

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 15 повестки дня. Программа авиационной безопасности****ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ПОСЛЕ 35-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ содержит доклад о деятельности и событиях в рамках программы авиационной безопасности (AVSEC) после 35-й сессии Ассамблеи, включая программу согласованной помощи и развития (ПСР), учрежденную в марте 2006 года. В документе рассказывается о достигнутом на сегодняшний день прогрессе и о новых направлениях деятельности. Также приводятся данные об актах незаконного вмешательства за три года с указанием юридического контекста отчетов об актах незаконного вмешательства и соответствующим анализом.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) просить Совет и Генерального секретаря и впредь уделять первоочередное внимание осуществлению деятельности в рамках программы авиационной безопасности, в частности Плана действий в области авиационной безопасности;
- б) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам представлять в ИКАО официальные отчеты, упомянутые в п. 2.1 данного рабочего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ будет способствовать достижению стратегической цели В посредством повышения уровня авиационной безопасности во всем мире
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется. Ожидается, что Секретариат выполнит предусмотренную работу в рамках ресурсов, выделенных на программу "Авиационная безопасность" в проекте бюджета на 2008–2010 гг. Будут использованы добровольные взносы от государств по Плану действий ИКАО в области авиационной безопасности
<i>Справочный материал</i>	A36-WP/11 A36-WP/18 A36-WP/38 Дос 9848, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 35-я сессия Ассамблеи рассмотрела доклад о действиях по выполнению резолюции А33-1 Ассамблеи *"Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию"*, в том числе об итогах Конференции министров по авиационной безопасности и о принятии в июне 2002 года Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности (AVSEC). Ассамблею также информировали о достигнутом прогрессе в осуществлении отдельных проектов по этому Плану действий, планах будущей деятельности и прогнозируемых расходах в 2005, 2006 и 2007 гг.

1.2 Совет пришел к выводу, что увеличение объема финансирования связанной с авиационной безопасностью деятельности по Регулярной программе на 2005–2007 гг. не представляется практически возможным, и поэтому осуществление деятельности по Плану действий по-прежнему в значительной степени зависит от добровольных взносов государств. Во исполнение резолюции А35-10 *"Финансовые взносы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности"* Договаривающимся государствам было предложено заранее объявлять о добровольных взносах на эти три года, а также своевременно делать свои добровольные взносы.

1.3 Выполнение Плана действий ведется в соответствии с общим направлением, которое задает Ассамблея и затем конкретизирует Совет. После представления предыдущего доклада деятельность по выполнению Плана действий успешно продолжалась. Все мероприятия в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ) проводились в соответствии с первоначальными планами. Однако, в том что касается плана действий в целом, все имеющиеся средства не были израсходованы, как это планировалось первоначально, и из года в год достигалась значительная экономия средств. Основная часть этих сэкономленных средств образовалась в течение первых двух лет выполнения Плана действий в результате поступления средств до разработки и начала реализации Программы. Фактические расходы, связанные с другими программами Плана действий, помимо УППАБ, были ниже запланированных/ утвержденных расходов главным образом из-за времени, которое потребовалось для начала осуществления некоторых программ, а также из-за времени, которое потребовалось для набора экспертов. Однако следует также отметить, что на управление Планом действий в 2005 и 2006 гг. потребовалось больше средств, чем было собрано в рамках программы добровольных взносов. Дополнительная экономия средств образовалась в результате частичной интеграции Плана действий в бюджет Регулярной программы в 2006 и 2007 гг., составив 1 100 000 и 1 517 000 долл. США в указанные годы.

2. УГРОЗА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

2.1 Ежегодные доклады Организации об актах незаконного вмешательства основываются на официальных отчетах и неофициальной информации. Статья 11 Гагской конвенции, статья 13 Монреальской конвенции и Стандарт 5.3.1 Приложения 17 *"Безопасность"* обязывают государства предоставлять в ИКАО всю соответствующую информацию, касающуюся связанных с обеспечением авиационной безопасности аспектов акта незаконного вмешательства, после прекращения такого акта. Следует иметь в виду, что многие государства не представляют в ИКАО официальную информацию относительно актов незаконного вмешательства, как от них ожидается, и поэтому данные в таких годовых докладах не имеют официального статуса. Соответственно, ценность сформулированных на их основе тенденций может быть ограниченной.

В целях оказания государствам помощи в представлении отчетов об актах незаконного вмешательства, на веб-сайте ИКАО по вопросам авиационной безопасности была помещена электронная версия формы отчета. В *Руководстве по безопасности для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (Дос 8972/6) также содержится форма отчетности и конкретные рекомендации, определения и критерии, применяемые к процедурам отчетности.

2.2 Зарегистрировано 16 актов незаконного вмешательства в 2004 году, 6 – в 2005 году и 17 – в 2006 году, причем эти цифры вписываются в усредненный показатель количества актов за последние 20 лет. Вместе с тем возросло общее количество попыток захвата, тогда как число фактических захватов значительно уменьшилось. Это можно рассматривать как следствие более жестких стандартов предпосадочного досмотра пассажиров и их ручной клади, введенных после 11 сентября 2001 года.

