

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ВТОРАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

ДОКЛАД

Утверждено Конференцией и опубликовано
с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ВТОРАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

ДОКЛАД

Утверждено Конференцией и опубликовано
с санкции Генерального секретаря

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Дос 10123. Вторая Конференция высокого уровня по авиационной безопасности

Номер заказа: 10123

ISBN 978-92-9258-643-0

© ИКАО, 2019

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Президенту Совета

От: председателя Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности

Имею честь представить доклад Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале с 29 по 30 ноября 2018 года.



г-н Архом Термпиттаяпаисит

Председатель

Монреаль, 30 ноября 2018 года

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница	
ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ		
1. История вопроса	ii-1	
2. Место проведения и продолжительность	ii-1	
3. Представительство	ii-1	
4. Открытие	ii-1	
5. Глобальные усилия в области авиационной безопасности	ii-2	
6. Должностные лица	ii-4	
7. Секретариат	ii-4	
8. Принятие повестки дня	ii-4	
9. Порядок работы	ii-4	
10. Документация	ii-5	
ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ		
Пункт 1 повестки дня.	Угрозы и факторы риска для авиационной безопасности	1-1
Пункт 2 повестки дня.	Будущие подходы к управлению факторами риска для авиационной безопасности	2-1
Пункт 3 повестки дня.	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности	3-1
Пункт 4 повестки дня.	Развитие взаимодействия с другими областями деятельности	4-1
Пункт 5 повестки дня.	Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности	5-1
Добавление	A. Список участников	A-1
Добавление	B. Перечень рабочих и информационных документов	B-1
Добавление	C. Коммюнике Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности	C-1

ВТОРАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 На 2-м заседании своей 214-й сессии Совет утвердил повестку дня Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2) со сроком ее проведения в Штаб-квартире ИКАО с 29 по 30 ноября 2018 года. Цели Конференции непосредственно связаны с целями и задачами Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и могут быть достигнуты только в том случае, если международное сообщество, занимающееся вопросами авиационной безопасности, будет полностью проинформировано об этом Плане и всецело привержено ему. В этой связи роль ИКАО имеет решающее значение для повышения глобальной осведомленности и обеспечения приверженности Плану. Эта Конференция стала источником весьма необходимой информации о важных показателях, поскольку в настоящее время основное внимание уделяется неотложным техническим первоочередным задачам и использованию новаторских источников данных в целях создания эффективного механизма выполнения и мониторинга ГПАБ.

2. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ

2.1 Вторая Конференция высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2) состоялась в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 29 по 30 ноября 2018 года.

3. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

3.1 В работе Конференции HLCAS/2 приняли участие 540 представителей из 107 государств-членов и 22 международных и региональных организаций, а также отраслевых объединений. Участники высокого уровня включали 11 министров, заместителей министра и других старших должностных лиц. Полный список участников приводится в добавлении А.

3.2 В соответствии с правилом 2 *Постоянных правил процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Дос 8683) делегации представили документы о полномочиях, подписанные от имени соответствующего государства или организации надлежащим образом на то уполномоченным лицом.

4. ОТКРЫТИЕ

4.1 Приветствие Президента Совета ИКАО д-ра Олумуива Бенарда Алиу

4.1.1 Президент Совета приветствовал участников мероприятия и отметил историческую важность Конференции высокого уровня по авиационной безопасности. Он сделал обзор значительных достижений в области авиационной безопасности, достигнутых со времени проведения совещания министров в 2002 году после катастрофических событий 11 сентября. Президент отметил, что ГПАБ является важнейшей инициативой, и выразил признательность

экспертам за их постоянные усилия по разработке и последующей реализации Плана. Он подчеркнул значение желательных целей Плана и с удовлетворением воспринял обновленную информацию о региональных дорожных картах и рекомендациях относительно эволюции ГАПБ.

4.1.2 Президент отметил основные цели Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности: проанализировать нынешнюю ситуацию с точки зрения риска, понять постоянно меняющийся характер угрозы и обеспечить глобальную готовность авиационного сообщества к решению будущих проблем. Он обратил внимание на скрытую угрозу, создаваемую инсайдерами, и подчеркнул чрезвычайно важное значение создания и сохранения прочной культуры авиационной безопасности.

