

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 16 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)**

**УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ):  
ПОВЫШЕНИЕ ТРАНСПАРЕНТНОСТИ ПУТЕМ УВЕДОМЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

До конца 2007 года все государства – члены ИКАО должны пройти проверки, в ходе которых выявляются сильные и слабые стороны, отслеживаются региональные и глобальные тенденции и государствам направляются рекомендации по улучшению их режимов безопасности. Однако по-прежнему остается небольшое число государств, в которых прогресс в деле выполнения рекомендаций ИКАО по исправлению выявленных в ходе проверок недостатков является весьма незначительным или полностью отсутствует. Несмотря на то, что в прошлом использование информации о проверках состояния авиационной безопасности было ограниченным, необходимо принять меры по повышению прозрачности Программы проверок и обеспечить дальнейшую защиту глобальной авиационной сети. В настоящем документе предлагается, помимо проведения анализа недостатков Комиссией по рассмотрению результатов проверок, изучить вопрос о разработке процесса уведомления всех государств-членов о случаях, когда выявленные в рамках проверок по линии УППАБ недостатки остаются не устраненными в течение длительного периода. В рамках этого процесса можно будет использовать информацию, не разглашающую конкретные уязвимые места, но позволяющую государствам приступить к консультациям с соответствующим государством с целью обеспечения дальнейшей защиты авиационных средств на двусторонней основе.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) рекомендовать дополнительно изучить вопрос о системе уведомления Договаривающихся государств о неустраненных и сохраняющихся недостатках;

б) рекомендовать, чтобы такая система, в случае ее разработки, предусматривала соответствующие гарантии защиты информации о безопасности Договаривающегося государства, не допускающие разглашения конкретной информации, которая может помочь воспользоваться существующими уязвимыми местами.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В "Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Универсальная программа проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ) непосредственно связана со стратегической целью В *"Повысить уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире"* и, в частности, с ключевым видом деятельности ВЗ *"Осуществлять проверки в сфере авиационной безопасности в целях выявления недостатков и поощрения устранения недостатков государствами"*. Этот ключевой вид деятельности, в свою очередь, предусматривает выполнение ряда критически важных задач. В ходе выполнения этой Программы в части, связанной со стратегической целью В и относящимися к ней критическими задачами, было достигнуто немало успешных результатов.

1.2 До конца 2007 года все государства – члены ИКАО должны пройти проверки, в ходе которых выявляются сильные и слабые стороны, отслеживаются региональные и глобальные тенденции и для государств вырабатываются рекомендации по улучшению их режимов безопасности. По мере реализации УППАБ повсюду в мире все больше внимания уделяется авиационной безопасности посредством содействия выполнению международных стандартов в области авиационной безопасности в соответствии с целями УППАБ. УППАБ посылает желающим нанести ущерб глобальной авиационной системе сигнал, свидетельствующий о единстве стран в противодействии преступным деяниям и терроризму.

1.3 После завершения проверки, проводимой по линии УППАБ, государства должны представить план корректирующих действий по устранению недостатков и наметить сроки проведения контрольной проверки. Контрольные проверки начали осуществляться в середине 2005 года с целью подтверждения выполнения планов корректирующих действий государств и оказания помощи государствам в устранении выявленных недостатков. Такие проверки обычно проводятся на второй год после начальной проверки государства.

1.4 В соответствии с отчетами УППАБ результаты контрольных проверок показывают, что большинство государств добиваются прогресса в выполнении своих планов корректирующих действий. Средний показатель уровня выполнения Стандартов Приложения 17 в государствах, подвергшихся контрольной проверке, значительно повысился по сравнению с результатами первоначальных проверок. Но в то же время важно отметить, что контрольные проверки также показывают, что по-прежнему остается небольшое количество государств, в которых прогресс в деле выполнения рекомендаций ИКАО по исправлению выявленных в ходе проверок недостатков является весьма незначительным или отсутствует.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Полный статистический анализ результатов проверок и уровней соблюдения (в глобальном масштабе, по регионам и по отдельным вопросам) приводится на защищенном веб-сайте УППАБ. Основные выводы представлены как в отношении положения дел на национальном уровне, так и на уровне аэропортов. В соответствии с докладом о ходе выполнения, представленным 179-й сессией Совета, "в случае государств, демонстрирующих незначительный прогресс или его отсутствие ко времени проведения контрольной проверки, перекрестный анализ результатов проверок по линии УППАБ и по линии УППКБП показывает, что, как правило, сталкивающиеся с трудностями в выполнении связанных с безопасностью полетов SARPS государства также испытывают трудности с выполнением положений Приложения, касающегося авиационной безопасности. Были выявлены некоторые способствующие этому факторы. К ним часто относятся нехватка финансовых и/или подходящих квалифицированных людских ресурсов,

а также частая сменяемость ключевых сотрудников внутри соответствующего полномочного органа государства. В некоторых случаях это также может быть связано с определенной самоуспокоенностью и общим отсутствием интереса к выполнению рекомендаций ИКАО".

