



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

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

Пункт 2 повестки дня. Будущие подходы к управлению факторами риска для авиационной безопасности

**ПОВЫШЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ ДРУГИХ УЧРЕЖДЕНИЙ
И ОРГАНИЗАЦИЙ О МЕРАХ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Австралией, Аргентиной, Бельгией, Бразилией, Египтом, Иорданией, Испанией, Италией, Канадой, Катаром, Нигерией, Новой Зеландией, Португалией, Российской Федерацией, Сенегалом, Сингапуром, Объединенными Арабскими Эмиратами, Соединенными Штатами Америки, Францией, Швейцарией, Эфиопией, Южной Африкой, Японией, Международной ассоциацией воздушного транспорта и Международным советом аэропортов)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе рассматривается необходимость и важность повышения осведомленности о мерах авиационной безопасности среди других учреждений и организаций, особенно тех, которые выполняют определенные функции и/или осуществляют свою деятельность в системе гражданской авиации.

Действия Конференции высокого уровня по авиационной безопасности представлены в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За последние два десятилетия задачи в области авиационной безопасности (AVSEC) стали более комплексными и сложными. Использование воздушных судов в качестве оружия массового уничтожения, как это было во время террористических нападений 11 сентября 2001 года, нападения на гражданские воздушные суда в полете с использованием самодельных взрывных устройств (СВУ); теракты в неконтролируемых зонах аэропортов, например, в Глазго (2007 год), Москве (2011 год), Лос-Анджелесе (2013 год), Брюсселе (2016 год) и Стамбуле (2016 год), и другие нападения в отношении международной гражданской авиации являются наглядными примерами. В рамках борьбы с этими нападениями и с учетом мер, принимаемых с целью предотвращения или недопущения повторения таких нападений, транспортные ведомства и ведомства гражданской авиации государств, а также Международная организация гражданской авиации (ИКАО) занимаются разработкой новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS); инструктивных материалов; учебных материалов по авиационной безопасности; использованием технологий и новых мер безопасности, в том числе реализуемых во многих международных аэропортах. Новый Глобальный план обеспечения авиационной безопасности ИКАО (ГПАБ)

также предусматривает два приоритетных результата, связанных с повышением осведомленности в области авиационной безопасности, что еще раз подчеркивает важность такой деятельности¹.

2. КООРДИНАЦИЯ С УЧРЕЖДЕНИЯМИ, НЕ ВХОДЯЩИМИ В СФЕРУ AVSEC

2.1 Чтобы разработать надежную и практически осуществимую политику в области AVSEC и обеспечить эффективное осуществление мер AVSEC, включая соблюдение SARPS Приложения 17 ("Безопасность") к Конвенции о международной гражданской авиации, соответствующие учреждения, занимающиеся вопросами авиационной безопасности, во всех государствах безусловно должны будут работать в тесном контакте и координации с учреждениями, основные задачи которых, возможно, не состоят в обеспечении авиационной безопасности, но которые играют определенную роль и имеют обязанности в области осуществления мер и стратегий в рамках национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА), программы безопасности аэропорта (ПБА), а также с теми учреждениями, у сотрудников которых имеется доступ без сопровождения в контролируемую зону, т. е. "учреждениями, не входящими в сферу AVSEC". Это будет включать персонал других регулирующих органов и отраслевых заинтересованных сторон, осуществляющих деятельность на объектах гражданской авиации в государстве. Некоторые примеры этого включают:

2.1.1 взаимодействие с местными правоохранительными органами, национальными разведывательными органами и другими соответствующими государственными учреждениями в области обеспечения безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов;

2.1.2 взаимодействие с поставщиками аэронавигационного обслуживания в области обеспечения безопасности служб управления воздушным движением;

2.1.3 взаимодействие с таможенными органами в области обеспечения безопасности грузовых авиаперевозок;