2.3 Количество нападений в полете остается примерно на том же уровне, однако до сих пор существует угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитными ракетными комплексами (ПЗРК). Зафиксировано два нападения в полете, причем в обоих случаях имели место попадания в воздушные суда, которым причинен лишь незначительный ущерб.

2.4 Возросло количество попыток нападения и фактических нападений на объекты. Такие нападения в основном связаны с местными/региональными ситуациями, однако в сфере их потенциального воздействия оказывается большее число пассажиров из-за дополнительных задержек и очередей, обусловленных принимаемыми мерами контроля в целях безопасности. Также возросло количество актов диверсии и попыток диверсии.

2.5 По мере ужесточения мер безопасности после событий 11 сентября 2001 года на смену традиционным попыткам захвата воздушного судна приходят новые методы нападения на гражданскую авиацию. Примерами таких методов нападения на гражданскую авиацию с потенциальными большими разрушениями и многочисленными человеческими жертвами являются акты террористов-самоубийц и нападения на объекты. В добавлении А к настоящему рабочему документу приводится перечень актов незаконного вмешательства в 2004, 2005 и 2006 гг. В добавлении В к настоящему рабочему документу представлены данные об актах незаконного вмешательства, имевших место в 2004, 2005 и 2006 гг., в сравнении с показателями 1990–2006 гг., а также количество официально сообщенных актов в сравнении с количеством актов, основанных на неофициальной информации.

2.6 Совет на своем специальном заседании в августе 2006 года рассмотрел вопрос об угрозе деятельности гражданской авиации в результате предполагаемого террористического заговора в отношении гражданских воздушных судов над Северной Атлантикой с использованием компонентов самодельного взрывного устройства, которые включали изготовленное в домашних условиях жидкое взрывчатое вещество и предназначались для последующей сборки в контролируемой зоне, возможно, на борту воздушного судна. Во исполнение решения Совета Группа экспертов по авиационной безопасности признала необходимость срочного пересмотра существующего в мире режима обеспечения авиационной безопасности и рекомендовала учитывать новую угрозу в расширенных практических мерах и процедурах обеспечения безопасности в глобальном масштабе. Было также подчеркнуто, что любые новые меры должны быть эффективными, практически осуществимыми и стабильными и в максимальной степени учитывать практику других государств, а также аспекты упрощения формальностей. В этой связи Группа экспертов определила программу действий на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу.

2.7 Позднее Совет утвердил рекомендации по контролю в целях безопасности для досмотра жидкостей, гелей, аэрозолей и т. д. для внедрения государствами не позднее 1 марта 2007 года в качестве временных мер. В целях дальнейшей проработки эксплуатационных аспектов осуществления контроля в целях безопасности в отношении жидкостей, гелей и аэрозолей, в частности вводимых во всем мире исключений для жидкостей, приобретенных в предприятиях розничной торговли в аэропорту или на борту воздушного судна и перевозимых транзитными пассажирами, Совет в марте 2007 года одобрил рекомендации Исследовательской группы Секретариата по перевозке и досмотру жидкостей, гелей и аэрозолей. Эти рекомендации, включая технические требования к защищенным от несанкционированного вскрытия пакетам, были разосланы государствам в марте 2007 года для незамедлительного осуществления.

2.8 В целях разработки практических, долговременных и согласованных рекомендаций по безопасности в отношении перевозки жидкостей, гелей и аэрозолей, включая контроль за состоянием запасов и апробацию, Исследовательская группа Секретариата провела дополнительную работу по данному вопросу. В ходе своей 181-й сессии Совет утвердил рекомендации в отношении согласованных процедур подтверждения соблюдения требований в отношении жидкостей, гелей и аэрозолей, перевозимых пассажирами во время пересадки. Эти рекомендации были направлены государствам в июле 2007 года в целях их скорейшей реализации.

3. **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

3.1 **Авиационная безопасность (AVSEC)**

3.1.1 Ниже для сведения Ассамблеи приводятся данные об основных направлениях деятельности в области авиационной безопасности после 35-й сессии Ассамблеи. Доклад о проверках в сфере обеспечения авиационной безопасности представляется отдельно в документе A36-WP/xx "Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ)".

3.1.2 30 ноября 2005 года Совет принял поправку 11 к Приложению 17. Эта поправка, в частности, затрагивает следующие моменты: применимость Приложения 17; усиление положений национальной программы контроля за состоянием безопасности гражданской авиации; сотрудники служб безопасности на борту (IFSO); авиация общего назначения и авиационные спецработы; концепция контроля пассажиров и багажа в целях безопасности в одном пункте маршрута; концепция оценки риска; обеспечение безопасности при выполнении чисто грузовых перевозок и определения. Эта поправка начала применяться 1 июля 2006 года.

3.1.3 После принятия поправки 11 к Приложению 17 вносятся изменения и уточнения в 7-е издание *Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (Doc 8973), которое будет готово для рассылки государствам на английском языке. Теперь оно будет включать пять томов, каждый из которых посвящен конкретному направлению в сфере авиационной безопасности: том I "Национальная организация и управление", том II "Обучение, отбор и найм персонала", том III "Проектирование и организация работы аэропорта", том IV "Превентивные меры" и том V "Организация ответных действий в чрезвычайной ситуации". Кроме того, завершается работа над новым руководством, озаглавленным "Создание государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и управление этой системой", которое в ближайшее время можно будет рассылать государствам.

