



A41-WP/661  
P/57  
6/10/22

## АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 14 ПОВЕСТКИ ДНЯ

**(Представлено председателем Исполнительного комитета)**

Прилагаемый доклад по пункту 14 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом, пленарному заседанию рекомендуется принять резолюции 14/1 и 14/2.

*Примечание. После удаления данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

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

14.1 На своем 7-м и 8-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности (AVSEC) на основе доклада Совета "Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)" (WP/4) и доклада о *Годы культуры авиационной безопасности* ИКАО (ГКАБ) (2021) (WP/23). Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении следующих резолюций: "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" (WP/5) и "Кибербезопасность в гражданской авиации" (WP/22). Кроме того, государства и наблюдатели представили 39 рабочих документов: 137, 331, 75, 333, 189, 387, 222, 282 Revision No.1, 152, 349, 293, 422, 347 Revision No.1, 130, 154, 156, 388, 267, 480, 518, 524, 517, 330, 25, 271, 238 Revision No. 1, 302, 243, 539, 74, 158, 281, 231, 241, 151, 416, 374, 64 и 423.

14.2 В документе WP/137 Бангладеш предлагает рассмотреть определенные элементы, которые необходимо учесть в следующем издании ГПАБ, включая более реалистичную, четкую и достижимую версию ГПАБ вместе с инструктивным материалом.

14.3 В документе WP/331 Чили, Бразилия и Колумбия при поддержке Аргентины, Гватемалы, Панамы, Сальвадора, Уругвая и Эквадора, а также государств Южноамериканского региона (SAM) и государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) обмениваются опытом государств в осуществлении дорожной карты региона NAM/CAR/SAM по ГПАБ. В документе также освещается, как пандемия сказалась на механизмах сотрудничества и передвижении людей, обусловив необходимость пересмотра дорожной карты по ГПАБ и соответствующих показателей.

14.4 В документе WP/75 Чехия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) и Китая и совместно с Бразилией и Соединенными Штатами Америки предлагает 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 "*Безопасность*" с помощью существующих данных и ресурсов, а также механизмов адресного наращивания потенциала. В документе также подчеркивается важность сохранения и наращивания импульса, полученного в результате проведения ГКАБ, а также содержится призыв к ИКАО предпринять последующие меры в поддержку достижения целей ГПАБ.

14.5 В документе WP/333 Доминиканская Республика предлагает изменить установленные сроки выполнения задач в рамках ГПАБ, а также процентную долю от общего количества прошедших проверку государств, которые должны достичь соответствующих процентных показателей реализации критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности, как указано в документах по механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ). Кроме того, в документе предлагается разработать методiku для перевода в проценты итоговых показателей выполнения задач в рамках ГПАБ, с тем чтобы они были согласованы с желательными глобальными целями.

14.6 В документе WP/189 Соединенные Штаты Америки совместно с Доминиканской Республикой, Малайзией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Сингапуром, Таиландом,

Международным советом аэропортов (МСА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) рекомендуют участникам 41-й сессии Ассамблеи подумать над тем, насколько успешными оказались усилия по повышению осведомленности об авиационной безопасности, и предлагают Ассамблее принять меры для обеспечения возможности для анализа, оценки и инновационного развития планов и программ ИКАО в области авиационной безопасности.

14.7 В документе WP/387 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Боливии (Многонационального государства), Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Уругвая и Эквадора предлагает разработать механизмы оценки, которые позволят определять процентную долю вклада исполнителей "ИКАО", "государства" и "отрасль" (или их сочетания) в достижение уровня реализации ГПАБ, при этом уровень реализации не должен определяться исключительно на основе показателей EI государств, зафиксированных в результатах проверок по линии УППАБ. Кроме того, в ее предложении отмечено, что важно иметь возможность проанализировать желательность разработки новых параметров для измерения прогресса в достижении глобальных желательных целей ГПАБ, учитывая, что дорожная карта определена как "живой" документ и что имеется возможность ее периодического пересмотра и при необходимости внесения в нее коррективов.

14.8 В документе WP/222 Бразилия при поддержке 20 государств – членов ЛАКГА делится своим опытом в противодействии растущему количеству недисциплинированных пассажиров из-за пандемии COVID-19, когда многие пассажиры отказывались соблюдать меры авиационной безопасности или местные санитарные нормы.

14.9 В документе WP/282 Revision No.1 Республика Корея предлагает выработать международные стандарты для системы добровольного представления данных по авиационной безопасности (ASVR) в целях укрепления глобальной авиационной безопасности за счет формирования культуры авиационной безопасности и просит Ассамблею рассмотреть вопрос о внедрении системы упреждающего управления авиационной безопасностью на основе использования базы данных, формируемой благодаря системе представления уведомлений, и установления целевых уровней и показателей эффективности обеспечения авиационной безопасности.

14.10 В документе WP/152 Объединенные Арабские Эмираты совместно с Австралией, Канадой, Нидерландами, Новой Зеландией, Сингапуром и Соединенными Штатами Америки напоминают, что в период пандемии COVID-19 в методологию контроля качества был включен ряд методов удаленной работы для обеспечения физического дистанцирования и соблюдения введенных в связи с COVID-19 мер и ограничений. В данном документе рассматриваются потенциальные выгоды дальнейшего развития методов удаленной работы как вспомогательного средства осуществления эффективного контроля за обеспечением авиационной безопасности.