2.1.4 взаимодействие с иммиграционными властями по соответствующим вопросам безопасности, касающимся перемещения членов экипажа и пассажиров в коммерческие гражданские воздушные суда и из коммерческих гражданских воздушных судов в международных аэропортах;

2.1.5 взаимодействие с государственными и аэропортовыми пожарными службами по вопросам безопасности и чрезвычайных происшествий в международных аэропортах;

2.1.6 взаимодействие с авиакомпаниями, агентами по наземному обслуживанию, предприятиями общественного питания, компаниями, занимающимися уборкой внутренних помещений воздушных судов, топливными компаниями аэропортов, розничными торговыми компаниями аэропорта, наземными транспортными компаниями, компаниями по перевозке грузов

¹ Двумя приоритетными результатами, предусмотренными в ГПАБ ИКАО, являются: а) улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них; и б) развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека. В ГПАБ также предусмотрено несколько приоритетных действий в поддержку этих положений, например ПД 2.1 2.В "Разработка программ повышения осведомленности в области авиационной безопасности, эффективно способствующих формированию позитивной культуры авиационной безопасности"; ПД 2.1 2.С "Проведение на постоянной основе кампаний по повышению осведомленности в области авиационной безопасности" и ПД 2.1 2.Н "Обмен передовым опытом".

и т. д. – по вопросам упрощения формальностей и процедурам безопасности, включая отчетность об инцидентах в области безопасности;

2.1.7 взаимодействие со всеми подразделениями аэропорта для оперативного реагирования и смягчения последствий, сведения к минимуму числа пострадавших, эвакуации пассажиров, летного состава, работников аэропорта и представителей общественности в случае опасного инцидента в аэропорту.

2.2 В главе 3 Приложения 17 "Безопасность" содержатся следующие SARPS, в которых подчеркивается необходимость координации между различными ведомствами и организациями для эффективного осуществления политики и мер в области AVSEC:

3.1.5 Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы соответствующий полномочный орган определял и распределял задачи и координировал деятельность министерств, ведомств и других организаций государства, эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление.

3.1.6 Каждое Договаривающееся государство создает национальный комитет по авиационной безопасности или аналогичные структуры для координации связанной с обеспечением авиационной безопасности деятельности министерств, ведомств и других организаций государства, аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление.

3.1.11 Рекомендация. Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы персонал всех органов, занимающихся различными аспектами национальной программы безопасности гражданской авиации или отвечающих за их осуществление, а также лица, которым требуется иметь допуск без сопровождения в контролируемую зону, периодически проходили подготовку в целях повышения осведомленности о мерах безопасности..

2.3 В Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации содержатся и другие SARPS, которые касаются необходимости координации деятельности различных учреждений и организаций в целях эффективного осуществления политики и мер в области AVSEC. В этих SARPS отмечается важность координации между заинтересованными сторонами, которая будет включать обмен соответствующей информацией.

3. ПОВЫШЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ НЕ ВХОДЯЩИХ В СФЕРУ AVSEC УЧРЕЖДЕНИЙ О МЕРАХ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1 Ввиду растущей сложности задач в области AVSEC, стоящих перед всеми государствами и заинтересованными сторонами, крайне важно, чтобы на всех уровнях персонал учреждений, не входящих в сферу AVSEC, обладал по крайней мере базовыми знаниями и пониманием важности AVSEC и мер по предотвращению актов незаконного вмешательства и по эффективному противодействию им. Это также касается инцидентов в области безопасности, происходящих в аэропорту или в отношении гражданской авиации, когда потребуется

привлечение персонала учреждений, не входящих в сферу AVSEC, для оказания содействия соответствующим полномочным органам в реагировании на инцидент и смягчении его последствий. Персонал учреждений, не входящих в сферу AVSEC, также может играть ключевую роль в разработке политики по смягчению последствий. Такой персонал может стать "глазами" и "ушами" в аэропорту, на воздушном судне или на любом объекте гражданской авиации благодаря осведомленности и сознательному отслеживанию подозрительных аномальных явлений в своей рабочей среде, которые могут привести к актам незаконного вмешательства. Учитывая, что угрозы и вызовы в сфере AVSEC продолжают развиваться, периодические курсы повышения квалификации, курсы переподготовки и курсы по повышению осведомленности будут полезны и необходимы для всех соответствующих сотрудников, занимающихся вопросами AVSEC, а также других непосредственно не связанных с AVSEC сотрудников, в том числе для повышения их осведомленности об инцидентах в области авиационной безопасности и содействия формированию позитивной культуры авиационной безопасности.