3.1.4 Учитывая увеличение числа государств, обращающихся к ИКАО за помощью – как по итогам проведенных проверок по линии УППАБ, так и за рамками этой Программы – в создании надежной и стабильной инфраструктуры авиационной безопасности и соответствующего обслуживания, Совет в декабре 2005 года одобрил стратегию расширенной и согласованной помощи и развития (СПР), направленную на дальнейшее совершенствование системы оказания содействия государствам в области авиационной безопасности. В рамках этой стратегии государствам будет оказываться помощь в создании и поддержании надежных и стабильных систем обеспечения авиационной безопасности посредством совершенствования инфраструктуры авиационной безопасности и устранения недостатков, выявленных в ходе проверок в сфере авиационной безопасности. Для этого будут приниматься меры по расширению сотрудничества и координации с государствами, располагающими достаточными ресурсами в сфере авиационной безопасности, в консультации с региональными и международными органами.

3.1.5 Позднее, в феврале 2006 года в результате реорганизации Отдела авиационной безопасности и упрощения формальностей была создана Секция координации помощи и развития (CAD), которой поручена реализация этой стратегии, включая предоставление помощи государствам в рамках совершенствования национальных систем обеспечения авиационной безопасности и расширения возможностей в сфере упрощения формальностей, оказания помощи посредством разработки и осуществления программ обучения национальных экспертов в области авиационной безопасности и других должностных лиц правительственных ведомств, проведение семинаров и практикумов в сотрудничестве с региональными бюро ИКАО, Договаривающимися государствами, учреждениями Организации Объединенных Наций, международными и региональными организациями и т. д. и разработку, опубликование и обновление типовых учебно-методических разработок (ТУМР), учебных комплексов по авиационной безопасности (УКАБ) и других учебных пособий. В целях дальнейшего наращивания и усиления поддержки, оказываемой государствам, Секция CAD и программа единой стратегии (ПЕС) были объединены в целях создания единого Отдела по поддержке внедрения и развития (ISD) в структуре Канцелярии Генерального секретаря 15 июня 2007 года.

3.1.6 В целях расширения возможностей по подготовке специалистов на региональном уровне создана сеть из 16 учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), расположенных в Аммане, Брюсселе, Буэнос-Айресе, Гонконге, Дакаре, Йоханнесбурге, Касабланке, Киеве (2), Кито, Куала-Лумпуре, Куньмине, Москве, Найроби, Окленде и Порт-оф-Спейне; эти центры играют очень важную роль в организации подготовки специалистов по авиационной безопасности во всем мире. Учебные программы УЦАБ координируются ИКАО, однако отдельные центры постепенно приобретают финансовую и административную независимость. Для УЦАБ подготавливаются рекомендации и оказывается консультативная помощь по вопросам организации обучения в области авиационной безопасности. В 2007 году и будущем трехлетии ожидается дальнейшее расширение этой сети. Для обеспечения контроля качества подготовки, предоставляемой УЦАБ ИКАО, Секретариат разработал критерии утверждения учебных курсов, которые должны выполнить учебные центры, с тем чтобы быть признанными в качестве учебного центра, предоставляющего утвержденные ИКАО курсы.

3.1.7 Ведутся переговоры с Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности и Всемирным банком об организации совместных миссий по оказанию помощи и обучению. Осуществляется координация с исполнительным директоратом Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций в целях популяризации передовой практики.

3.1.8 В течение трехлетия были обновлены шесть комплектов учебно-методических разработок: типовая учебно-методическая разработка (ТУМР)/123 Basic и учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ) "Безопасность грузов", "Кризисный менеджмент", "Менеджмент", "Инструкторы" и "Руководители". Ведется работа над четырьмя новыми учебными комплектами по авиационной безопасности – "Упражнения", "Проведение переговоров о заложниках (уровни 1 и 2)" и "Национальные проверяющие-инспектора", и двумя курсами "Сертификация инструкторов" и "Проектирование аэропортов".

3.1.9 Разработан курс подготовки профессиональных менеджеров, организуемый ИКАО совместно с Университетом Конкордия. Этот курс электронного обучения для менеджеров призван предоставить участникам полную информацию по тематике AVSEC и связанным с ней аспектам управления. Программа способствует более глубокому пониманию положений Приложения 17 ИКАО и Руководства по безопасности и использованию управленческих принципов, передовой практики и межрегионального сотрудничества.

3.1.10 В добавлении С к настоящему рабочему документу приводится информация о предоставляемых государствам помощи и поддержке.

3.2 **Защита проездных документов**

3.2.1 Действия Организации в области защиты проездных документов включают выпуск 6-го издания части I "*Машиносчитываемые паспорта*" (МСП) документа Doc 9303, содержащего технические требования к электронным МСП с функцией идентификации по биометрическим характеристикам (электронные паспорта), создание под эгидой ИКАО "Директории открытых ключей (ДОК)" в качестве возможного эффективного средства борьбы с терроризмом и обеспечения авиационной безопасности и реализацию проекта универсального внедрения машиносчитываемых проездных документов (УВМСПД). Более подробная информация приводится в документе A36-WP/xx "*Доклад Совета о ходе выполнения раздела III "Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов"*" добавления D резолюции A35-18.