14.11 В документе WP/349 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Коста-Рики, Панамы, Уругвая, Чили и Эквадора, а также государств – членов региона SAM и ЛАКГА напоминает, что в соответствии с Приложением 17 "Безопасность" государствам следует рассмотреть вопрос о включении в свои практику и процедуры обеспечения авиационной безопасности действий, направленных на выявление признаков подозрительного поведения, которое может угрожать безопасности гражданской авиации, в целях соблюдения требований Приложения 17 ИКАО. В данном документе отмечается, что технический инструктивный материал содержится в Руководстве ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted) и других региональных и местных материалах по этому вопросу, однако для государств было бы весьма полезно, если бы существовали другие

варианты, которые помогали бы им в разработке и реализации их программ выявления аномального поведения.

14.12 В документе WP/130 Чехия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА, Аргентины, Бразилии, Саудовской Аравии, Новой Зеландии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Южной Африки, ИАТА и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) призывает предпринять согласованные усилия, направленные на признание "новой реальности/сложившейся ситуации" и поиск решений в поддержку обеспечения необходимыми кадрами и по повышению привлекательности работы в сфере авиационной безопасности в качестве достойного профессионального выбора. В документе подчеркивается, что первоочередное внимание нужно уделять человеческому фактору и его влиянию на эффективность деятельности сотрудников служб авиационной безопасности, что в итоге должно вылиться в реальные действия на уровне государства и отрасли, включая применение более смелых подходов к удержанию существующих и привлечению новых специалистов в сфере авиационной безопасности.

14.13 В документе WP/154 Сингапур и Соединенные Штаты Америки напоминают, что Ассамблея рассматривала вопрос о неизменной важности повышения культуры авиационной безопасности по мере возобновления авиоперевозок по всему миру после пандемии COVID-19. Сингапур и Соединенные Штаты Америки совместно подготовили Информационное письмо о культуре авиационной безопасности (см. добавление к документу WP/154), которое может использоваться всеми заинтересованными сторонами в целях повышения ее значимости и в дополнение к другим касающимся культуры авиационной безопасности ресурсам, поддерживаемым ИКАО.

14.14 В документе WP/156 Объединенные Арабские Эмираты при поддержке Соединенного Королевства подчеркивают важность и преимущества сотрудничества и партнерских отношений ввиду постоянной необходимости содействовать повышению осведомленности в сфере авиационной безопасности и развитию прочной и эффективной культуры безопасности в гражданской авиации со стороны ИКАО, государств, соответствующих организаций, отрасли и других заинтересованных сторон. В документе также освещаются подходы и достижения Объединенных Арабских Эмиратов, связанные с задачами ГКАБ ИКАО, на национальном, региональном и международном уровнях.

14.15 В документе WP/388 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Боливии (Многонационального государства), Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Уругвая и Эквадора подчеркивает, что необходимо более серьезно относиться к уязвимостям, связанным с инсайдерской угрозой, поскольку у инсайдеров есть доступ к системам безопасности и имеется больше возможностей по успешному нарушению работы таких систем, чем у пассажиров. В документе говорится о том, что в дополнение к техническим инструктивным материалам государствам было бы весьма полезно иметь в своем распоряжении другие средства оказания помощи, позволяющие им разрабатывать и реализовывать политику предотвращения инсайдерских угроз и внедрять механизмы борьбы с ними.

14.16 В документе WP/330 Бахрейн подчеркивает важность принятия четкой методики оценки угроз и рисков в области авиационной безопасности, включая определение обязанностей структур, отвечающих за оценку угроз и рисков, с тем чтобы государства могли внедрить надлежащие и гибкие процессы обеспечения безопасности и меры снижения таких угроз и рисков. В документе к государствам-членам обращается призыв сообщать об актах незаконного

вмешательства и обмениваться информацией о своем опыте и передовой практике, что поможет ИКАО в разработке соответствующих материалов, направленных на оказание помощи государствам. Кроме того, в документе содержится призыв к ИКАО в рамках Рабочей группы по угрозам и рискам (WGTR) обновить документ ИКАО *"Заявление о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности"* (Doc 10108 – Restricted), включив в него методы оценки, основанные на анализе риска, и рассмотрев новые или дополненные меры обеспечения авиационной безопасности.

14.17 В документе WP/25 Колумбия, Перу и Чили при поддержке Боливии, Бразилии, Панамы, Уругвая и Эквадора напоминает, что в 2021 году Колумбия и Перу ратифицировали соглашение о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), и подчеркивает многочисленные преимущества, которые могут быть получены благодаря аналогичным договоренностям, такие как укрепление межгосударственного сотрудничества, более эффективное использование имеющихся ресурсов и отсутствие дублирования мер контроля. Кроме того, в нем содержится призыв к постоянному сотрудничеству государств на региональном уровне в целях повышения устойчивости мер авиационной безопасности, упрощения формальностей и улучшения обслуживания пассажиров.

14.18 В документе WP/271 Индия представляет обновленные данные о своей работе по подготовке нормативной базы для создания механизма поэтапного реагирования и политики борьбы с недобросовестным использованием дронов в целях решения актуальных проблем, связанных с беспилотными авиационными системами (БАС), на фоне все большего распространения коммерческой деятельности с применением дронов в Индии.

14.19 В документе WP/238 Revision No. 1 Республика Корея предлагает создать единую систему сертификации характеристик оборудования и соответствующих технологий для обеспечения авиационной безопасности. В нем также предлагается установить технические требования к новейшему оборудованию для обеспечения авиационной безопасности и подготовить общие процедуры и методики испытаний. Чтобы обеспечить надлежащее реагирование на угрозы международного терроризма, в данном документе ИКАО предлагается создать условия, способствующие международному сотрудничеству и побуждающие государства-члены использовать системы сертификации характеристик.