4.1.3 Признав, что угрозы авиационной безопасности переступают национальные границы, Президент предложил участникам подготовить рекомендации по достижению взаимодействия всех элементов авиационного сектора в целях поддержки глобальных усилий по борьбе с терроризмом. Он также отметил важность понимания влияния мер авиационной безопасности на пассажиров, отрасль и другие заинтересованные стороны, а также обеспечения полной интеграции и устойчивости системы обеспечения авиационной безопасности.

4.1.4 В заключение Президент призвал участников максимально использовать эту возможность, чтобы взять курс на обеспечение авиационной безопасности, который учитывает накопленный опыт, ведет к консенсусу и способствует достижению ощутимых результатов.

4.2 Вступительное слово заместителя министра транспорта Канады г-на Майкла Кинана

4.2.1 Заместитель министра транспорта г-н Майкл Кинан выступил со вступительным словом, в котором отметил все более широкое развитие и прогресс в области гражданской авиации во всем мире, и вновь подчеркнул, что ИКАО находится в авангарде усилий по реагированию на новые и возникающие угрозы и риски. Он также обратил внимание на растущую важность и неотложный характер совместных и скоординированных глобальных мер реагирования на такие угрозы и риски, центральное место в которых занимает обмен информацией.

4.2.2 Ссылаясь на резолюцию 2309 Совета Безопасности ООН и положения ГПАБ, г-н Кинан настоятельно призывал все государства-члены и заинтересованные стороны в области авиационной безопасности работать в рамках ИКАО для внедрения глобальных стандартов в области авиационной безопасности и как можно скорее реализовать основные цели и задачи ГПАБ.

4.2.3 В заключение заместитель министра Кинан отметил, что соблюдение международных стандартов может оказаться сложной задачей для некоторых государств-членов, которые не располагают надлежащими ресурсами или опытом. Он подчеркнул, что государства-члены, взявшие на себя обязательства по реализации усовершенствований, могут рассчитывать на прочные партнерские связи и наращивание потенциала со стороны ИКАО и других государств-членов. В заключение он подтвердил, что Канада, как и другие государства-члены, представленные на этой Конференции, готова оказать помощь, и заявил о неизменной поддержке Канадой ИКАО.

5. ГЛОБАЛЬНЫЕ УСИЛИЯ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1 Генеральный секретарь ИКАО д-р Фан Лю

5.1.1 Генеральный секретарь ИКАО д-р Фан Лю отметила, что Конференция высокого уровня завершает первую в истории ИКАО неделю авиационной безопасности – пять полных

дней, посвященных пониманию текущей ситуации и изучению будущих возможностей. Говоря о проведенных в течение недели наиболее важных мероприятиях, она подчеркнула необходимость более эффективной совместной работы и совершенствования обмена информацией, опытом и ресурсами.

5.1.2 Д-р Лю рассказала о давних, но при этом развивающихся партнерских отношениях с рядом других организаций системы Организации Объединенных Наций (ООН). Она сослалась на некоторые официальные соглашения между ИКАО и Исполнительным директором Контртеррористического комитета ООН (ИДКТК ООН) и Контртеррористическим управлением ООН (КТУ ООН). Эти отношения уже позволили усовершенствовать механизмы глобального реагирования на террористические угрозы, обмен важнейшей информацией и осуществление как общих намерений, так и конкретных целей резолюции 2309 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. Д-р Лю заявила, что партнерство между международными учреждениями было бы недостаточным без поддержки государств-членов и заинтересованных сторон из отрасли, особенно в области реализации ГПАБ. Аналогичным образом, укрепление авиационной безопасности не может быть успешным без налаживания прочных партнерских отношений с организациями, занимающимися обеспечением безопасности полетов и аэронавигацией, с правоохранительными органами, а также с контртеррористическими организациями, среди прочих.

5.1.3 Д-р Лю подтвердила готовность ИКАО к лидерству во всех вопросах, касающихся глобальной политики в области авиационной безопасности, регулирования, стандартизации, оказания помощи и подготовки кадров. Она выразила оптимизм по поводу того, что Конференция высокого уровня приведет к укреплению международного сотрудничества, которое принесет пользу всем заинтересованным сторонам в авиации.

