



**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)

**УТОЧНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К ГЛОБАЛЬНОМУ ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Международным советом аэропортов)

АННОТАЦИЯ

Международный совет аэропортов (МСА) является убежденным сторонником Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), а его члены признают ценность вклада отрасли в реализацию этого плана. В настоящем документе основное внимание уделяется текущей и планируемой деятельности МСА, направленной на поддержку ГПАБ.

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) служит руководством по определению приоритетов на международном, региональном и государственном уровнях; он обеспечивает основу для совместной работы государств, отрасли и всех заинтересованных сторон по достижению общих целей, поддерживает инициативу ИКАО «Ни одна страна не остается без внимания» для решения общих задач и способствует дальнейшему повышению уровня авиационной безопасности совместными усилиями.

1.2 На совещании AVSECP/29 в документе WP/31 МСА осветил мероприятия, предпринятые для достижения целей ГПАБ.

1.3 За время, прошедшее после заседания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSEC), организация МСА World и ее Комитет по вопросам безопасности согласовали и утвердили комплексную Стратегию решения поставленных задач. Стратегия отводит МСА "ведущую роль в вопросах авиационной безопасности, формирует глобальную повестку дня и служит для членов МСА практическим руководством по созданию и сохранению

¹ Документ на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлен МСА.

надежной системы безопасности". Важное место в Стратегии занимает оказание содействия аэропортам путем предоставления актуальной информации по вопросам обеспечения безопасности, рекомендаций и помощи в наращивании потенциала. Еще одна задача состоит в том, чтобы представлять интересы аэропортов посредством определения будущего авиационной безопасности и развития сотрудничества с партнерами.

1.4 Многие компоненты Стратегии совпадают с содержанием Глобального плана обеспечения авиационной безопасности. Сюда входят различные программы обучения, наращивания потенциала, инноваций и распространения передовых методов работы. Подробные данные о достижениях за 2018 год представлены в Приложении к настоящему документу.

2. ПОСЛЕДНИЕ ДОСТИЖЕНИЯ И ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

2.1 При участии аэропортов и заинтересованных сторон в области авиации со всего мира МСА разработал Программу совершенствования авиационной безопасности в аэропортах (APEX), основанную на успешно применяемой Программе совершенствования общей авиационной безопасности. Эта Программа предполагает коллегиальную оценку безопасности аэропортов в течение одной недели с учетом индивидуальных особенностей и потребностей каждого отдельного аэропорта. Оценки APEX предусматривают ряд рекомендаций по повышению уровня безопасности одновременно с улучшением взаимодействия между аэропортами. Программа основывается на принципах, изложенных в Приложении 17 к документу "Стандарты и рекомендуемая практика" (SARPS) и в Руководстве по авиационной безопасности ИКАО, а также на передовом опыте МСА. МСА регулярно обновляет Программу APEX, чтобы учесть в ней возникающие угрозы с точки зрения наземной безопасности и такие новые инициативы, как интеллектуальная система обеспечения безопасности Smart Security и повышение осведомленности о незаконной торговле ресурсами дикой природы.

2.2 Кроме того, МСА постоянно разрабатывает программы обучения, инструктивную документацию для интеллектуальной системы обеспечения безопасности Smart Security, справочники и руководства для поддержки приоритетных целей ГПАБ, включая наращивание потенциала. Эти программы ставят следующие задачи:

- разработка долгосрочного прогноза для интеллектуальной системы обеспечения безопасности Smart Security с акцентом на разграничение и инновации с учетом факторов риска;
- разработка новых руководств по противодействию внутренним угрозам и обеспечению кибербезопасности;
- проведение курсов обучения для руководства служб безопасности аэропортов; разработка мультимедийных курсов дистанционного обучения по кибербезопасности и интеллектуальной системе обеспечения безопасности Smart Security;
- разработка совместно с партнерами инструкций и документации по предупреждению торговли людьми и незаконной торговли ресурсами дикой природы; содействие в координировании взаимодействия компетентных органов.

2.3 Действия, предпринимаемые государствами, и программы, предлагаемые МСА, могут совпадать в процессе реализации инициатив по наращиванию потенциала, направленных на

поддержку целей ГПАБ. МСА призывает ИКАО и государства-члены к сотрудничеству с отраслью во избежание дублирующих действий и с целью достижения приемлемого для всех сторон результата.