3.2 В этой связи крайне важно и необходимо обеспечить, чтобы весь персонал учреждений, не входящих в сферу AVSEC, проходил подготовку по вопросам безопасности. Те, кто отвечает за содействие разработке политики в области AVSEC, смогут понять проблемы и сложности, существующие в области гражданской авиации, а также благодаря периодической подготовке в целях повышения осведомленности о мерах AVSEC, они смогут внести практический и объективный вклад в разработку политики в области AVSEC на национальном и местном уровнях, а также в аэропортах. Кроме того, необходимо, чтобы персонал, которому разрешен доступ без сопровождения в контролируемые зоны, периодически проходил подготовку в целях повышения осведомленности о мерах AVSEC. Большинство таких людей являются сотрудниками учреждений, не входящих в сферу AVSEC. Тем не менее, благодаря периодическому проведению подготовки в целях повышения осведомленности о мерах AVSEC, они смогут помочь полномочным органам, занимающимся вопросами AVSEC, повысить уровень бдительности в сфере авиационной безопасности, а также эффективность мер по смягчению последствий и реагированию в аэропорту или на авиационном объекте. Это поможет повысить уровень авиационной безопасности в гражданской авиации, в том числе решить проблему инсайдерской угрозы в контролируемых зонах аэропортов.

3.3 Соответственно рекомендуется, чтобы государства и отрасль рассмотрели целесообразность разработки дополнительных и обновленных программ повышения осведомленности о мерах авиационной безопасности. Такие программы могут также специально разрабатываться для сотрудников учреждений, не входящих в сферу AVSEC, которые либо участвуют в осуществлении различных аспектов НПБГА и ПБА либо отвечают за их осуществление, и для персонала, имеющего доступ без сопровождения в контролируемые зоны. Следует также поощрять проведение информационно-пропагандистских мероприятий с использованием материалов, доступных и предназначенных для всех сотрудников аэропорта, независимо от учреждения, в котором они работают. Эти усилия могут быть также включены в национальную программу подготовки в области безопасности гражданской авиации в соответствии со Стандартом 3.1.6 Приложения 17.

3.4 Государствам и организациям отрасли также рекомендуется обмениваться передовой практикой и полезным опытом в разработке и проведении такой подготовки в целях повышения осведомленности о мерах безопасности для всех организаций в рамках их системы гражданской авиации. Такие учебные программы и усилия по повышению осведомленности о мерах безопасности, несомненно, помогут регулирующим органам и заинтересованным сторонам в системе гражданской авиации добиться более надежных и эффективных результатов в области

авиационной безопасности, особенно с учетом таких сложных и труднопреодолимых угроз, как инсайдерская угроза.

3.5 Повышение осведомленности о мерах авиационной безопасности также является одним из ключевых компонентов Глобального плана обеспечения авиационной безопасности ИКАО (ГПАБ), который был утвержден Советом ИКАО в 2017 году. Соответственно, все государства и заинтересованные стороны обязательно должны уделять пристальное внимание его полезности и важности для укрепления авиационной безопасности во всем мире.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ**

4.1 Конференции высокого уровня по авиационной безопасности предлагается:

- a) рассмотреть вопрос о важности повышения осведомленности о мерах авиационной безопасности в учреждениях (включая высшее руководство и сотрудников разных подразделений), основная сфера деятельности которых не относится к AVSEC, но которые либо занимаются осуществлением либо отвечают за реализацию различных аспектов НПБГА и ПБА, и чей персонал имеет доступ без сопровождения в контролируемые зоны;
- b) призвать государства и отраслевые организации к обмену передовой практикой и полезным опытом в области разработки и проведения таких курсов подготовки в целях повышения осведомленности о мерах авиационной безопасности для всех организаций в рамках их системы гражданской авиации.

