



**ВТОРАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ
ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS/2)**

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

Пункт 3 повестки дня. Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)

**ХОД РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

39-я сессия Ассамблеи ИКАО согласилась с необходимостью ускоренной разработки первого в истории Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) в качестве будущих рамок политики и программирования в области авиационной безопасности. ГПАБ предоставляет государствам ИКАО, отрасли и другим участникам основу для совместной работы в направлении общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире. Центральным элементом этого Плана является глобальная приверженность достижению желательных целей путем повышения уровня соблюдения положений Приложения 17 "Безопасность". В настоящем документе приводится обновленная информация о ходе реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности и предлагаются варианты его будущей эволюции.

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности указаны в п. 6.

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 С момента утверждения Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) Советом ИКАО 10 ноября 2017 года он стал главным механизмом программирования в области авиационной безопасности, заменив Всеобъемлющую стратегию ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), которая служила основным справочным документом Организации по вопросам авиационной безопасности с 2011 года. Утверждение ГПАБ Советом на 7-м заседании его 212-й сессии ознаменовало сдвиг от акцентированной на ИКАО стратегии, т. е. ICASS, к основанному на целях глобальному плану, который обязывает ИКАО, государства и отрасль совместно добиваться постепенного улучшения в области авиационной безопасности к 2020, 2023 и 2030 гг. Этот подход полностью согласуется с направлением, указанным в резолюциях 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, касающихся авиационной безопасности.

1.2 При утверждении ГПАБ Совет учел несколько факторов. Во-первых, Совет учел требования 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, состоявшейся в 2016 году, о том, чтобы ГПАБ разрабатывался в ускоренном режиме. Во-вторых, хотя ускоренный процесс разработки ГПАБ не давал возможности запланировать и созвать всемирную конференцию в 2017 году, был осуществлен энергичный консультативный процесс, охватывающий государства-члены и отрасль, посредством письма государствам AS8/1.10-17/84 от 11 июля 2017 года, при этом в преобладающем большинстве полученных отзывов содержалась активная поддержка этой идеи, и большинство сделанных замечаний были надлежащим образом включены в документ. В-третьих, после окончания в 2016 году утвержденного срока действия ICASS было сочтено необходимым принять новый заменяющий его документ в кратчайшие возможные сроки, в то же время признавая, что он по-прежнему останется "живым документом", с тем чтобы позволить вносить по мере необходимости возможные дальнейшие корректировки.

2. ХОД РЕАЛИЗАЦИИ

Глобальные желательные целевые показатели

2.1 В центре ГПАБ находятся "желательные глобальные целевые показатели". Учитывая, что каждое государство, по определению, полностью соблюдает все Стандарты ИКАО, но признавая тот факт, что значительное число государств испытывают трудности в этом деле, было принято решение принять поэтапный подход для оказания помощи государствам в приоритизации своих действий и сосредоточении своих ресурсов. Эти желательные глобальные целевые показатели представляют собой перечень новых, универсальных, амбициозных, конкретных и осуществимых целевых показателей, которых государства-члены, как ожидается, достигнут к 2020, 2023 и 2030 гг. Хотя указанные целевые показатели являются актуальными и в равной степени применимы ко всем государствам-членам, они также служат для стимулирования государств с низкими уровнями эффективной реализации (EI), чтобы иметь возможность достичь минимального 65-процентного показателя EI к первому сроку исполнения в 2020 году. В то же время от каждого государства ожидается, что оно предпримет все усилия к достижению полного перечня желательных глобальных целевых показателей к согласованным срокам (см. добавление).

2.2 Следует отметить, что "Процент государств" относится к тем государствам, в которых уже была проведена проверка в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), включая проверки как в рамках второго цикла УППАБ, так и механизма непрерывного мониторинга (УППАБ-МНМ). "Эффективная реализация" (EI) относится к общему показателю EI для всех критических элементов эффективной системы авиационной безопасности, который является основным инструментом измерения, применяемым в настоящее время.