14.20 В документе WP/302 Саудовская Аравия от имени государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АКАО) сообщает об усилиях Саудовской Аравии, направленных на содействие поддержке и сотрудничеству, а также стимулирование взаимодействия в рамках международного сообщества в сфере авиационной безопасности гражданской авиации с учетом того, что угрозы и риски, с которыми сталкивается сообщество гражданской авиации в любом государстве, могут повлиять на все государства-члены. Кроме того, в документе дается высокая оценка инициативе ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*, сыгравшей важную роль в укреплении международного сотрудничества для достижения целей обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации.

14.21 В документе WP/243 АКГА подчеркивает важность взаимодействия и сотрудничества между ИКАО, региональными организациями и региональными органами гражданской авиации в вопросах авиационной безопасности и упрощения формальностей, с тем чтобы государства-члены эффективным образом внедряли политику и практику в области безопасности гражданской авиации, что позволит обеспечить безопасность, эффективность и устойчивость системы воздушных перевозок в регионе.

14.22 В документе WP/74 Чехия от имени ЕС, ЕКГА, АКГА и Евроконтроля и совместно с Бразилией и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) обращается к Ассамблее с просьбой поручить ИКАО разработать инструктивный материал по оценке рисков кибербезопасности, завершить составление сборника соответствующих SARPS и международно-правовых документов, на которые могут опереться государства и заинтересованные стороны при учете рисков, связанных с кибербезопасностью, в своих авиационных системах, и рассмотреть вопрос об организации учений по вопросам кибербезопасности на глобальном и региональном уровнях. В нем также рекомендуется, чтобы ИКАО и государства активизировали усилия по формированию особой культуры кибербезопасности и наращиванию потенциала.

14.23 В документе WP/158 Гайана при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гватемалы, Доминиканской Республики, Колумбии, Панамы, Перу, Сальвадора, Уругвая и Эквадора обращается к ИКАО с просьбой выделить ресурсы на наращивание потенциала малых государств в области кибербезопасности. Она также обращается к ИКАО с просьбой создать механизм сотрудничества и содействовать его использованию в целях развития программ авиационного наставничества и обмена техническим опытом между государствами.

14.24 В документе WP/281 Оман призывает обеспечить последовательное и стандартизированное управление авиационной кибербезопасностью в государствах, наделив всеми необходимыми полномочиями соответствующий национальный орган по безопасности гражданской авиации.

14.25 В документе WP/231 Саудовская Аравия от имени государств – членов АКАО призывает государства сформировать культуру кибербезопасности в гражданской авиации и призывает ИКАО разработать для персонала гражданской авиации программу повышения осведомленности о кибербезопасности одновременно с программой повышения культуры авиационной безопасности.

14.26 В документе WP/241 Южная Африка рекомендует государствам реализовать принципы, предусмотренные моделью нулевого доверия в вопросах безопасности, в рамках своих систем управления информационной безопасностью (СУИБ) и просит Группу экспертов по кибербезопасности разработать технический инструктивный материал для содействия внедрению концепции нулевого доверия в рамках СУИБ.

14.27 В документе WP/151 Объединенные Арабские Эмираты рекомендуют признать необходимость координации между всеми заинтересованными сторонами для решения проблемы авиационной кибербезопасности, а также рекомендуют заинтересованным сторонам разработать стратегии наращивания потенциала для повышения компетентности людских ресурсов.

14.28 В документе WP/416 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Боливии, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Уругвая и Эквадора обращается к ИКАО с просьбой разработать пакет внедрения (iPack), направленный на оказание помощи государствам для ускорения реализации Стратегии ИКАО по обеспечению кибербезопасности.

14.29 В документе WP/374 АКГА от имени 54 государств-членов рекомендует, чтобы Группа экспертов по кибербезопасности разработала ориентированные на персонал

аэронавигационных служб инициативы по наращиванию потенциала, обучению и формированию культуры кибербезопасности в кризисные периоды.

14.30 В документе WP/64 ИАТА рекомендует Ассамблее обратиться к Совету с просьбой обеспечить создание всеми рабочими органами ИКАО междисциплинарного и многоэтапного согласованного подхода к интеграции положений о кибербезопасности и других требований, основанных на обеспечении безопасности на этапе проектирования. Кроме того, в нем Ассамблее предлагается признать потенциальное воздействие внедрения нового поколения взаимосвязанных и инновационных технологий и связанных с ними цепочек поставок, которые не ограничены правилами в сфере гражданской авиации или SARPS.

14.31 Информационные документы (WP/267, WP/293, WP/422 и WP/423) Доминиканской Республики, информационный документ (WP/518) Парагвая, информационный документ (WP/424) Республики Корея, информационный документ (WP/480) Южной Африки, информационные документы (WP/347 Revision No.1 и WP/539) Соединенных Штатов Америки и информационный документ (WP/517) Всемирной таможенной организации (ВТО) были приняты к сведению.

### **Обсуждение**

#### ***Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)***

14.32 В документе WP/4 Совет представил обзор деятельности, предпринятой для реализации ГПАБ. Он включает в себя глобальный и региональный обзор текущего уровня эффективного осуществления, как это задокументировано в рамках УППАБ-МНМ.

