюдать национальные требования, устанавливать стандартные эксплуатационные правила и предпринимать необходимые меры для защиты критически важных информационно-коммуникационных систем и данных гражданской авиации.