APPENDIX

STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES UNDER ANNEX 17 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION WITH EMPHASIS ON COORDINATION AMONGST AGENCIES AND ORGANISATIONS ON IMPLEMENTING AVIATION SECURITY SARPS

Chapter 3 - ORGANIZATION

3.1.45 Each Contracting State shall require the appropriate authority to define and allocate tasks and coordinate activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.6 Each Contracting State shall establish a national aviation security committee or similar arrangements for the purpose of coordinating security activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.11 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme and those authorized to have unescorted access to airside areas receive periodic security awareness training.*

Chapter 4 – PREVENTIVE SECURITY MEASURES

4.2.2 Each Contracting State shall ensure that security restricted areas are established at each airport serving civil aviation designated by the State based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.3.6 Each Contracting State, in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national or local authorities, shall ensure that appropriate measures on the ground or operational procedures are established to mitigate possible attacks against aircraft using Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS) and other weapons representing a similar threat to aircraft at or near an airport.

4.7.4 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons on board aircraft, by law enforcement officers and other authorized persons, acting in the performance of their duties, requires special authorization in accordance with the laws of the States involved.

4.8.2 Each Contracting State shall ensure that security measures are established for landside areas to mitigate the risk of and to prevent possible acts of unlawful interference in accordance with risk assessments carried out by the relevant authorities or entities.

4.8.3 Each Contracting State shall ensure coordination of landside security measures in accordance with Standards 3.1.6, 3.2.2 and 3.2.3 between relevant departments, agencies, other organizations of the State, and other entities, and identify appropriate responsibilities for landside security in its national civil aviation security programme.

4.9.1 Each Contracting State shall ensure that operators or entities as defined in the national civil aviation security programme or other relevant national documentation identify their critical information and communications technology systems and data used for civil aviation purposes and, in accordance with a risk assessment, develop and implement, as appropriate, measures to protect them from unlawful interference.

4.9.2 **Recommendation.**—*Each Contracting State should ensure that the measures implemented protect, as appropriate, the confidentiality, integrity and availability of the identified critical systems and/or data. The measures should include, inter alia, security by design, supply chain security, network separation, and the protection and/or limitation of any remote access capabilities, as appropriate and in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national authorities.*

Examples of guidance material in ICAO Document 8973 – Aviation Security Manual which mentions the need for intra-government coordination

Chapter 2 – General Principles

2.1.4 To achieve a standardized level of aviation security, the security policy should be based on appropriate legal provisions implemented by the many entities involved in an aviation security structure, which normally includes:

- a) aircraft operators;
- b) airport operators;
- c) providers of air navigation services;
- d) police authority and other law enforcement authorities;
- e) providers of security services; and
- f) intelligence organizations.

Chapter 5 – Organization and Oversight

5.2.4.1 One of the key responsibilities of the appropriate authority is to define and allocate tasks and coordinate activities between the various departments, agencies and other entities concerned with implementing various aspects of the NCASP. Functions that should be addressed by other departments and agencies in support of the appropriate authority and the NCASP include legal affairs, through the justice department, foreign or external affairs, law enforcement, postal services, border control, customs and immigration, national armed forces and intelligence activity.