3.3 **Прочая деятельность, связанная с авиационной безопасностью**

3.3.1 **Программа в области аэронавигации**

3.3.1.1 Поправкой 40 к Приложению 2 "*Правила полетов*" были обновлены положения по авиационной безопасности. В феврале 2007 года Совет принял поправку 45 к Приложению 11 "*Обслуживание воздушного движения*" и Приложению 12 "*Поиск и спасание*". Вспомогательный инструктивный материал в виде *Руководства по ответным действиям органов УВД при возникновении аварийной ситуации в полете* размещен в сети ICAONET. Продолжается работа по учету аспектов безопасности в части II "*Международная авиация общего назначения. Самолеты*" Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", которая осуществляется в рамках инициированных недавно Аэронавигационной комиссией мер по масштабному пересмотру этого Приложения. Теперь аспекты авиационной безопасности учитываются при разработке любых новых SARPS.

3.3.1.2 Помимо возникающих угроз, к числу основных проблем, рассматриваемых в настоящее время, относятся вопросы использования сотрудников служб безопасности на борту (IFSO) и их взаимодействие с другими членами экипажа, а также аспекты сертификации и

эксплуатационные аспекты, связанные с установкой на борту гражданских воздушных судов систем защиты от переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК).

3.3.2 **Юридическая программа**

3.3.2.1 Во исполнение резолюции А33-1 Ассамблеи Исследовательская группа Секретариата по конвенциям об авиационной безопасности провела изучение вопроса об адекватности существующих конвенций ИКАО по авиационной безопасности. Группа пришла к выводу, что некоторые юридические вопросы можно рассмотреть путем внесения изменений в отдельные существующие конвенции ИКАО по авиационной безопасности. Группа считает, что некоторые новые и возникающие угрозы гражданской авиации, включая использование воздушных судов в качестве оружия или средства незаконного распространения биологических, химических и/или ядерных веществ, должны быть отнесены к числу уголовно наказуемых деяний по этим конвенциям. Группа также считает, что настало время признать уголовно наказуемыми деяниями подтвержденную угрозу совершения преступлений, предусмотренных этими конвенциями. На основе рекомендации Группы Совет принял решение 7 марта 2007 года созвать совещание Специального подкомитета Юридического комитета, которое прошло с 3 по 6 июля 2007 года с целью подготовки проекта документа(ов), связанного(ых) с новыми и возникающими угрозами гражданской авиации. В зависимости от итогов работы Юридического комитета Совет на более позднем этапе, возможно, примет решение о целесообразности созыва дипломатической конференции. Дополнительная информация по данному вопросу содержится в документе А36-WP/12.

3.3.2.2 Следует напомнить, что 31 мая 2004 года Совет учредил Специальную группу для проведения работы по пункту программы работы Юридического комитета, озаглавленному: "Рассмотрение вопроса о модернизации Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года". 13 декабря 2006 года Совет изменил название этого пункта на следующий: "Компенсация ущерба, причиненного воздушными судами третьим сторонам в случае незаконного вмешательства или в связи с общими рисками" в целях более точного отражения характера выполняемой работы. Группа провела шесть заседаний, последнее из которых проходило с 26 по 29 июня 2007 года, и подготовила тексты двух проектов конвенций, включая "Проект конвенции о компенсации ущерба, причиненного воздушными судами третьим сторонам в случае незаконного вмешательства". Предполагается, что в ходе своей 182-й сессии в ноябре/декабре 2007 года Совет примет решение относительно дальнейших действий по данному вопросу. Дополнительная информация по данному вопросу содержится в документе А36-WP/11.

3.3.2.3 ИКАО принимала участие в работе Целевой группы Организации Объединенных Наций по осуществлению мероприятий по борьбе с терроризмом. Эта Целевая группа внесла существенный вклад в обсуждение на Генеральной Ассамблее ООН Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций, которая была принята консенсусом 8 сентября 2006 года.

4. **БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

4.1 Будущая деятельность в рамках Плана действий будет строиться на основе достигнутых результатов, а также расширения программы в целях решения ряда вопросов, включая разработку усовершенствованной системы оказания помощи государствам в целях увеличения их потенциала в области авиационной безопасности. В этих целях с государствами,

испытывающими трудности с устранением выявленных недостатков, будут налаживаться контакты с целью оказания им помощи в нахождении действенных и стабильных корректирующих мер, а также путем согласования и содействия помощи, которая может оказываться другими государствами, международными и региональными организациями и/или финансовыми учреждениями.

4.2 После публикации недавно измененного и улучшенного Руководства по безопасности во всех регионах будут организованы семинары и практикумы в целях оказания помощи государствам в деле реализации новых мер по авиационной безопасности, включая меры, направленные на борьбу с новыми и возникающими угрозами. Они будут включать презентации по новым и появляющимся технологиям и исследованиям в области авиационной безопасности. В регионах ИКАО будут также подготовлены и проведены семинары и практикумы, направленные на создание и управление государственными системами надзора в области авиационной безопасности в целях предоставления государствам ценной информации и рекомендаций по подготовке к проверкам в области организации контроля за обеспечением авиационной безопасности.

