



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

Пункт 1 повестки дня. Угрозы для авиационной безопасности и контекст риска

ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ УГРОЗАХ И ФАКТОРАХ РИСКА ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Различные нападения на инфраструктуру гражданской авиации во всем мире, а также сохраняющиеся намерения и растущие возможности террористических групп использовать уязвимые места системы подтверждают, что по ряду причин международная гражданская авиация по-прежнему является одним из основных объектов нападения. Поскольку такие группы и отдельные лица разрабатывают новые методы и средства, позволяющие обходить и/или преодолевать системы и меры безопасности, государствам необходимо сохранять бдительность и на постоянной основе производить оценку степени и характера угрозы для гражданской авиации в пределах своей территории и воздушного пространства над ней согласно требованиям Приложения 17 "Безопасность".

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности указаны в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Выявление, понимание и устранение потенциальных факторов риска для международной гражданской авиации имеет первостепенное значение для создания надежной глобальной системы обеспечения авиационной безопасности, не поддающейся воздействию сохраняющейся угрозы терроризма. С учетом итогов первой Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/1, Монреаль, 12–14 сентября 2012 года) оптимальным способом борьбы с меняющимися угрозами для международной гражданской авиации в мировом масштабе был признан ориентированный на результат и основанный на оценке риска подход к обеспечению авиационной безопасности. В связи с этим Заявление ИКАО о глобальном контексте риска (RCS), разработанное и обновляемое совместно с Рабочей группой по угрозам и рискам (WGTR) Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSEC), было сочтено полезным инструментом, позволяющим производить оценку риска с учетом фактических данных и определять возможные действия по снижению риска, которые государствам предлагается предпринимать для реализации программ обеспечения авиационной безопасности, основанных на оценке риска.

1.2 Ввиду региональных особенностей факторов риска выявление пробелов в системах обеспечения авиационной безопасности и устранение их уязвимых мест по-прежнему являются трудными задачами, которые необходимо решать посредством активного международного сотрудничества всех участников этого процесса, в том числе государств, отраслевых заинтересованных сторон и соответствующих национальных учреждений. Согласно резолюции 2309 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) "*Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами. Авиационная безопасность*", в которой всем государствам настоятельно предлагается сотрудничать в целях защиты авиации от террористических нападений, ИКАО привержена целенаправленной работе по пересмотру, обновлению, адаптации и внедрению международных стандартов в области авиационной безопасности с учетом существующих факторов риска и предполагаемого изменения картины угроз.

2. **ОСНОВНЫЕ СУЩЕСТВУЮЩИЕ ФАКТОРЫ РИСКА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Самодельные взрывные устройства

2.1 Установленные некоторыми государствами ограничения на перевозку портативных электронных устройств (PED) свидетельствуют о том, что самодельные взрывные устройства (СВУ) по-прежнему являются предпочитаемым оружием, используемым при попытках нападения на инфраструктуру гражданской авиации и аэропортов. Общая угроза, создаваемая СВУ, сокрытыми в личных вещах, в том числе PED, вызывает серьезную обеспокоенность. Кроме того, поводом для усиления обеспокоенности является тот факт, что террористические группы сохраняют стремление и способность скрывать запрещенные предметы в других местах, включая перевозимый в грузовом отсеке багаж и партии груза, а также постоянно пытаются найти уязвимые места в системах обеспечения авиационной безопасности и различные новые способы преодоления этих систем. Это может привести к использованию людей (например, сотрудников аэропорта) или процессов (например, неэффективных мер безопасности) в целях совершения нападений с помощью более простого оружия.

Химические, биологические и радиологические угрозы

2.2 Согласно оценкам информация о сорванном в июле 2017 года заговоре, целью которого являлось применение СВУ на борту воздушного судна, а также последующее разоблачение австралийскими органами попыток изготовления самодельного устройства, предназначенного для распыления высокотоксичного сероводорода, который в замкнутом пространстве стал бы причиной массовой гибели людей, свидетельствуют о повышении риска применения химических, биологических и радиоактивных (СВР) веществ. В связи с этим государствам, международным организациям и отрасли необходимо обмениваться с ИКАО любой информацией о целесообразных и эффективных мерах по уменьшению СВР-угроз в целях содействия разработке глобальной согласованной основы для осуществления мер по уменьшению угроз (в 2006 году аналогичный подход был успешно применен для решения проблемы, связанной с жидкостями, аэрозолями и гелями (ЖАГ)).