5.2 Г-н Владимир Воронков, заместитель Генерального секретаря ООН, Контртеррористическое управление Организации Объединенных Наций (КТУ ООН)

5.2.1 Информировав Конференцию о глобальных усилиях в области авиационной безопасности, заместитель Генерального секретаря ООН г-н Владимир Воронков рассказал о роли Организации Объединенных Наций в борьбе с терроризмом. Он также заявил, что террористы по-прежнему рассматривают авиационную отрасль в качестве основной цели, и отметил, что нападения на аэропорты и воздушные суда могут иметь серьезные последствия для международной гражданской авиации. Он заявил, что, хотя мы продолжаем извлекать новые уроки и корректировать усилия по борьбе с терроризмом, террористы также адаптируются. Г-н Воронков отметил необходимость обеспечения постоянной бдительности, укрепления слабых звеньев, использования инновационных подходов к обеспечению безопасности и призвал к укреплению международного сотрудничества.

5.2.2 Г-н Воронков высоко оценил сотрудничество между КТУ ООН и ИКАО, осуществляемое через посредство подразделения по наращиванию потенциала, которым является Контртеррористический центр Организации Объединенных Наций (КТЦООН). В частности, он упомянул проект по авиационной безопасности, реализуемый в Нигерии, который сыграл важную роль в укреплении возможностей правительства Нигерии в области борьбы с терроризмом, обеспечив обучение методам досмотра более 180 сотрудников служб безопасности аэропортов, которые были затем направлены в 26 аэропортов, расположенных по всей стране, и отметил, что такое обучение повысило навыки сотрудников служб безопасности аэропортов в области обнаружения угроз.

5.2.3 Вступая на Конференции, г-н Воронков также рассказал о новом глобальном флагманском проекте с участием КТУ ООН, ИКАО и других органов ООН, который направлен на укрепление потенциала государств в области использования данных систем предварительной информации о пассажирах (API) и записи регистрации пассажира (PNR) для выявления и предотвращения передвижения террористов, а также играет важную роль в предотвращении терроризма. Он заявил, что такая инициатива, как ожидается, значительно повысит возможности государств и международного сообщества в целом в области ограничения мобильности иностранных боевиков-террористов.

6. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

6.1 По предложению Соединенного Королевства, которое было поддержано Аргентиной, председателем Конференции был избран министр транспорта (Таиланд) Его Превосходительство Архом Термпиттаяпацит. По предложению Нигерии, которое было поддержано Сингапуром, министр общественной инфраструктуры (Гайана) Ее Превосходительство Аннетт Фергюсон была избрана заместителем председателя.

7. СЕКРЕТАРИАТ

7.1 Функции секретаря Конференции выполнял директор Авиатранспортного управления г-н Бубакар Джибо, которому помогал заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей г-н Сильвен Лефуайе и начальник Секции политики в области авиационной безопасности г-н Стивен Берти.

7.2 Административное обслуживание и техническое обеспечение Конференции осуществлялись под общим руководством директора Административного управления г-на Винсента Дж. Смита и заместителя директора по вопросам лингвистического обслуживания и публикаций г-на Альфреда Детшу.

8. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

8.1 Конференция рассмотрела повестку дня и предварительную программу, представленные в добавлениях А и В рабочего документа HLCAS/2-WP/1, и приняла следующую повестку дня:

- Пункт 1 повестки дня: Угрозы и факторы риска для авиационной безопасности
- Пункт 2 повестки дня: Будущие подходы к управлению факторами риска для авиационной безопасности
- Пункт 3 повестки дня: Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)
- Пункт 4 повестки дня: Развитие взаимодействия с другими областями деятельности
- Пункт 5 повестки дня: Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности

9. ПОРЯДОК РАБОТЫ

9.1 Конференция провела свою работу в качестве единого органа на основе предварительной программы, изложенной в добавлении В к рабочему документу HLCAS/2-WP/1.

В работе Конференции были учтены применимые положения *Постоянных правил процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Doc 8683).

10. ДОКУМЕНТАЦИЯ

10.1 Конференция рассмотрела рабочие документы 1–32 и информационные документы 1 и 2, перечисленные в добавлении В к настоящему докладу.

10.2 В конце совещания было принято Коммюнике Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, которое приводится в добавлении С к настоящему докладу.

ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ

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

1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.1.1 Секретариат представил рабочий документ HLCAS/2-WP/6, озаглавленный *"Обновленная информация об угрозах и факторах риска для авиационной безопасности"*. Данный пункт повестки дня также рассматривался в рабочих документах: HLCAS/2-WP/16, представленном Австрией от имени Европейского союза и его государств-членов; и HLCAS/2-WP/23, представленном Египтом, Иорданией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Оманом, Саудовской Аравией и Суданом.