4.3 В дополнение к описанной выше деятельности, которая продолжается или уже завершена, подготавливается электронная библиотека для предоставления ссылок на соответствующую информацию по тематике авиационной безопасности и упрощению формальностей, имеющуюся в ИКАО, например юридические документы по авиационной безопасности, положения и инструктивный материал Приложений 9 и 17 и т. д. Предполагается, что эта электронная библиотека и связанная с ней база данных поступят в распоряжение государств и других пользователей к концу 2008 года.

4.4 Подготавливается руководство по упрощению формальностей, которое будет готово к рассылке в декабре 2007 года. Разрабатывается методика рассмотрения связанных с авиационной безопасностью Стандартов Приложения 9 в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ), которая будет использована в ходе очередного цикла проверок в 2008 году.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПЕРЕЧЕНЬ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА ПРОТИВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЗА 2004–2006 ГГ.

Год	№	Дата инцидента	Категория инцидента	Авиакомпания/ рейс/воздушное судно/ аэропорт	Тип полета	Маршрут/ местоположение	Пассажиры	Экипаж	Погибшие	Раненые	Преступники	Источник информации
2006	1	1 февраля	Нападение на объект	Аэропорт Бен-Гурион, Тель-Авив, Израиль	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	2	1 марта	Прочие акты незаконного вмешательства	Международный аэропорт Бахрейна	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	3	7 марта	Прочие акты незаконного вмешательства	"Джет эруэйз", Хайдарабад, Индия	Внутренний	Хайдарабад - Мубаи, Индия	100+	UNK	0	0	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	4	28 марта	Попытка захвата	"Ллойд аэро боливиано"/ аэропорт Джорж Вилстерман, Кочабамба, Боливия	N/A	N/A	UNK	UNK	0	0	UNK	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	5	8 апреля	Прочие акты незаконного вмешательства (пери-метр)	Аэропорт Кобе (внутренний), Япония	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	6	2 мая	Нападение в полете	"Арал Сесна" 185/ НК1150 / Колумбия	Внутренний	Виллависенсио и Ла Урибе, Колумбия	UNK	UNK	UNK	UNK	UNK	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	7	17 июня	Попытка захвата	"Саус эфрикан эруэйз"/ рейс SA 322/ Кейптаун, Южноафриканская Республика	Внутренний	Кейптаун - Йоханнесбург, Южноафриканская Республика	UNK	UNK	0	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ

N/A – неприменимо;

N/C – не подтверждено;

UNK – неизвестно.

* Нападение на здание аэровокзала.

Год	№	Дата инцидента	Категория инцидента	Авиакомпания/ рейс/воздушное судно/ аэропорт	Тип полета	Маршрут/ местоположени е	Пассажиры	Экипаж	Погибшие	Раненые	Преступники	Источник информации
2006	8	Июль	Нападение на объект	Бейрутский международный аэропорт Рафик Харири, Бейрут, Ливан	N/A	N/A	N/A	N/A	UNK	UNK	N/A	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	9	22 июля	Попытка диверсии	"Эр Канада"/АСА 961 /"Эрбас-319" / V.C. Берд, международный аэропорт/ Антигуа и Барбуда	Международный	Антигуа и Барбуда - Торонто, Канада	118	5	0	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	10	10 августа	Попытка диверсии	Соединенное Королевство/ Соединенные Штаты Америки	Международный	Соединенное Королевство/ Соединенные Штаты Америки	N/A	N/A	0	0		ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	11	15 августа	Нападение на объект	Аэропорт Эль Пако/ Формоза/ Аргентина	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	12	3 октября	Захват	Турецкие авиалинии/ ТНУ 1476/ В-737/ Тирана, Албания	Международный	Тирана, Албания - Стамбул, Турция	97	6	0	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	13	11 октября	Диверсия	"Алиталия"/ MD80 / Неаполь, Италия	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	UNK	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	14	11 октября	Нападение в полете	Афганская авиакомпания "Эрана", "Боинг-727"	Внутренний	Мазари - Шариф - Кабул, Афганистан	UNK	UNK	0	0	UNK	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	15	24 ноября	Попытка диверсии	"Бельвью эрплейн"/ аэропорт Муртала Мухаммед, Лагос, Нигерия	Внутренний	Лагос - Абуджа, Нигерия	100 +	UNK	0	0	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ

N/A – неприменимо;

N/C – не подтверждено;

UNK – неизвестно.

* Нападение на здание аэровокзала.