14.33 Комитет признал значительные усилия, предпринятые до настоящего времени и продолжающиеся предприниматься государствами, региональными группами и отраслью для выполнения задач и реализации приоритетов ГПАБ. Однако, отметив, что уровень эффективного осуществления ниже желаемых целевых показателей, Комитет призвал государства предпринять дополнительные шаги для дальнейшего повышения уровня авиационной безопасности в соответствии с Приложением 17. Также было подчеркнуто важное значение того, что авиационная безопасность стала рассматриваться как одно из приоритетных сфер деятельности ИКАО на таком же высоком уровне, как и безопасность полетов.

14.34 При последовавшем рассмотрении документов WP/75, WP/137, WP/189, WP/333 и WP/387 была выражена поддержка соответствующим группам экспертов ИКАО, а именно Целевой группе по Глобальному плану обеспечения авиационной безопасности (TF-GASeP) и Группе экспертов по авиационной безопасности, с тем чтобы 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. Важно, чтобы для соответствующих групп экспертов ИКАО была разработана процедура проведения систематического и регулярного пересмотра ГПАБ, его желательных показателей и его дорожной карты и чтобы был четко определен порядок осуществления мониторинга и представления отчетности с помощью существующих данных и ресурсов, а также чтобы результаты такого пересмотра представлялись на рассмотрение Совета ИКАО. Комитет выражает признательность за множество предложений и идей по пересмотру и обновлению ГПАБ, представленных в этих рабочих документах.

14.35 При рассмотрении документа WP/189 Комитет признал, что в следующий трехлетний период и в более отдаленной перспективе крайне важно проведение комплексной оценки планов и программ ИКАО в области авиационной безопасности для обеспечения того, чтобы они сохраняли свою актуальность и продолжали соответствовать своему назначению. Это позволит не оставить без внимания важнейшие вопросы, такие как: являются ли существующие структуры, параметры и методики этих планов и программ факторами отставания государств-членов от целевых показателей эффективной реализации SARPS Приложения 17; и создают ли действующие мандаты ИКАО в области авиационной безопасности барьеры для рассмотрения и принятия более инновационных подходов в тех случаях, где это применимо. Соответственно, была выражена широкая поддержка в том, что касается необходимости дальнейшего пересмотра и совершенствования программ ИКАО в области авиационной безопасности с использованием консультативных механизмов и вовлечения государств-членов и отрасли для обеспечения того, чтобы такие планы и программы по-прежнему служили своей намеченной цели, а также адаптировались к новым и возникающим проблемам в сфере авиационной безопасности, при этом в целях их дальнейшего совершенствования и повышения их эффективности должны учитываться результаты анализа первопричин и инновационные подходы. Комитет также согласился регулярно представлять Совету результаты таких анализов, включая любые рекомендации.

14.36 Комитет также признал, что все другие предложения, связанные с ГПАБ, содержат ценную информацию, которая будет полезна при пересмотре Плана в будущем, и согласился с тем, что эти предложения должны быть дополнительно рассмотрены TF-GASeP. В ходе дальнейшей работы над пересмотром Плана эта целевая группа примет во внимание все предложения.

### *Политика регулирования*

14.37 Комитет признал сохраняющуюся проблему, связанную с недисциплинированными пассажирами на воздушном транспорте, и принял к сведению некоторые примеры передовой практики, принятые Бразилией для смягчения остроты этой проблемы, о чем говорится в документе WP/222. Комитет призвал государства-члены работать над решением проблемы резкого увеличения числа недисциплинированных пассажиров, особенно путем принятия на скоординированной основе конкретных стратегий и мер, направленных на сокращение числа недисциплинированных пассажиров. В этой связи Комитет рекомендует ИКАО продолжать по мере необходимости предоставлять государствам-членам инструктивные материалы в отношении информационных кампаний для пассажиров, направленных на соблюдение ими минимальных правил поведения в воздушных судах.

14.38 Что касается содержащегося в документе WP/282 Revision No. 1 предложения о разработке международных стандартов добровольной отчетности при внедрении системы конфиденциальной отчетности по вопросам авиационной безопасности с учетом опыта Республики Корея в деле внедрения системы добровольной отчетности по вопросам авиационной безопасности (ASVR) в целях повышения уровня глобальной авиационной безопасности за счет формирования культуры безопасности, то Комитет рекомендовал ознакомить соответствующие группы экспертов ИКАО с опытом Республики Корея в области внедрения этой системы. При этом Комитет подчеркнул, что ИКАО и государствам-членам следует и впредь уделять особое внимание необходимости сообщения об актах незаконного вмешательства в соответствии с требованиями Приложения 17, в том числе в рамках системы отчетности ИКАО.

14.39 В рамках документа WP/152 Комитет рассмотрел преимущества внедрения передовых технологий дистанционного управления в качестве дополнительного средства для

осуществления эффективного надзора за безопасностью полетов, особенно в тех случаях, когда ограничения или другие обстоятельства не позволяют осуществлять контроль на местах. Он призвал соответствующие группы экспертов ИКАО, государства-члены, организации, отрасль и заинтересованные стороны рассмотреть вопрос о разработке надлежащих рамок и критериев для содействия использованию передовых дистанционных методов, когда это целесообразно.

14.40 Комитет принял к сведению изложенные в документе WP/349 региональные усилия по тестированию различных подходов к выявлению аномального поведения в контексте гражданской авиации, таких как курс "Выявление подозрительно ведущих себя пассажиров", который был разработан Региональной группой по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG), сформированной государствами регионов NAM/CAR/SAM ИКАО, входящими в состав Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА). Комитет призвал ИКАО продолжать поощрять деятельность по оказанию помощи государствам-членам (включая практикумы, курсы, семинары, пакеты мер по осуществлению (iPacks) или любые другие механизмы помощи), с тем чтобы они могли разрабатывать и осуществлять свои программы выявления аномального поведения в контексте гражданской авиации.