2.2 Для рассмотрения вопроса о государствах, не принимающих эффективного участия в процессе проверок ИКАО, недавно на высоком уровне в Секретариате ИКАО была создана Комиссия по рассмотрению результатов проверок с целью изучения данных о состоянии безопасности полетов и авиационной безопасности в отдельных государствах, которые требуют внимания по итогам выполнения УППКБП или УППАБ. Перед этой Комиссией, состоящей из старших сотрудников соответствующих управлений и отделений, ставится задача подготавливать для Генерального секретаря конкретную стратегию и курс действий в отношении каждого рассматриваемого ею государства. При этом преследуется цель выделить эти государства или привлечь к ним внимание внутри системы, чтобы побудить их планомерно и своевременно предпринимать ответственные действия.

2.3 Согласно отчетам, задача Комиссии состоит в разработке курса действий на случай, если попытки ИКАО улучшить положение дел окажутся безрезультатными. В таком случае вопрос будет представлен Совету ИКАО для специального рассмотрения и возможного предпринятия соответствующих действий. Как отмечено в документах, при наличии серьезных недостатков в деле соблюдения положений SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов, могут быть предприняты действия, предусмотренные статьей 54j) Чикагской конвенции (резолюция A35-7 *"Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов"*, п. 5).

2.4 Комитет по незаконному вмешательству рекомендует Совету обнародовать эти данные и тенденции на Ассамблее. Несмотря на то, что в прошлом использование такой информации было ограниченным, Комитет считает, что все государства и общественность должны знать, в каких областях требуется улучшение, без указания конкретных государств и уязвимых мест. Кроме того, Совет обсуждает с Секретариатом возможные способы наиболее эффективного осуществления своих надзорных функций в отношении государств, не выполняющих свои обязательства в соответствии с Конвенцией и Приложениями к ней.

2.5 В отчетах показано, что многие государства – члены ИКАО активно используют собранную в рамках УППАБ информацию для улучшения своих режимов безопасности, однако отчеты также свидетельствуют о том, что некоторые другие государства не могут или не хотят вносить необходимые изменения. Для государств, у которых нет ресурсов для улучшения их систем безопасности, созданы такие механизмы, как программа ИКАО по координации помощи и развития (ПКПР), предназначенные для оказания помощи в осуществлении руководства деятельностью по решению проблем в более долгосрочной перспективе.

2.6 В отношении государств, демонстрирующих по-прежнему неспособность улучшить свои системы безопасности, чрезвычайно важными шагами на пути к устранению недостатков в долгосрочной перспективе представляются проведение анализа их проблем Комиссией по рассмотрению результатов проверок и возможное рассмотрение вопроса о них в Совете. Однако уязвимые места, появляющиеся в результате нерешенных и сохраняющихся проблем, свидетельствуют о наличии характерных слабых сторон в системе защиты глобальной сети и образуют возможную критически опасную или требующую экстренных действий зону уязвимости для государств-членов, чьи авиоперевозчики выполняют полеты в соответствующие аэропорты, особенно в сочетании с признаками усиливающейся угрозы.

2.7 Следует рассмотреть вопрос о разработке процесса уведомления всех государств-членов о случаях, когда выявленные в ходе проверок по линии УППАБ недостатки остаются не устраненными на протяжении длительного периода времени. В рамках процесса уведомления можно будет использовать информацию, не разглашающую конкретные уязвимые места, но позволяющую государствам приступить к консультациям с соответствующим государством с целью обеспечения дальнейшей защиты авиационных средств на двусторонней основе.

2.8 Такой процесс уведомления может привести к усилению возможностей ИКАО по привлечению к ответственности государств, не желающих соблюдать стандарты авиационной безопасности, и позволит придать определенную степень транспарентности Программе проверок в сфере авиационной безопасности, не раскрывая при этом конкретные потенциально уязвимые места системы авиационной безопасности.

– КОНЕЦ –