Год	№	Дата инцидента	Категория инцидента	Авиакомпания/ рейс/воздушное судно/аэропорт	Тип полета	Маршрут/ местополюжение	Пассажиры	Экипаж	Погибшие	Раненые	Преступники	Источник информации
2006	16	28 декабря	Попытка захвата	Аэрофлот/ F1271/ A-320/ Москва, Российская Федерация	Международный	Москва, Российская Федерация - Женева, Швейцария	168	N/C	0	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2006	17	30 декабря	Нападение на объект	Международный аэропорт Бараксас, Испания	N/A	N/A	N/A	N/A	2	26	UNK	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2005	18	6 февраля	Захват	Корпоративное воздушное судно бразильской компании ARG, аэропорт Эль Тромпильо, Боливия	Внутренний	Эль Тромпильо, Сан-Хосе - аэропорт Асенсьон Фронтера, Боливия	7	UNK	UNK	0	4	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2005	19	25 февраля	Прочие акты незаконного вмешательства	КЛМ, международный аэропорт Схипхол, Амстердам, Нидерланды	N/A	N/A	N/A	N/A	UNK	UNK	4	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2005	20	3 апреля	Нападение на объект	Международный аэропорт Хат Яй, Таиланд	N/A	N/A	N/A	N/A	2	60	N/A	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2005	21	11 апреля	Нападение на объект	Аэропорт Панджгур, Пакистан	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	N/A	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2005	22	12 сентября	Захват	Авиакомпания "Айрес эрлайнз", аэропорт Флоренсия, Колумбия	Внутренний	Флоренсия - Богота, Колумбия	21	4	0	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2005	23	7 декабря	Прочие акты незаконного вмешательства	Авиакомпания "Американ эрлайнз", рейс AA 924, Майами международный	Международный	Меделин, Колумбия - Орlando, Флорида	114	UNK	1	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ

N/A – неприменимо;

N/C – не подтверждено;

UNK – неизвестно.

* Нападение на здание аэровокзала.

Год	№	Дата инцидента	Категория инцидента	Авиакомпания/ рейс/воздушное судно/ аэропорт	Тип полета	Маршрут/ местоположени е	Пассажиры	Экипаж	Погибшие	Раненые	Преступники	Источник информации
2004	24	1 марта	Нападение на объект	Мауи, Гавайские Острова, Соединенные Штаты Америки	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	25	4 марта	Прочие акты незаконного вмешательства	Аэропорт Рузине, Прага, Чешская Республика	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	26	17 April	Попытка захвата	"Катар эруэйз"/ рейс 553	Международный	Касабланка, Марокко - Доха, Катар	N/C	N/C	0	0	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	27	28 апреля	Прочие акты незаконного вмешательства	Аэропорт Ханеда, Токио	N/A	N/A	N/A	N/A	1	N/A	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	28	19 июня	Нападение на объект	Аэропорт Суи, Белуджистан, Пакистан	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/C	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	29	29 июня	Попытка захвата	Авиакомпания "Теркиш Фриберд эрлайнз", рейс 234, "Эрбас А-320"	Международный	Мюнхен, Германия - Стамбул, Турция	158	7	0	1	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	30	29 июня	Диверсия	Авиакомпания "Теркиш эрлайнз", "Боинг-737-800"	N/A	Аэропорт Ататюрк, Стамбул, Турция	N/A	N/A	0	3	N/C	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	31	26 июля	Попытка захвата	"Эр Чайна", рейс 1343/ "Боинг-737"	Внутренний	Пекин-Чангша, Китай	108	N/C	N/C	N/C	1	НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	32	24 августа	Диверсия	"Волга-Авиа-экспресс", рейс 1303/ Ту-134А	Внутренний	Москва - Волгоград, Российская Федерация	35	9	44	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	33	24 августа	Диверсия	Авиакомпания "Сибирь", рейс 1047/ Ту-154Б	Внутренний	Москва - Сочи, Российская Федерация	38	8	46	0	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	34	27 августа	Захват	Воздушное судно ливийских ВВС, LAF 112, Кафра, Ливия	Международный	Кафра, Ливия - Лагос, Нигерия - Асмара, Эритрея	98	7	0	1	15	ОФИЦИАЛЬНЫЙ

N/A – неприменимо;

N/C – не подтверждено;

UNK – неизвестно.

* Нападение на здание аэровокзала.

Год	№	Дата инцидента	Категория инцидента	Авиакомпания/ рейс/воздушное судно/ аэропорт	Тип полета	Маршрут/ местоположение	Пассажиры	Экипаж	Погибшие	Раненые	Преступники	Источник информации
2004	35	13 сентября	Попытка нападения на объект	Аэропорт Джордж Чавес, Лима, Перу	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	36	15 сентября	Попытка нападения на объект	Аэропорт Джордж Чавес, Лима, Перу	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	37	16 сентября	Прочие акты незаконного вмешательства	Грузовое воздушное судно авиакомпании KLM, рейс 591/ "Боинг-747-400"	N/A	Аэропорт Йоханесбург, Южная Африка	N/A	0	0	N/C	N/A	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	38	29 сентября	Попытка захвата	Дорнье 228 / "Като эрлайнз", рейс 605	Внутренний	Нарвик - Бодо, Норвегия	7	2	0	3	1	ОФИЦИАЛЬНЫЙ
2004	39	5 октября	Попытка диверсии	"Малэйша эрлайнз"/ A-330	Международный	Аэропорт Куала-Лумпур, Малайзия	N/A	N/A	0	0	N/C	ОФИЦИАЛЬНЫЙ

N/A – неприменимо;

N/C – не подтверждено;

UNK – неизвестно.