#### ***Человеческий фактор, культура авиационной безопасности и инсайдерская угроза***

14.41 В документе WP/23 Совет особо отметил достижения ГКАБ ИКАО в 2021 году и разработку различных инструментов и ресурсов ИКАО в области культуры авиационной безопасности. Он признал инициативы и деятельность авиационного сообщества в области культуры безопасности во всем мире.

14.42 Комитет призвал государства, международные и региональные организации и отрасль продолжать использовать достижения в области культуры авиационной безопасности, реализованные в рамках ГКАБ, в том числе используя имеющиеся у ИКАО инструменты и ресурсы в области культуры авиационной безопасности. Комитет просил ИКАО продолжать содействовать внедрению и поддержанию прочной и эффективной культуры безопасности в авиации и следовать принципам многообразия и всеобщего участия в рамках этой важной работы.

14.43 Что касается документа WP/130, то Комитет отметил, что хорошо функционирующая и безопасная авиационная сеть невозможна без увлеченного, квалифицированного и мотивированного персонала. Он согласился с тем, что функции авиационной безопасности, учитывая их важность, заслуживают признания требуемых навыков и компетенций и должны поощряться в качестве профессии. В этой связи при обновлении ГПАБ Группе экспертов ИКАО по авиационной безопасности следует рассмотреть возможность того, чтобы уделять особое внимание человеческим факторам, эффективности работы и профессионализации сотрудников по авиационной безопасности, опираясь на достижения в области культуры авиационной безопасности, реализованные в рамках ГКАБ, и использовать *базовый комплект по человеческим факторам*, разрабатываемый ИКАО. Было также рекомендовано применять стратегический подход в отношении человеческих факторов, отражающий долгосрочное развитие всего авиационного персонала, а также содействовать использованию интегрированных систем управления безопасностью. В контексте Программы следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) ИКАО государства и отрасль должны работать сообща, чтобы обеспечить наличие достаточного количества квалифицированных и компетентных специалистов по авиационной безопасности для эксплуатации, управления и поддержания эффективности и действенности системы авиационной безопасности.

14.44 Комитет признал неизменную важность положительной культуры авиационной безопасности, особенно поскольку авиационные перевозки восстанавливаются после воздействия пандемии COVID-19. Он приветствовал содержащееся в документе WP/154 информационное письмо о культуре авиационной безопасности, разработанное совместно Сингапуром и Соединенными Штатами Америки, как полезный инструмент, который может быть использован для содействия формированию прочной и эффективной культуры авиационной безопасности в рамках всей экологической системы гражданской авиации.

14.45 Комитет поддержал содержащееся в документе в WP/156 предложение призвать ИКАО, государства, соответствующие организации, отрасль и заинтересованные стороны к дальнейшему осуществлению практических шагов, направленных на развитие культуры безопасности в гражданской авиации. Он также признал важность и преимущества сотрудничества и партнерских отношений между ИКАО, государствами, организациями, отраслью и другими заинтересованными сторонами в свете постоянной необходимости дальнейшего поощрения и поддержки повышения осведомленности в сфере авиационной безопасности, а также развития прочной и эффективной культуры безопасности в гражданской авиации.

14.46 Признавая важность мер по эффективному выявлению, оценке и смягчению возможных инсайдерских угроз, Комитет принял к сведению документ WP/388, в котором приветствуется любой вид технической помощи (например, рабочие совещания, учебные курсы, семинары, пакеты по внедрению (iPacks) и т. д.) для оказания содействия государствам в эффективной реализации таких мер.

14.47 В ответ на замечания нескольких государств о необходимости четкого разделения понятий угроза и риск, поскольку эти два термина не являются взаимозаменяемыми, Комитет принял к сведению, что дополнительный инструктивный материал приведен в документе "*Заявление о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности*" (Doc 10108 – Restricted, третье издание, 2022 год), в частности в добавлении А "Метод оценки риска, карта процесса и инструктивная информация для государств-членов".

### ***Международное сотрудничество***

14.48 При рассмотрении документа WP/330 Комитет напомнил о той важнейшей роли, которую ИКАО играет в осуществлении эффективной методологии оценки угроз и рисков в области авиационной безопасности. В этой связи Комитет настоятельно призвал государства сообщать об актах незаконного вмешательства, обмениваться информацией и передовой практикой и делиться своим опытом в отношении оценок угроз и рисков, с тем чтобы ИКАО могла разрабатывать и предоставлять инструменты, инструктивные и учебные материалы по оценке угроз и управлению рисками.

14.49 Комитет признал преимущества, изложенные в документе WP/25, которые государства получают от создания механизмов OSS, направленных на повышение устойчивости авиационной безопасности и улучшение опыта пассажиров, и напомнил о существующих инструктивных материалах по OSS, изданных ИКАО, а также о любой имеющейся технической помощи в целях содействия созданию таких механизмов. Комитет также подчеркнул настоятельную необходимость наличия надежного процесса валидации, эквивалентности мер, оценки факторов риска и постоянных взаимных консультаций между государствами и соответствующими эксплуатантами аэропортов для обеспечения эффективного внедрения, принимая во внимание существующие национальные протоколы.