1.2 ОБСУЖДЕНИЕ

1.2.1 В качестве отправного пункта прений по данному вопросу Конференция подвела итоги последних событий в контексте угроз, с которыми сталкивается международная гражданская авиация, уделив особое внимание самодельным взрывным устройствам (СВУ) и инсайдерской угрозе. Конференция отметила сохраняющуюся ценность и актуальность заявления ИКАО о глобальном контексте риска (RCS), как инструмента, помогающего государствам оценивать риски, с которыми могут столкнуться их соответствующие системы гражданской авиации и эксплуатанты, и осуществлять меры, соизмеримые с этими рисками.

1.2.2 При обсуждении вопроса об инсайдерской угрозе Конференция подчеркнула, что этот вопрос вызывает серьезную озабоченность и должен быть безотлагательно рассмотрен всеми заинтересованными сторонами. По сути, непринятие действенных и устойчивых мер, направленных на снижение риска, связанного с инсайдерской угрозой, негативно сказывается на всей системе авиационной безопасности, позволяя обходить меры безопасности в аэропортах, например меры, принимаемые в контрольных пунктах досмотра пассажиров.

1.2.3 Был обсужден ряд подходов и мер в качестве возможных путей снижения риска, создаваемого инсайдерами. Отмечая исключительную важность установления надежной основы в виде усиленных Стандартов Приложения 17, Конференция считает, что внедрение культуры безопасности может способствовать решению проблемы инсайдерской угрозы в рамках многоуровневого подхода к этой проблеме. Хотя инсайдерская угроза часто возникает в связи с использованием персонала и предоставленным ему специальным доступом к режимным зонам и конфиденциальной информации об авиационной безопасности, персонал по-прежнему остается первым эшелоном защиты от подозрительной деятельности на авиационных объектах. Поскольку сотрудники играют ключевую роль в смягчении этой проблемы благодаря их приверженности обеспечению авиационной безопасности, бдительности и общей информированности по вопросам безопасности, было принято решение о том, что необходимо придерживаться рассмотренного в ходе Конференции многоуровневого подхода к инсайдерской угрозе, включая регулирующие меры, указанные в документе WP/16, такие как досмотр сотрудников, более тщательная проверка анкетных данных и учет элементов случайности и непредсказуемости.

1.2.4 Хотя Конференция широко высказалась в поддержку укрепления положений Приложения 17 в целях более эффективного уменьшения риска, создаваемого инсайдерами, включая проведение 100-процентного досмотра лиц, не являющихся пассажирами, некоторые участники Конференции предостерегли от чрезмерно директивного подхода и призвали к

принятию таких мер по борьбе с этой угрозой, которые были бы в большей степени основаны на рисках и ориентированы на результаты. Соответственно, Конференция постановила передать этот вопрос на рассмотрение Группы экспертов по авиационной безопасности, с тем чтобы она могла в приоритетном порядке представить соответствующим руководящим органам ИКАО надлежащие и своевременные рекомендации в этой связи.

1.2.5 При рассмотрении вопроса об обмене информацией по авиационной безопасности Конференция напомнила, что резолюция Ассамблеи 39-18 настоятельно призывает государства принять принципы международного сотрудничества, которые включают уважение духа сотрудничества, как изложено в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении, и признать эквивалентные меры безопасности. С этой целью Конференция поддержала необходимость заключения государствами соглашений о сотрудничестве, таких, как двусторонние и/или многосторонние соглашения, с учетом положений Приложения 17 о международном сотрудничестве, с тем чтобы содействовать принятию обоснованных решений для эффективного и действенного устранения новых и возникающих угроз и во избежание одностороннего и/или несогласованного осуществления мер обеспечения безопасности. Было также подчеркнуто, что обмен информацией по вопросам авиационной безопасности между государствами содействует разработке и реализации разумных и экономически эффективных мер безопасности. Конференция далее согласилась с тем, что такие механизмы сотрудничества для обмена информацией должны включать, в соответствующих случаях, элементы, связанные с результатами проверок и соответствующими планами корректирующих действий.

1.2.6 Наконец, Конференция отметила, что государствам следует использовать существующие механизмы для обмена информацией неконфиденциального характера, такие как сеть координационных центров ИКАО (также именуемая AVSECNET).