* Нападение на здание аэровокзала.

ДОБАВЛЕНИЕ В
ГРАФИК А
АКТЫ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В 2004–2006 ГГ.
ПО СРАВНЕНИЮ С 1990–2006 ГГ.

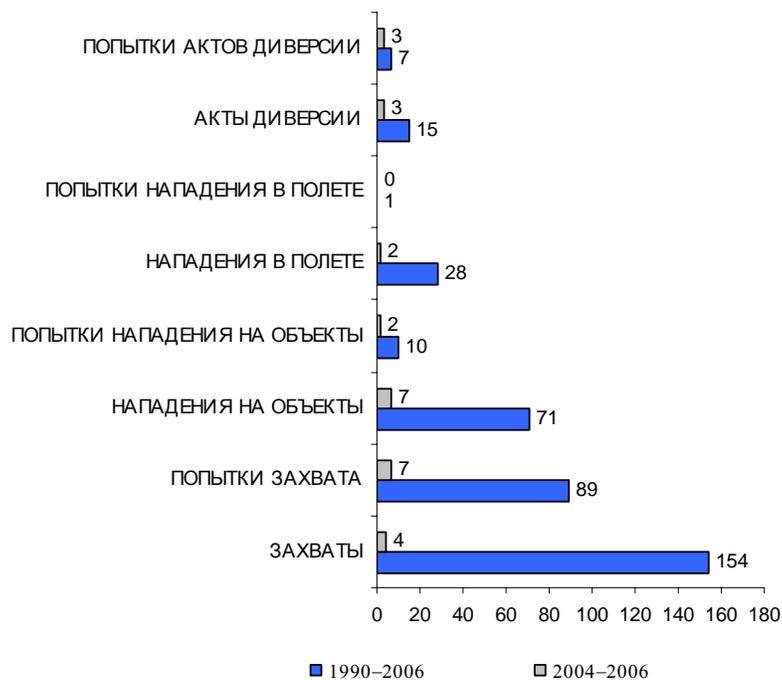
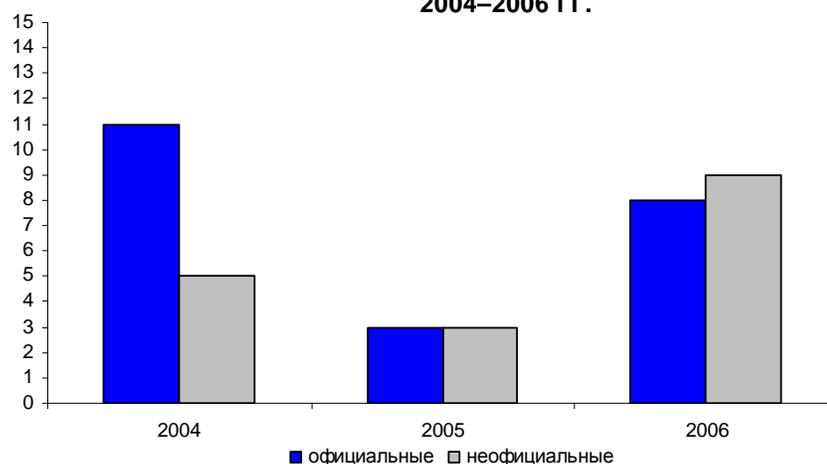


ГРАФИК В
ОФИЦИАЛЬНЫЕ/НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ ЗА ПЕРИОД
2004–2006 ГГ.



На графике А представлены данные о совершенных актах за отчетный период в сравнении с 1990–2006 гг.

На графике В представлены данные о количестве официально сообщенных актов в сравнении с актами, основанными на неофициальной информации.

ДОБАВЛЕНИЕ С

**ПОМОЩЬ И ПОДДЕРЖКА, ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ ГОСУДАРСТВАМ
ПОСЛЕ 35-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ**

Предоставленные помощь/ поддержка	Государство/ организация	Результат
Разработка и/или пересмотр национальной программы безопасности гражданской авиации и программы безопасности аэропорта	Замбия, Зимбабве, Сент-Китс, Сент-Люсия и Уганда	Государства смогли повысить эффективность системы обеспечения авиационной безопасности на национальном уровне и на уровне аэропорта
Организация обучения специалистов AVSEC в стране	Вьетнам, Гамбия, Дубай, Замбия, Марокко, Мексика, Нигер, Российская Федерация, Фиджи и Ямайка	Были проведены следующие курсы: безопасность грузов, курс по кризисному менеджменту, курс по переговорам с целью освобождения заложников и курс для инструкторов
Проведение практикумов по AVSEC в стране	Замбия, Ливан, Марокко, Пакистан, Руанда и Таиланд	Национальные эксперты AVSEC смогли углубить свои знания благодаря проведению национального практикума по контролю качества национальной программы по авиационной безопасности, программы безопасности аэропортов, национальной программы сертификации операторов, производящих досмотр, и подготовке связанной с ним документации
Помощь в разработке технических рекомендаций, пересмотре национальных нормативных документов в области AVSEC и развитии инфраструктуры	Марокко, Сейшельские Острова и две региональные организации – АКГА и ЗЭВС	Государства смогли разработать технические рекомендации по использованию собственных экспертов в области AVSEC, подготовить нормативные документы, соответствующие положениям Приложения 17, и усовершенствовать свою инфраструктуру авиационной безопасности
Проведение национальных учений в области разрешения кризисных ситуаций	Камерун, Мали, Нигер и Ямайка	Национальные эксперты AVSEC смогли углубить свои знания посредством проведения учений по устранению кризисных ситуаций в области безопасности и подготовки связанной с ними документации