Эволюция угрозы

2.3 При централизованном планировании нападений террористические группы могут использовать ресурсы и навыки, позволяющие применять сложную тактику против относительно надежно защищенных целей. Однако по мере децентрализации планирования нападений тактика, методы и способы совершения террористических актов сводятся к применению более простого

оружия против более уязвимых и общедоступных целей, таких как общественные зоны аэровокзалов. Следует отметить, что после недавних нападений, совершенных в неконтролируемых зонах аэропортов (в Бельгии – 22 марта 2016 года, в Турции – 28 июня 2016 года и в Соединенных Штатах Америки – 6 января 2017 года), ИКАО усовершенствовала соответствующие положения Приложения 17 путем включения необходимых норм в поправку 15 к Приложению 17 (см. Стандарты 4.8.1, 4.8.2 и 4.8.3).

2.4 В результате радикализации отдельных лиц во всем мире угрозы для гражданской авиации распространились на те районы, в которых прежде не отмечались подобные нападения. Действительно, террористические группы по-прежнему демонстрируют способность планировать и организовывать нападения во многих географических районах, в частности посредством вербовки иностранных боевиков. При изменении района активного конфликта иностранные боевики-террористы могут перенаправляться для совершения нападений в любые места, в том числе в государства их происхождения.

2.5 Несмотря на имеющиеся доказательства намерения террористических организаций использовать киберсредства для совершения террористических актов, которые могут представлять опасность для гражданской авиации, к настоящему времени не было совершено ни одной кибератаки, которую можно было бы квалифицировать как катастрофическую или угрожающую безопасности полетов. Вместе с тем возможная угроза, создаваемая такими атаками для гражданской авиации посредством воздействия на системы организации воздушного движения, бортовые системы и системы аэропортов, по-прежнему вызывает обеспокоенность. Двадцать четвертого октября 2017 года группа реагирования на компьютерные инциденты (CERT) одного государства проинформировала сотрудников транспортных сетей о необходимости проявлять бдительность в связи с очередной волной кибератак, одна из которых повлияла на работу одного из крупных международных аэропортов и систему столичного метрополитена. Эта атака привела к задержке нескольких рейсов. Подобные инциденты служат напоминанием о том, что авиационному сообществу следует сохранять бдительность и обеспечивать защиту своих критически важных систем информационных и связанных технологий и данных от незаконного вмешательства согласно требованиям Стандарта 4.9.1 Приложения 17.

3. БОРЬБА С ИНСАЙДЕРСКОЙ УГРОЗОЙ

3.1 Инсайдерская угроза, связанная с использованием персонала аэропорта, по-прежнему представляет собой реальный повод для обеспокоенности, поскольку по имеющейся информации террористические группы находятся в активном поиске инсайдеров для пособничества в совершении террористических актов против гражданской авиации. Эта проблема усугубляется радикализацией отдельных лиц во многих регионах мира, в результате чего сокращаются возможности для их выявления обычными способами, т. е. их близкими людьми, службами безопасности или правоохранительными органами. Например, 25 октября 2017 года один из пилотов бангладешского национального авиаперевозчика был арестован по подозрению в террористической деятельности, включая участие в заговоре с целью взятия пассажиров в заложники и направления коммерческого самолета в дома высокопоставленных руководителей правительства. Согласно сообщениям 31-летний пилот воздушного судна "Боинг-737" имел тесные связи с террористической группой.

3.2 Эффективность режима проверок на пунктах досмотра в целях безопасности подрывается в том случае, если персонал может обойти такой пункт, не подвергшись досмотру и контролю в целях безопасности (см. Стандарт 4.2.6 Приложения 17). Отсутствие борьбы с инсайдерской угрозой может привести к перемещению угрозы, создаваемой СВУ, а также существенно подорвать усилия по ее уменьшению. Одним из основных напоминаний о

серьезности этой угрозы является произошедшее с рейсом 159 авиакомпании Daallo Airlines, выполнявшимся 2 февраля 2016 года из Сомали в Джибути; было установлено, что модифицированный портативный компьютер, ставший причиной появления отверстия в фюзеляже, был доставлен на борт при пособничестве со стороны персонала служб досмотра.