14.50 Отметив изложенные в документе в WP/271 усилия Индии по осуществлению политики по борьбе с недобросовестным использованием дронов, Комитет поддержал идею о том, что обмен информацией может осуществляться через соответствующие группы экспертов ИКАО, включая Группу экспертов AVSEC и Группу экспертов по дистанционно пилотируемым авиационным системам (RPAS), в целях разработки разумных политических рамок, направленных на смягчение угрозы, создаваемой БАС.

14.51 Комитет рассмотрел содержащееся в документе WP/238 Revision No. 1 предложение о создании механизма сертификации характеристик оборудования для обеспечения авиационной безопасности, который будет предусматривать технические требования и общие процедуры и методики испытаний передового оборудования для обеспечения авиационной безопасности. Ввиду быстрого развития и внедрения передового оборудования для обеспечения авиационной безопасности Исполнительный комитет согласился с тем, что такой механизм потребует более тщательного рассмотрения со стороны Группы экспертов AVSEC и Группы экспертов по кибербезопасности.

14.52 Отмечая вклад государств в реализацию инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*, а также достижения в области оказания помощи и поддержки государствам в обеспечении авиационной безопасности, Комитет принял к сведению содержащееся в документе WP/302 предложение ИКАО увеличить свою поддержку программ сотрудничества, которые способствуют достижению приоритетов и желательных целей ГПАБ, особенно по завершении этапа восстановления после COVID-19 и с учетом трудностей, с которыми сталкиваются государства. Поскольку увеличение объема прямой помощи в значительной степени зависит от имеющихся ресурсов ИКАО, Комитет призвал государства, располагающие ресурсами, потенциалом и опытом, оказывать поддержку и помощь другим государствам, нуждающимся в поддержке осуществления, например, в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*, оказывая тем самым помощь глобальной отрасли гражданской авиации. Наконец, Комитет подчеркнул важность создания региональных и международных сетей и механизмов сотрудничества в целях содействия эффективному осуществлению стандартов авиационной безопасности, предусмотренных в Приложении 17.

14.53 Комитет признал, что серьезной проблемой в области авиационной безопасности на уровне государств является необходимость обеспечивать эффективное осуществление мер авиационной безопасности, как это было подчеркнуто в документе WP/243. Комитет признал, что этой цели можно добиться только посредством эффективного надзора, призванного создать безопасную глобальную авиационную сеть для защиты полетов гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. В этой связи Комитет подчеркнул важную вспомогательную роль, которую региональные организации гражданской авиации могут играть для государств-членов в создании надежной и эффективной системы надзора за безопасностью полетов.

***Резолюция по авиационной безопасности, которая будет принята Ассамблеей***

14.54 Совет представил документ WP/5 напомним, что в 2019 году на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята резолюция A40-11 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности"*. В соответствии с пунктом 2 резолюции A40-11 сводное заявление должно пересматриваться на каждой очередной сессии Ассамблеи.

14.55 Завершая свою работу по этому пункту повестки дня, Комитет постановил представить на утверждение пленарного заседания согласованное Комитетом пересмотренное

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности с учетом полученных замечаний.

**Резолюция 14/1. 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 А40-11 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 А40-11 (добавления А–G включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 41-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 41-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 А40-11.

**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 угрозу ее безопасному и упорядоченному развитию,

*принимая во внимание* эволюционный характер угрозы террористических актов, включая угрозу, которую представляют собой скрытые взрывные устройства, 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 народов мира в безопасность международной гражданской авиации,

*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 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* 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,

*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,

*признавая* возрастание усилий, требуемых от государств-членов для достижения глобальных 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,

*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,

*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 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,

*вновь подтверждая* обязательства, принятые в декларации министров по итогам Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), среди прочего, обеспечивать безопасное, надежное и упорядоченное транспортное сообщение и оперативную готовность авиации, а также обеспечивать долгосрочную жизнеспособность международной авиации и использовать опыт, накопленный в ходе нынешней и прошлых пандемий,

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", 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 ИКАО и государства-члены должны и впредь уделять вопросам авиационной безопасности самое пристальное внимание и выделять необходимые ресурсы;

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 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;

8. *просит* Генерального секретаря 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 бюджета Регулярной программы;

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, 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;

14. *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)<sup>1</sup>;

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*

*Ассамблея,*

*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.

---

<sup>1</sup> Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте [www.icao.int](http://www.icao.int) в разделе ICAO Treaty Collection

## 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 требуют глобального подхода к разработке и внедрению требований и передовой практики в сфере обеспечения безопасности, включая постоянное сотрудничество с соответствующими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТАМО), Всемирный почтовый союз (ВПС) и Международная морская организация (ИМО),

*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,

*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 и для определения будущих режимов досмотра в целях безопасности требуются инновационные технологии и процессы, а также соответствующая подготовка,

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* (Doc 8973), и другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на 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;

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. *настоятельно призывает* государства-члены поддерживать компетентность, мотивацию и высокий уровень подготовки персонала и предпринимать действия, гарантирующие и поддерживающие профессиональные качества сотрудников, существовавшие до пандемии COVID-19;