1.3 **ВЫВОДЫ**

1.3.1 Конференция делает вывод о том, что:

- a) глобальный терроризм и угрозы безопасности международных воздушных перевозок по-прежнему существуют и требуют принятия соответствующих мер;
- b) инсайдерская угроза, связанная с использованием персонала и его специальным доступом к режимным зонам и конфиденциальной информации об авиационной безопасности, по-прежнему представляет собой реальный повод для беспокойства, поскольку по имеющейся информации террористические группы находятся в активном поиске инсайдеров для пособничества в совершении террористических актов против гражданской авиации;
- c) целостность режима проверок в пунктах досмотра в целях безопасности и эффективность мер авиационной безопасности, применяемых к пассажирам, подрывается в том случае, если персонал может обойти такой пункт, не подвергшись досмотру и контролю в целях безопасности. Неспособность противодействовать инсайдерской угрозе может привести к обострению таких угроз, как угроза, создаваемая самодельными взрывными устройствами (СВУ), а также существенно подорвать усилия по ее уменьшению;

- d) обмен соответствующей и важной информацией о новых угрозах и внедрение эффективных механизмов обмена такой информацией имеют важное значение для содействия разработке скоординированных мер, направленных на глобальное и согласованное уменьшение таких угроз для гражданской авиации;
- e) двусторонние или многосторонние соглашения, касающиеся обмена конфиденциальной информацией об авиационной безопасности и ее защиты, могут стать правовой основой, способствующей своевременному обмену между государствами информацией об угрозах, рисках и уязвимостях в области авиационной безопасности.

1.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

1.4.1 Конференция рекомендует, чтобы:

- a) государства использовали Заявление ИКАО о глобальном контексте риска (RCS) в качестве полезного средства оказания помощи заинтересованным сторонам в проведении оценок риска на основе фактических данных и определении возможных действий по снижению риска;
- b) с учетом рекомендации Группы экспертов по авиационной безопасности Совет ИКАО ускорил разработку усиленных Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17, касающихся инсайдерской угрозы и отражающих многоуровневый подход, который обсуждался на Конференции;
- c) государства и отрасль обеспечили с учетом многоуровневого подхода эффективное внедрение нормативных мер, направленных на решение проблемы инсайдерской угрозы, с тем чтобы не допустить ослабления глобальной системы авиационной безопасности;
- d) государства и отрасль способствовали развитию эффективной культуры безопасности среди их авиационного персонала и повышению осведомленности общественности в целях содействия дальнейшей борьбе с инсайдерской угрозой;
- e) государства заключали соглашения о сотрудничестве для обмена информацией об угрозах, рисках и уязвимостях в области безопасности в целях повышения эффективности мер авиационной безопасности и устранения недостатков в системах обеспечения безопасности на национальном, региональном и глобальном уровнях и во избежание одностороннего и/или несогласованного осуществления мер безопасности.

— — — — —

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

2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.1.1 Секретариат представил рабочий документ HLCAS/2-WP/2, озаглавленный *"Совершенствование управления факторами риска"*. Данный пункт повестки дня также рассматривался в рабочих документах: HLCAS/2-WP/13, представленном 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 (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА); HLCAS/2-WP/14, представленном Сингапуром; HLCAS/2-WP/18, представленном Румынией; HLCAS/2-WP/19, представленном Бельгией, Германией, Италией, Канадой, Катаром, Новой Зеландией, Португалией, Румынией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Швейцарией и МСА; HLCAS/2-WP/22, представленном МСА и ИАТА; HLCAS/2-WP 27 и 28, представленных ИАТА; и HLCAS/2-WP/30, представленном Ирландией.

2.2 ОБСУЖДЕНИЕ

2.2.1 Участники Конференции согласились с необходимостью решения проблемы кибербезопасности не только на национальном, но и на глобальном уровне, отметив, что потенциальные кибератаки на органы ОрВД, воздушные суда и аэропорты по-прежнему вызывают озабоченность авиационного сообщества. Кроме того, делегаты отметили, что для решения проблемы кибербезопасности необходимо участие ряда заинтересованных сторон как из области обеспечения безопасности полетов, так и из области обеспечения авиационной безопасности, в том числе на местном, национальном, региональном и международном уровнях, представляющих как государства, так и отраслевые организации.

2.2.2 Стремясь содействовать сотрудничеству и обмену информацией между этими заинтересованными сторонами, Конференция поддержала разработку глобальной стратегии ИКАО в области обеспечения кибербезопасности. Кроме того, представители государств обсудили инфраструктуру ИКАО, необходимую для решения проблем кибербезопасности, которой в настоящее время занимается Исследовательская группа Секретариата по кибербезопасности (SSGC). В то время как некоторые государства поддержали создание группы экспертов по кибербезопасности, другие высказались в поддержку продолжения разработки стратегии обеспечения кибербезопасности в рамках существующей SSGC, и предложили создать группу экспертов после принятия стратегии.