Обзор глобальных и региональных коэффициентов EI

2.3 Конференции предлагается подвести итоги текущей реализации на основе данных УППАБ (см. добавление), из которых можно сделать следующие выводы. Во-первых, по состоянию на 21 августа 2018 года только 116 государств (эквивалентно 64 %) достигли или превысили 65-процентную цель EI. Во-вторых, региональный уровень реализации существенно различается; например, в трех из семи регионах ИКАО цель достигли менее 50 % государств. Наконец, в ближайшие два года дополнительно 28 государств должны обеспечить целевой показатель в 65 % для выполнения глобального обещания о том, что 80 % прошедших проверку государств будут соответствовать минимальному показателю EI. Это означает, что государства должны приложить значительные усилия для улучшения своих систем авиационной безопасности, а также для проведения у себя проверок в соответствии с графиком без запроса об отсрочке этих

проверок. Со стороны ИКАО в рамках УППАБ-МНМ документально оформляется прогресс, достигнутый государствами в направлении достижения указанных целевых показателей. Однако для пополнения бюджета программы проверок, который недостаточен для покрытия соответствующих расходов, от государств потребуются увеличенные взносы в регулярный бюджет на следующий трехлетний период, а также добровольные взносы в финансовом и натуральном выражении. Наличие дополнительных руководителей групп и поддерживающих ресурсов в Штаб-квартире также позволило бы программе чаще обновлять результаты государств.

Действия в рамках дорожной карты

2.4 В дополнение к желательным целевым показателям были определены и сгруппированы по нижеприведенным пяти ключевым областям 32 конкретных действия, реализация которых будет способствовать достижению вышеупомянутых целей: осведомленность о рисках и управление ими, культура авиационной безопасности и подготовка кадров, инновации, надзор и обеспечение качества и сотрудничество. Эти действия были дополнительно проработаны в дорожной карте Плана, призванной служить инструментом для направления сообщества авиационной безопасности к более координированным усилиям в его планировании и реагировании.

2.5 ИКАО разрабатывает инструменты и механизмы для содействия в отслеживании достигнутого прогресса, привлекая к этому как Штаб-квартиру, так и региональные бюро. Комплект материалов для реализации и мониторинга Плана, призванный стать основным справочным документом для региональных бюро, находится в стадии, близкой к готовности. Информационные мероприятия, такие как проведение конференций и мониторинг реализации ГПАБ, требуют больших затрат ресурсов.

2.6 Поскольку в настоящее время усилия ИКАО сконцентрированы на реализации положений Приложения 17 и устранении новых угроз, ИКАО приветствует увеличенные взносы государств в регулярный бюджет на следующий трехлетний период, а также их добровольные взносы в финансовом и натуральном выражении для развития деятельности, связанной с реализацией и мониторингом ГПАБ и представлением данных о нем.

3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО УЧАСТИЯ

3.1 Предвидя проблемы в достижении желательных целей, упомянутых в п. 2 выше, ИКАО сочла необходимым провести ряд региональных конференций. Такие мероприятия предназначались для повышения уровня осведомленности о структуре, целях и задачах ГПАБ. Они также способствуют совместной подотчетности за региональные приоритеты с учетом региональных проблем и картины угроз и рисков, а также региональной инфраструктуры. ИКАО с благодарностью отдает должное инициативам, предпринятым различными государствами в организации у себя региональных конференций, связанных с реализацией ГПАБ.

- a) Первая конференция была проведена в Шарм-Эль-Шейхе, Египет, с 22 по 24 августа 2017 года и собрала свыше 200 участников, представлявших 50 государств из Африки и Ближнего Востока, с участием также официальных лиц из других регионов. Конференция завершилась заседанием министров с целью принятия "Декларации и дорожной карты по повышению безопасности гражданской авиации в Африке и на Ближнем Востоке".
- b) Вторая конференция состоялась в Бангкоке, Таиланд, с 20 по 21 декабря 2017 года и послужила форумом для открытого диалога, посвященного

содействию в установлении приоритетов в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АРАС). В конференции участвовало приблизительно 150 делегатов из 23 стран, и она завершилась принятием "Региональной дорожной карты обеспечения авиационной безопасности для Азии и Тихого океана".

- c) Третья конференция состоялась в Лиссабоне, Португалия, с 29 по 31 мая 2018 года, в которой приняли участие свыше 200 делегатов из 40 государств. Основным результатом лиссабонской конференции явилось региональное обязательство по реализации ГПАБ посредством "Дорожной карты обеспечения авиационной безопасности в Европе и Северной Атлантике".
- d) Четвертая состоялась в городе Панаме, Панама, с 24 по 26 июля 2018 года. В ней участвовало свыше 200 делегатов из 21 государства. Главным итогом конференции явилось региональное обязательство по реализации ГПАБ посредством принятия "Дорожной карты обеспечения авиационной безопасности в Северной и Южной Америке и в бассейне Карибского моря".

4. КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПОМОЩИ

4.1 В свете существующих уровней ЕИ, указанных в п. 2, Секретариат продолжает оказывать целевую помощь в устранении выявленных недостатков в области авиационной безопасности в государствах-членах. Основная цель предоставляемой помощи в сфере авиационной безопасности и упрощения формальностей заключается в обеспечении поддержки государствам-членам в решении вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSECs), которые были выявлены в рамках УППАБ-МНМ, и оказании помощи государствам в реализации Стандартов Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Безопасность*", а также стратегии ИКАО для программы идентификации пассажиров (TRIP). Приоритизация помощи и усилия по наращиванию потенциала основаны на: принципах управления факторами риска; выраженном обязательстве государств решать свои вопросы SSECs и на географических приоритетах, заявленных государствами-донорами. При оказании содействия в вопросах упрощения формальностей ИКАО сотрудничала с государствами, международными и региональными организациями и отраслью, которые имели возможность предоставить ресурсы и экспертные знания для расширения сферы и повышения эффективности мероприятий по оказанию помощи.

5. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ЭВОЛЮЦИЯ ПЛАНА

5.1 В дополнение к стратегической цели ИКАО "*Авиационная безопасность и упрощение формальностей*" Совет ИКАО поручил разработать отдельно Глобальный план обеспечения авиационной безопасности и Глобальный план упрощения формальностей в авиации (GAFF), что объясняет, почему в текущем плане ГПАБ не рассматриваются Стандарты Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" для поддержки целей в области авиационной безопасности.

5.2 Обсуждения в рамках ИКАО, в том числе в ее экспертных и руководящих органах вплоть до уровня Авиатранспортного комитета (АТК) и Комитета по незаконному вмешательству (UIC), по вопросам целесообразности разработки отдельного Глобального плана упрощения формальностей в авиации (GAFF) все еще продолжаются. Несомненно, что вопрос выявления потенциальных преступников и террористов стоит остро на повестке дня государств. В частности, ряд Стандартов Приложения 9, касающихся пограничного контроля, взаимосвязаны с процессами

обеспечения авиационной безопасности. Например, цели пограничного контроля и авиационной безопасности могут дополнять друг друга, чтобы не допустить осуществления террористами или другими преступниками своей миссии или избежания ими судебного преследования (см. документ HLCAS/2-WP/4). Кроме того, надежная национальная система установления личности позволяет государствам эффективнее и быстрее осуществлять проверки в целях безопасности в отношении огромного большинства легальных пассажиров. Данные предварительной информации о пассажирах (API) и данные записей регистрации пассажиров (PNR) оказались полезными в вопросах выявления как известных преступников, так и возможных правонарушителей, используя для этого метод оценки рисков. Признание таких взаимно усиливающих факторов делает ГПАБ более целостным планом с точки зрения глобальной авиационной безопасности.

6. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

6.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается:

- a) рассмотреть необходимость в разработке последующих вариантов ГПАБ с возможным отражением в нем также положений Приложения 9, касающихся авиационной безопасности;
- b) учесть бюджетные соображения и настоятельную потребность в дополнительных ресурсах, как указано в пп. 2.3 и 2.6;
- c) поддержать координацию со стороны ИКАО усилий по предоставлению помощи всеми заинтересованными сторонами.

ДОБАВЛЕНИЕ

ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ (как указано в добавлении А к ГПАБ)

К 2020 году 80 % государств, превышающих 65 % EI
К 2023 году 90 % государств, превышающих 80 % EI
К 2030 году 100 % государств, превышающих 90 % EI

Примечание:

"Процент государств" относится к тем государствам, в которых уже была проведена проверка в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), включая проверки как в рамках второго цикла УППАБ, так и механизма непрерывного мониторинга (УППАБ-МНМ).

"Эффективная реализация" (EI) относится к общему показателю EI для всех критических элементов эффективной системы авиационной безопасности, которая является основным инструментом измерения, применяемым в настоящее время.

УРОВЕНЬ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ (по состоянию на 21 августа 2018 года)

Регион ИКАО	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	Всего
Количество государств	39	24	56	15	21	13	24	192
Количество проверенных государств	35	21	54	13	21	13	23	180
Количество государств, превышающих 65 % EI	17	10	51	9	12	9	8	116
% государств, превышающих 65 % EI	49 %	48 %	94 %	69 %	57 %	69 %	35 %	64 %

— КОНЕЦ —