5.3.1.3 The following recommendations concern the composition of an NCASC:

- a) ministries or agencies represented on the committee should include, but are not necessarily limited to, the appropriate authority, security forces and services, the authority responsible for police functions, immigration, customs and other border control, air traffic service providers, postal services and external relations. On those occasions when an NCASC discusses matters related to preventive measures and procedures and other associated actions, the chairperson should be a senior official of the State's department or agency responsible for aviation, while a senior official of the State's department or agency responsible for planning and actions should act as chairperson during discussions of contingency plans and associated actions in response to an occurrence;

Chapter 6 – National Civil Aviation Security Programme

6.1.1.7 National regulations should clearly identify those organizations or entities responsible for the various prescribed security functions. Because of the inevitable division of responsibility for aviation security, an effective security programme reflects the clearly defined, unambiguous responsibilities assigned to each organization or entity. Among such organizations are the appropriate authority, airport authorities and tenants, aircraft operators, law enforcement authorities, national armed forces, border control authorities, and air traffic service providers. Specific responsibilities should cover, for example, the obligation of aircraft and airport operators to develop and obtain approval for security programmes and security training programmes

6.1.3.1 Measures to respond to acts of unlawful interference should also be defined in an NCASP. Specific responsibilities and/or duties should be allocated to government departments, law enforcement agencies, national

armed forces, air traffic service providers, aircraft operators, airport management and tenants, and should include preparing contingency plans, issuing staff instructions, installing communications systems, and undertaking training in how to respond to an act of unlawful interference.

Chapter 10 – Airport organization and programmes

10.4.1.1 Various law enforcement authorities, including immigration officers and national, local and airport police, should have responsibilities with respect to:

- a) prevention and detection of crimes at civil aviation facilities;
- b) surveillance and patrol of all or some airport terminal areas and perimeters;
- c) surveillance and screening of arriving and departing passengers, and their baggage, who may pose a threat to civil aviation;
- d) emergency and contingency planning with the appropriate aviation and airport security authorities;
- e) command and control of the response to a major security incident or emergency at an airport such as hostage negotiation and rapid armed intervention;
- f) disposal of an explosive device;
- g) reporting on incidents of criminal conduct, confiscation of restricted articles, threats such as attempted unauthorized access to security restricted areas, etc.; and
- h) initial and recurrent training of appropriate police personnel in pertinent aviation security practices and procedures.

10.4.1.2 Law enforcement personnel assigned to aviation duties should be prepared to work closely with the appropriate authority and airport management, in accordance with the applicable regulations, the NCASP and ASP.

10.4.2.1 In accordance with the NCASP, national armed forces should be responsible for the following security related tasks:

- a) bomb detection and disposal services, armed intervention, patrol and other police functions at a civil airport facility, and the training of specialists;
- b) access control and other related functions at a civil airport facility if the armed forces are a joint tenant of the facility or if there is an adjacent military area;
- c) aviation security threat assessment and the dissemination of threat information; and
- d) contingency planning, in collaboration with the appropriate authority and airport management, in order to be prepared to assume command and control in a major security incident or emergency.

10.4.3.2 Border control duties with regard to aviation security issues should be clearly established in the NCASP, and ASPs, and the pertinent portions of these programmes should be provided to border control officials to ensure the effective implementation of the security measures described therein.

10.4.3.3 Border control officials assigned to airport duties should receive appropriate security awareness training as outlined in the NCASP, and should also be aware of the significance of certain types of information which may come to their notice during the execution of their duties.

10.4.3.4 Such officials are also expected to exchange security-related information with the appropriate authority, airport security officer and chief security officer.

Chapter 17 – Crisis Management and response to acts of unlawful interference

17.1.8 A single entity, designated by the State, should be assigned primary responsibility and authority to determine the course of action to be taken when an aircraft subjected to unlawful interference is in flight or on the ground. This entity should coordinate all actions with the appropriate authority, the airport authority, the affected aircraft operator, the State of the Operator and the State of Registry of the affected aircraft, and any other entities, on or off the airport property, as may be deemed appropriate.

17.1.9 If different government entities are assigned responsibility for managing acts of unlawful interference taking place in flight or on the ground, clear and precise procedures should be established prior to an occurrence, to avoid confusion as to when responsibility passes from one entity to another during an act of unlawful interference.