2.2.3 Что касается будущего развития систем авиационной безопасности, то Конференция поддержала предпринимаемые отраслью усилия по разработке долгосрочной концепции авиационной безопасности и безопасности аэропортов. В контексте разработки будущих систем государства отметили важность ориентированных на результаты мер безопасности, при которых результаты в области безопасности будут основаны на инновациях. Однако было также отмечено, что надежный и ориентированный на результаты режим безопасности должен предусматривать четкие базовые Стандарты и показатели эффективности для измерения прогресса в соблюдении Стандартов, которые будут основаны скорее на конечном результате, чем просто на практическом применении мер безопасности.

2.2.4 Человеческий потенциал и подготовка кадров являются основой всеобъемлющей и эффективной инфраструктуры авиационной безопасности, как это подчеркивается во второй приоритетной цели глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). Поскольку угроза авиационной безопасности продолжает развиваться, хорошо обученный персонал играет важную роль в защите систем авиационной безопасности от возможных нападений. Важнейшее значение для создания человеческого потенциала имеет формирование прочной культуры безопасности. Государства выразили решительную поддержку развитию культуры безопасности и при этом отметили, что общеорганизационное понимание важной роли надежной системы авиационной безопасности является ключевой констрмерой, направленной на смягчение угроз.

2.2.5 В контексте формирования культуры безопасности Конференция отметила ключевые аспекты осуществления, включая надежную систему отчетности и ознакомительную подготовку по вопросам безопасности. Конференция согласилась с тем, что в каждом субъекте воздушного транспорта должна быть внедрена система отчетности, позволяющая сотрудникам конфиденциально и безопасно сообщать о возможных пробелах в системе безопасности или подозрительной деятельности. Кроме того, делегаты решительно поддержали дальнейшую разработку и проведение подготовки по вопросам безопасности для всего авиационного персонала, независимо от занимаемых должностей и функций. Это охватывает как сотрудников на самых высоких уровнях управления, так и оперативный персонал, а также сотрудников служб безопасности и другой персонал, не занимающийся непосредственно вопросами безопасности.

2.3 ВЫВОДЫ

2.3.1 Конференция делает вывод о том, что:

- a) выявление и смягчение возникающих угроз, таких, как угрозы, создаваемые химическим, биологическим и радиологическим оружием (ХБР) и дистанционно пилотируемые авиационными системами (ДПАС), остается приоритетной задачей специалистов по авиационной безопасности. Необходимы обмен информацией и сотрудничество между ИКАО, государствами и отраслью для определения наилучших методов смягчения этих угроз;
- b) устранение и смягчение рисков в рамках киберпространства остается приоритетной задачей заинтересованных сторон в авиации. Сотрудничество и взаимодействие между заинтересованными сторонами имеет важнейшее значение для разработки всеобъемлющего подхода к обеспечению кибербезопасности;
- c) усилия отрасли по разработке будущей стратегии в области авиационной безопасности и безопасности аэропортов уже предпринимаются и имеют важное значение, но они также потребуют одновременного пересмотра действующих нормативных рамок, включая Приложение 17 ИКАО "Безопасность";
- d) интеграция надежной культуры авиационной безопасности для всего персонала (как занимающегося, так и не занимающегося авиационной безопасностью) на всех уровнях имеет исключительно важное значение для развития и поддержания эффективного режима безопасности;

- e) необходимо проведение регулярной ознакомительной подготовки всего персонала в области авиационной безопасности, поскольку сильная культура безопасности лежит в основе эффективности всех других мер по обеспечению авиационной безопасности;
- f) целевая, правильная и эффективная подготовка персонала и помощь в области авиационной безопасности играют ключевую роль в укреплении авиационной безопасности, и цель наращивания потенциала заключается в предоставлении государствам-членам знаний и возможностей для противодействия как существующим, так и возникающим угрозам.