3.3 С учетом возможности участия инсайдеров почти в любом виде нападений государствам крайне важно соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 17 и предпринимать инициативы по оценке конкретных рисков для их систем и организаций со стороны инсайдеров. В связи с этим проблему инсайдерской угрозы следует решать в рамках предложений по будущей поправке 17 к Приложению 17 путем совершенствования соответствующих положений, с тем чтобы как можно скорее уменьшить связанный с этой угрозой риск.

4. ЭФФЕКТИВНЫЙ ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ

4.1 В целях содействия разработке согласованных контрмер для защиты гражданской авиации необходимо совместно использовать достоверную и актуальную оперативную авиационную информацию о новых угрозах и внедрять эффективные механизмы обмена такой информацией. В Декларации по авиационной безопасности 2010 года, резолюции A39-18 Ассамблеи ИКАО "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*", Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) ИКАО и резолюции 2309 Совета Безопасности ООН предлагается активизировать сотрудничество и обмен информацией между государствами с участием соответствующих заинтересованных сторон.

4.2 В соответствии с вышеуказанными документами, в частности согласно предусмотренному в ГПАБ приоритетному результату 1 "*Улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них*", государствам и отрасли рекомендуется внедрять механизмы для содействия принятию обоснованных решений по эффективному и действенному устранению новых и возникающих угроз и не допускать одностороннего и/или несогласованного осуществления мер безопасности. В связи с этим следует воздерживаться от принятия односторонних мер по обеспечению авиационной безопасности в отношении государств и партнеров по отрасли без предварительного взаимодействия и переговоров с соответствующим(ими) государством(ами) и учитывать три принципа сотрудничества в сфере обеспечения авиационной безопасности, изложенные в рекомендациях HLCAS/1 и закрепленные в резолюции A39-18 Ассамблеи ИКАО. В этих целях необходимо развивать сотрудничество между государствами, особенно в области обмена информацией между соответствующими полномочными органами по вопросам авиационной безопасности. Соответственно, следует разработать и применять двусторонние соглашения или типовые положения о совместном использовании информации на взаимной основе. Эти принципы подтверждены также резолюцией 2309 Совета Безопасности ООН, в которой государствам предлагается вести "*диалог по вопросам авиационной безопасности и сотрудничать путем обмена информацией, по мере возможности, в отношении угроз, рисков и факторов уязвимости, взаимодействуя в принятии конкретных мер по их устранению и содействуя на двусторонней основе взаимным гарантиям в отношении безопасности полетов между их территориями*".

4.3 В силу настоятельной необходимости организации комплексного сотрудничества и обмена информацией в поправку 16 к Приложению 17 был включен новый Стандарт 3.1.4, в котором предусмотрено обязательство государств разработать и внедрить процедуры обмена, по мере необходимости, соответствующей информацией эффективным и своевременным образом со своими эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов, поставщиками обслуживания воздушного движения или другими заинтересованными организациями с целью

оказать им помощь в проведении эффективных оценок риска для авиационной безопасности, связанных с их деятельностью. С учетом задач в области разработки или изменения законодательства в целях создания механизмов обмена информацией государствам следует обеспечивать принятие необходимых правовых и практических мер по содействию своевременному обмену информацией об угрозах и факторах риска, особенно информацией, имеющей критически важное значение с эксплуатационной точки зрения.

5. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

5.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается:

- a) напомнить государствам о существующей угрозе авиации, признавая важность последовательного укрепления авиационной безопасности;
- b) настоятельно призвать государства и впредь руководствоваться Заявлением ИКАО о глобальном контексте риска (RCS), признавая важность его адаптации с учетом специфики каждого государства и региона, когда это необходимо;
- c) признать важность всеобъемлющего подхода к решению проблемы инсайдерской угрозы посредством скорейшей разработки поправки 17 к Приложению 17;
- d) вынести рекомендацию о необходимости создания глобального механизма для более эффективного обмена информацией об угрозах.

— КОНЕЦ —