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 обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации;
- b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер обеспечения авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующих технологий;
- c) использовать 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;
- е) активизировать усилия по укреплению системы обеспечения безопасности авиагруза и почты путем:
    - i. разработки прочных, устойчивых и жизнеспособных рамок обеспечения безопасности авиагруза и почты;
    - ii. эффективного и устойчивого внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
    - iii. принятия концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки, если это необходимо;
    - iv. создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
    - v. проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи доставки авиагруза;
    - vi. обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами-членами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
    - vii. расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала и инновациями в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
  - ф) учитывать потенциальное использование не по назначению беспилотных авиационных систем и применять соответствующие меры безопасности в целях предотвращения их использования в актах незаконного вмешательства;
  - г) 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:
    - i. поддержания целесообразного баланса между необходимостью введения эффективных и устойчивых мер безопасности и необходимостью упрощения формальностей для пассажиров;
    - ii. введения набора основанных на оценке факторов риска гибких и практических мер, предусматривающих четкое распределение обязанностей среди соответствующих участников процесса;
    - iii. недопущения, насколько это возможно, создания уязвимых мест, связанных с зонами массового скопления людей внутри или вблизи аэровокзала;

- iv. поддержания культуры 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, 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 и оценке риска;
- d) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур 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;

- е) продолжать в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности и Группой экспертов по кибербезопасности изучать другие угрозы и факторы риска, включая 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 (Дос 8973) 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;

17. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить периодическое рассмотрение и обновление *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* (Дос 10108), предоставляющего методiku 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 A40-11,

*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 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, достигают ли государства-члены желательных показателей ГПАБ,

*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 воздействие пандемии COVID-19 и ограниченность ресурсов привели к ограничению частоты проведения проверок,

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

1. *отмечает*, что УППАБ-МНМ играет основополагающую роль в повышении 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. *принимает к сведению* работу, проделанную Секретариатом ИКАО в консультации с государствами-членами по анализу сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ, и настоятельно призывает Секретариат и впредь повышать эффективность этой программы в консультации с Исследовательской группой Секретариата по УППАБ-МНМ;

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;
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,

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;

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, учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ) и практикумы 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 к подготовке и достижение адекватных уровней сотрудничества;

14. *настоятельно призывает* государства-члены использовать УЦАБ ИКАО для подготовки кадров 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 (АКАО), 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.

-----

### *Авиационная кибербезопасность*

14.56 В документе WP/22 Совет представил обновленную информацию о работе ИКАО в области авиационной кибербезопасности в течение последнего трехгодичного периода и предложил пересмотренную резолюцию Ассамблеи, которая заменит резолюцию A40-10 *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"*.

14.57 ИКАО является надлежащим форумом для рассмотрения вопросов авиационной кибербезопасности на глобальной, согласованной, целостной и междисциплинарной основе. В этой связи Комитет с удовлетворением отметил развитие работы ИКАО в области авиационной кибербезопасности в течение последнего трехгодичного периода и высоко оценил деятельность ИКАО и ее групп экспертов. В частности, Комитет приветствовал принятие и внедрение в ИКАО усовершенствованной структуры внутреннего управления в области авиационной кибербезопасности, а также непрерывную разработку политики, положений, инструктивных материалов и мер по укреплению потенциала и инициатив по повышению осведомленности в области авиационной кибербезопасности. Кроме того, Комитет постановил рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 14/2 вместо резолюции A40-10 *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"*.

14.58 Комитет признал важность разработки инструктивных материалов для оценки киберугроз, а также постоянного укрепления системы авиационной кибербезопасности ИКАО, внедрения культуры кибербезопасности, разработки инициатив по наращиванию потенциала и проведения мероприятий по кибербезопасности, как об этом говорится в документе WP/74. Комитет далее отметил работу, проделанную ИКАО по подготовке анализа пробелов на основе комплексного обзора 16 Приложений к Чикагской конвенции в целях выявления потенциальных пробелов в SARPS ИКАО, что будет способствовать укреплению защиты и устойчивости сектора гражданской авиации. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документе WP/74, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.59 Комитет признал важность разработки инициатив по наращиванию потенциала и включению вопросов авиационной кибербезопасности в кадровые стратегии организаций в целях повышения компетентности авиационного персонала в области авиационной кибербезопасности, как об этом говорится в документе WP/151. Он также признал необходимость оказания малым государствам поддержки в наращивании потенциала и наставничества, о чем говорится в документе WP/158, в целях обеспечения глобального всеобъемлющего и согласованного подхода к вопросам авиационной кибербезопасности. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документах WP/151 и WP/158, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.60 Комитет признал необходимость того, чтобы государства приняли и внедрили культуру кибербезопасности гражданской авиации, о которой говорится в документе WP/231. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документе WP/231, на рассмотрение соответствующим группам экспертов ИКАО и рекомендовать государствам использовать инструктивные материалы ИКАО по теме "Культура кибербезопасности в гражданской авиации" для поддержки их усилий по внедрению эффективной и надежной культуры авиационной кибербезопасности.