2.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

2.4.1 Конференция рекомендует, чтобы:

- a) ИКАО и государства-члены продолжали разрабатывать оценки рисков для выявления уязвимостей в их системах авиационной безопасности и осуществлять наиболее эффективные меры безопасности для смягчения угроз;
- b) ИКАО, государства-члены и отраслевые организации, инвестирующие в разработку стратегий обеспечения кибербезопасности, продолжали разработку всеобъемлющей стратегии обеспечения кибербезопасности, а также механизмов выявления рисков и управления ими, включая обмен соответствующей информацией, связанной с кибербезопасностью;
- c) ИКАО приступила к подготовке технико-экономического обоснования для создания Группы экспертов по кибербезопасности с четкими временными рамками и на основе анализа пробелов для определения конкретных тем, которые могут не охватываться существующими группами экспертов, не откладывая при этом текущую работу Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности;
- d) ИКАО, государства-члены и отраслевые организации обеспечивали постоянное обновление существующих программ подготовки персонала с использованием передовой практики и технических достижений в области авиационной безопасности и разрабатывали новые программы подготовки с учетом возникающих угроз авиационной безопасности;
- e) государства и отрасль предприняли практические шаги по разработке и осуществлению программ повышения культуры безопасности и обеспечения осведомленности о вопросах безопасности, включая широко освещаемые кампании с использованием передовой практики и инструментов, предоставляемых ИКАО и региональными организациями, а также другими государствами, которые отражают их уникальные оперативные условия, и осуществляли эти программы для всех заинтересованных сторон в области авиации.

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

3.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

3.1.1 Секретариат представил рабочий документ HLCAS/2-WP/3, озаглавленный *"Ход реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности"* и документ HLCAS/2-WP/7, озаглавленный *"Пересмотр показателей механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)"*. Данный пункт повестки дня также рассматривался в рабочих документах: HLCAS/2-WP/8, представленном Грузией, Российской Федерацией и Швейцарией; HLCAS/2-WP/10, представленном Казахстаном в координации с Азербайджаном, Алжиром, Арменией, Беларусью, Грузией, Кыргызстаном, Марокко, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Таджикистаном, Тунисом, Туркменистаном, Узбекистаном и Украиной; HLCAS/2-WP/12, представленном Бразилией; HLCAS/2-WP/15 и HLCAS/2-WP/17, представленных Австрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации; HLCAS/2-WP/21, представленном Международным советом аэропортов; и HLCAS/2-WP 24, 25, 26 и 32, представленных Российской Федерацией.

3.2 ОБСУЖДЕНИЕ

3.2.1 Конференция выразила поддержку Глобальному плану обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и с признательностью отметила, что региональные конференции по авиационной безопасности, организованные Египтом, Панамой, Португалией и Таиландом, помогли государствам-членам получить более глубокое понимание ГПАБ.

3.2.2 Что касается хода осуществления этого Плана, то делегаты приветствовали различную обновленную информацию и опыт государств-членов и отрасли и призвали продолжать усилия по обеспечению прогресса в области авиационной безопасности. Был принят к сведению нынешний уровень осуществления, о котором сообщила ИКАО и который свидетельствует о необходимости более активных усилий государств-членов по достижению желательных глобальных целей, установленных ГПАБ.

3.2.3 Конференция также обсудила будущую эволюцию Плана, признав наличие ряда взаимодополняющих положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и Приложения 17 *"Безопасность"*. Таким образом, включение в будущем компонентов Приложения 9, связанных с безопасностью, в ГПАБ сделает этот План более последовательным не только с точки зрения глобальной безопасности, но и с точки зрения эффективности процессов.

3.2.4 Была выражена поддержка региональным инициативам и механизмам, призванным обеспечить успешное осуществление региональных дорожных карт. Делегаты также призвали другие государства оказывать поддержку региональным усилиям и, в соответствующих случаях, активно участвовать в них, учитывая важную роль региональных бюро ИКАО в содействии эффективному осуществлению Приложения 17.

3.2.5 Делегаты приняли к сведению представленную в рамках обмена опытом информацию о реализации ГПАБ в государствах. Это включает координацию деятельности между полномочными органами и эксплуатантами, новые технические методы досмотра жидкостей, электронные системы управления безопасностью и системы мониторинга работы оператора контрольно-пропускного пункта. Конференция также приветствовала новые предложения и изменения к ГПАБ, представленные отраслью.

3.2.6 Конференция поддержала усилия ИКАО по оказанию адресной помощи в устранении выявленных недостатков в области безопасности в государствах-членах, а также по наращиванию потенциала авиационной отрасли. Во избежание дублирования усилий и для обеспечения всестороннего понимания имеющихся возможностей многие делегаты подчеркнули важность того, чтобы ИКАО провела сравнительный анализ ресурсов и поставщиков услуг по наращиванию потенциала и уже выполненной, текущей и планируемой деятельности Организации.