Региональная помощь в разработке технических рекомендаций, рассмотрении национальных нормативных документов по AVSEC и развитию инфраструктуры, включая проведение региональных семинаров и инструктажей	Дубай, Марокко, Панама и ЗЭВС	Государства смогли разработать технические рекомендации по использованию собственных экспертов в области AVSEC, подготовить нормативные документы, соответствующие положениям Приложения 17, и усовершенствовать свою инфраструктуру авиационной безопасности
Подготовка государствами планов корректирующих действий по итогам проверок в рамках УППАБ	Албания, Ангола, Болгария, Джибути, Коморские Острова, Ливийская Арабская Джамахирия и Чад	Пять из перечисленных государств смогли представить свои национальные планы корректирующих действий, что необходимо для начала выполнения рекомендаций
Разработка национальной программы гражданской авиации и программы безопасности аэропорта	Ангола, Замбия, Коморские Острова, Палау и Свазиленд	Государства смогли повысить эффективность системы обеспечения авиационной безопасности на национальном уровне и на уровне аэропорта
Помощь в разработке технических рекомендаций, пересмотре правил в области AVSEC аэропорта и развитии инфраструктуры	Буркина-Фасо, Индия и АКГА	Государства смогли разработать технические рекомендации по использованию собственных экспертов в области AVSEC, подготовить нормативные документы, соответствующие положениям Приложения 17, и усовершенствовать свою инфраструктуру авиационной безопасности

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ДАННЫЕ О РАСХОДАХ ЗА 2005 И 2006 ГГ.
(в тыс. долл.)

	2005		2006		2007*
	Утвержденный бюджет	Фактич. расходы (ревизованные)	Утвержденный бюджет	Фактич. расходы** (предварительные)	Утвержденный бюджет
Основная программа II "Аэронавигация"					
2.1 Управление, координация и вспомогательное обеспечение					
Персонал	211	63	216	0	98
Командировки	20	15	21	8	21
Оборудование	5	0	5	0	5
	236	78	242	8	124
Основная программа III "Воздушный транспорт"					
3.1 Управление, координация и вспомогательное обеспечение					
Административная поддержка	164	111	164	197	164
Финансирование	92	84	93	62	93
	256	195	257	259	257
3.8 Защита проездных документов					
Персонал	211	105	219	150	105
3.9 Авиационная безопасность (AVSEC)					
Персонал	1 164	977	1 195	1 016	784
Обучение	400	78	400	76	400
Помощь	500	319	500	373	500
Оборудование	50	9	50	23	50
	2 114	1 383	2 145	1 488	1 734
ASRO					
Командировки	562	441	576	352	850
Оборудование	160	59	160	105	160
	0	7	0	0	0
	722	506	736	457	1 010
Итого по AVSEC					
	2 836	1 890	2 881	1 945	2 744
3.10 Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)					
Персонал	1 644	1 632	1 688	1 389	1 711
Командировки для проверок	1 151	818	1 151	444	1 151
Оборудование	7	4	15	34	19
	2 802	2 454	2 854	1 867	2 881
Основная программа IV "Юридические вопросы"					
4.1 Управление, координация и вспомогательное обеспечение					
Персонал	144	8	147	14	521
Командировки	0	8		1	
	144	16	147	15	521
ОБЩИЙ БЮДЖЕТ ПО ПЛАНУ ДЕЙСТВИЙ AVSEC, УТВЕРЖДЕННЫЙ АССАМБЛЕЕЙ И СКОРРЕКТИРОВАННЫЙ В FI-WP/649 И C-WP/12642, ВКЛЮЧАЯ ФАКТИЧЕСКИЕ РАСХОДЫ ЗА 2005 И 2006 ГОДЫ					
	6 485	4 738	6 600	4 245	6 632
Текущая интеграция в рамках бюджета РП (см. C-DEC 176/8 и C-DEC 176/14)					
			-1100		-1517
Общая сумма потребностей по Плану действий					
	6 485	4 738	5 500	4 245	5 115

* Пересмотренные финансовые потребности, утвержденные в документе C-DEC 178/3 (C-WP/12642, добавление В).

** В 2006 году по линии Регулярной программы было израсходовано примерно 985 000 долл. (предварительные/перевизованные данные) на деятельность, относящуюся к Плану действий по авиационной безопасности, но финансируемую за счет дополнительных утвержденных ассигнований (см. C-DEC 176/8 и C-DEC 176/14), и передачи одной должности из АТС в УППАБ с 1 августа 2006 года. Эта сумма не учтена в вышеприведенной таблице из-за различий в источниках финансирования.