14.61 Комитет обсудил содержащееся в документе WP/241 предложение, касающееся рекомендации государствам использовать принцип нулевого доверия в своих системах управления информационной безопасностью (ISMS) и просить Группу экспертов по кибербезопасности разработать техническое руководство по использованию этого принципа в ISMS. В этой связи Комитет признал преимущества принципов нулевого доверия. Комитет далее отметил, что Группа экспертов по кибербезопасности рассматривает вопрос о разработке руководства по оценке киберугроз и управлению ими, которое будет включать инструктивные материалы по использованию различных методов и принципов в поддержку киберзащиты и устойчивости гражданской авиации. В этой связи Комитет рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/241, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.62 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. Комитет также рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/281, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.63 Комитет обсудил предложение о том, чтобы просить Группу экспертов по кибербезопасности разработать инициативы в области наращивания потенциала и культуры кибербезопасности, ориентированные на персонал аэронавигационных служб в кризисные периоды, как об этом говорится в документе WP/374. Комитет признал важность постоянного развития инициатив в сфере наращивания потенциала и культуры кибербезопасности во всех областях гражданской авиации, включая аэронавигационное обслуживание. Комитет далее признал, что инициативы по наращиванию потенциала и деятельности в области культуры кибербезопасности должны осуществляться на постоянной основе независимо от кризисов. В этой связи Комитет призвал ИКАО продолжать разработку своих инициатив в области наращивания потенциала и культуры кибербезопасности в целях оказания поддержки государствам и заинтересованным сторонам в решении проблем авиационной кибербезопасности и рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/374, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.64 Комитет обсудил предложение обратиться к ИКАО с просьбой разработать iPack по авиационной кибербезопасности, изложенное в документе WP/416. Комитет далее отметил проблемы, связанные с разработкой компонента помощи в рамках такого iPack, в соответствии с

которыми будет сложно разработать общий пакет помощи государствам с учетом различных структур управления в государствах в области авиации и кибербезопасности с точки зрения обязанностей и порядка представления официальной отчетности. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документе WP/416, соответствующим группам экспертов ИКАО для возможного рассмотрения и создания инструктивного материала по разработке такого iPack.

14.65 Комитет принял к сведению документ WP/64 и признал необходимость координации работы в области авиационной кибербезопасности между различными группами экспертов ИКАО, и эту задачу, как ожидается, будет решать новая структура управления, утвержденная Советом ИКАО, в частности Специальный координационный комитет Совета по кибербезопасности. Комитет также рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/64, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

## **Резолюция 14/2. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации**

*Ассамблея,*

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

*принимая к сведению,* что авиационная отрасль все больше зависит от наличия, целостности и конфиденциальности информации, данных и систем,

*учитывая,* что киберугрозы для гражданской авиации быстро и постоянно изменяются, что авиация по-прежнему представляет собой цель для правонарушителей как в киберпространстве, так и в физическом пространстве, а также то, что масштаб киберугроз может достичь уровня, на котором может быть нанесен вред критически важным системам гражданской авиации во всем мире,

*признавая,* что не все события в области кибербезопасности, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов гражданской авиации, носят противоправный и/или злонамеренный характер,

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

*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 борьбы с кибератаками на международную гражданскую авиацию как с преступлениями, и, следовательно, широкая ратификация государствами этих документов обеспечит предотвращение таких нападений и наказание за них в любой точке мира,

*подтверждая* важность и неотлагательность решения проблем кибербезопасности и киберустойчивости критически важных систем гражданской авиации и ее данных и информации от киберугроз и опасностей, в том числе в контексте гражданской и военной авиации,

*рассматривая* необходимость совместной работы по созданию эффективной и координированной глобальной основы для решения проблем кибербезопасности в авиации и поддержки кибербезопасности и киберустойчивости глобальной системы авиации к киберугрозам, 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 обеспечения последовательности и полной функциональной совместимости мер защиты и систем управления факторами риска,

*признавая* важность разработки четких национальных процессов управления и подотчетности 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 инициатив, планов действий, публикаций и других средств решения проблем кибербезопасности на основе сотрудничества и целостного подхода,

1. *настоятельно призывает* государства-члены принять и ратифицировать Конвенцию 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) 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 реализации стратегии кибербезопасности в авиации;
  - b) назначить компетентный полномочный орган по кибербезопасности в авиации и определить порядок взаимодействия между таким органом и соответствующими национальными учреждениями;
  - c) определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;
  - d) подготовить и внедрить надежную систему управления факторами риска кибербезопасности, основанную на соответствующей практике управления факторами риска для безопасности полетов и авиационной безопасности, и принять основанный на оценке рисков подход к защите от киберугроз критически важных систем, информации и данных гражданской авиации;

- e) разработать принципы и инструменты и выделять 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 и в процессе передачи; должны быть внедрены методы мониторинга систем и выявления инцидентов и представления сообщений о них; должны быть разработаны и использоваться планы действий по восстановлению после инцидентов; необходимо проводить судебно-криминалистический анализ киберинцидентов;
- f) 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;
- g) поощрять сотрудничество гражданских/военных органов в целях определения, защиты и мониторинга общих уязвимых мест и потоков данных в процессе взаимосвязи гражданских и военных авиационных систем и сотрудничать в деле реагирования на общие киберугрозы и восстановления после киберинцидентов;
- h) создавать государственно-отраслевые партнерства и механизмы на национальном и международном уровнях и участвовать в их деятельности по систематическому обмену информацией в области киберугроз, инцидентов, тенденций и мер противодействия;
- i) создавать и внедрять в отрасли гражданской авиации жизнестойкую культуру кибербезопасности;
- j) рекомендовать государствам продолжать вносить вклад в деятельность ИКАО по разработке международных стандартов, стратегий и передовой практики для содействия повышению уровня авиационной кибербезопасности и киберустойчивости;
- k) продолжать сотрудничать в разработке программы ИКАО в сфере 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 соответствующие дисциплины;

3. *порукает* ИКАО:

- a) продолжать пропагандировать всеобщее принятие и ратификацию Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция) и Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекинский протокол);
- b) продолжать обеспечивать междисциплинарный подход к рассмотрению и координации вопросов кибербезопасности и киберустойчивости с помощью нового механизма ИКАО для решения проблемы авиационной кибербезопасности.