2.4 Кроме того, государства, пытающиеся навязать свои внутренние нормы и правила за рубежом, должны признать передовые инициативы отрасли по наращиванию потенциала. МСА призывает придерживаться стратегии устойчивого сотрудничества, что – в отличие от карательного подхода, который только затрудняет процесс, – позволит улучшить результаты в сфере обеспечения авиационной безопасности и повысить культуру безопасности на глобальном уровне.

3. ДЕЙСТВИЯ СО СТОРОНЫ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

3.1 Конференции высокого уровня предлагается:

- a) принять программы, направленные на поддержку целей ГПАБ, к реализации совместными усилиями МСА, его партнеров и аэропортов-членов;
- b) одобрить скоординированное взаимодействие государств – членов МСА и ИКАО во избежание дублирования действий, направленных на наращивание потенциала в рамках ГПАБ;
- c) стимулировать государства эффективно использовать передовые инициативы по наращиванию потенциала вместо внедрения своих внутренних норм и правил за рубежом.

APPENDIX

	Priority Outcome	Action taken
	Priority Action	
1.	ENHANCE RISK AWARENESS AND RESPONSE	
1.D	States' authorities work together with industry to most appropriately and effectively allocate responsibilities for the delivery of measures to counter the threat from landside attacks.	The first edition of ACI's Landside Security Handbook was published in April 2018 and is now available for purchase. Member airports as well as members of AVSEC Panel received copies. The handbook focuses on risk assessments, building design, terminal design to reduce crowds and queues, and best practices in response and recovery efforts.
1.G	Review adequacy of current measures to address insider threat, including background checks, physical measures, training and awareness and reporting mechanisms. To incorporate into the State's relevant aviation security programmes.	ACI is currently developing the first edition of an Insider Threat Handbook for airports. This is intended to be published in April 2019. The handbook will focus on best practices on personnel and physical security measures, organizational security and how to manage insider risks in a digital world.
2.	DEVELOP SECURITY CULTURE AND HUMAN CAPABILITY	
2.A	Review or develop training material to teach security culture and its principles.	ACI handbooks will provide guidance on establishing a positive security culture.
2.D	Develop and enhance joint training programmes	A new security diploma course has been developed by ACI with one of the courses to obtain the diploma developed jointly with ICAO which includes modules on security culture.
2.H	Share best practices	Working closely with the Working Group on Training, ACI is providing best practice material that could be applied to States conducting security culture training.
3	IMPROVE TECHNOLOGICAL RESOURCES AND FOSTER INNOVATION	
3.K	States to ensure appropriate authorities for aviation security coordinate with other agencies (e.g Customs and Immigration) to facilitate data sharing and risk assessment.	ACI is actively engaging States to collaborate more efficiently with other agencies addressing security concerns. ACI will present a Working Paper (HLCAS/2-WP/20) under Agenda Item 4 to highlight the need for information sharing amongst other entities (Annex 9).

3.Q	Ensure exchange of information between States and industry on innovative techniques and technology.	The joint IATA/ACI Smart Security Programme continues to encourage the exchange of information between airports and between States and airports to promote innovative technology, processes and techniques. ACI is promoting a long term vision for Smart Security with a focus towards innovation and more risk based practices not just at the security checkpoint but in overall view of airport security. Materials have also been made available for inclusion on the AVSECPaedia and ACI members have been encouraged to join the ICAO PoC Network.
3.N	Improve and update AVSECPaedia.	
3.P	Regular publication of operational guidance on the use of technology and innovative techniques.	
4	IMPROVE OVERSIGHT AND QUALITY ASSURANCE	
4.C	Develop best practices on conducting quality control and coordinate efforts between States, stakeholders on auditing and peer review activities. This could include tools, models and QC training.	As mentioned before, ACI has developed an ACI Security Diploma consisting of three courses for members to obtain this diploma. One of the courses is on Quality Management in Airport Security and was successfully launched April 2018.
5	INCREASE COOPERATION AND SUPPORT	
5.A	Support and encourage all stakeholders to conduct peer review, transfer knowledge, or share knowledge on security processes, procedures and technologies.	With strong support from ICAO Member States and industry partners, ACI officially launched its APEX in Security programme which allows airport members to have peer to peer reviews of security implementation, measures and best practices. The programme has completed nine full reviews and two follow up reviews in 2018. ACI has partnered with the European Union to conduct ten reviews over the next two years of airports considered to be higher risk airports to EU states.
5.F	Enhance capacity to provide peer to peer knowledge transfer, review and audits.	