3.2.7 Была выражена поддержка той важной роли, которую играет Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) в содействии успешному осуществлению ГПАБ и в укреплении и поддержании доверия к глобальной системе авиационной безопасности. Хотя Конференция поддержала предлагаемые изменения показателей, используемых в настоящее время в УППАБ-МНМ, она постановила, что обсуждение этого вопроса следует продолжить в рамках Исследовательской группы Секретариата (SSG) по УППАБ-МНМ и на следующем совещании Группы экспертов по авиационной безопасности. Подавляющее большинство участников Конференции поддержали проведение всеобъемлющего и фундаментального рассмотрения целей и методов УППАБ-МНМ с целью обеспечения того, чтобы эта программа могла эффективно поддерживать реализацию ГПАБ. Результаты этого всеобъемлющего обзора должны быть представлены на утверждение предстоящей 40-й сессии Ассамблеи.

3.3 ВЫВОДЫ

3.3.1 Конференция делает вывод о том, что:

- a) опыт государств свидетельствует о том, что ГПАБ и дорожные карты еще больше сплотили заинтересованные стороны вокруг вопросов повышения безопасности, выявления слабых сторон, обмена актуальной информацией и опытом и содействия внедрению новаторских решений в области авиационной безопасности;
- b) региональные/межрегиональные инициативы и механизмы способствуют совместной подотчетности в отношении целей и приоритетов ГПАБ и обеспечивают полезную платформу для координации соответствующих усилий. Региональные бюро ИКАО играют важную роль в оказании помощи государствам-членам в решении общих проблем и задач в области реализации ГПАБ;
- c) многие государства по-прежнему должны приложить значительные усилия для выполнения глобального обязательства относительно того, что 80 % прошедших проверку государств будут соответствовать желательному целевому показателю эффективной реализации (EI) в 65 % к 2020 году;
- d) наращивание потенциала ИКАО, отдельными государствами, региональными заинтересованными сторонами или заинтересованными сторонами в отрасли, имеют решающее значение в оказании помощи государствам в их усилиях по эффективному осуществлению мер безопасности, как того требует Приложение 17 "Безопасность", при этом не менее важны усилия ИКАО, предпринимаемые на высоком уровне с целью обеспечить политическую приверженность со стороны государств-бенефициаров, а также устойчивость преимуществ, полученных благодаря оказанной помощи;

- e) УППАБ-МНМ играет важную роль в успешном осуществлении ГПАБ. Поддержка государств посредством предоставления подготовленных и высококвалифицированных аудиторов УППАБ играет решающую роль в этом отношении;
- f) необходимо провести комплексное рассмотрение целей и методов УППАБ-МНМ, включая показатели, используемые для представления результатов проверок, для обеспечения доверия к международной системе авиационной безопасности и того, чтобы эта программа проверок могла эффективно поддерживать реализацию ГПАБ и его желательных целей;
- g) будущие варианты ГПАБ должны учитывать в качестве основных элементов постоянно растущий объем перевозок и перегруженность гражданской авиации, необходимость преодоления возникающих угроз безопасности и необходимость внедрения инновационных решений.

3.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

3.4.1 Конференция рекомендует, чтобы:

- a) государства предпринимали постоянные усилия по осуществлению ГПАБ и связанной с ним "дорожной карты" в целях достижения желательной глобальной цели, состоящей в том, чтобы 80 % прошедших проверку государств достигли минимального уровня EI в 65 % к 2020 году, а ИКАО следила за достигнутым прогрессом;
- b) ИКАО провела сравнительный анализ существующих ресурсов и поставщиков в области наращивания потенциала, с тем чтобы получить полное представление об имеющихся возможностях. ИКАО также должна провести сравнительный анализ выполненной, текущей и планируемой деятельности по наращиванию потенциала, с тем чтобы получить всеобъемлющую картину ситуации;
- c) последующие варианты ГПАБ способствовали более долгосрочному видению в отношении обеспечения усиленной безопасности, своевременного обмена информацией по вопросам авиационной безопасности и повышения эксплуатационной эффективности, частично за счет использования соответствующих компонентов Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, связанных с безопасностью;
- d) ИКАО во взаимодействии с государствами-членами и международными организациями провела комплексное и фундаментальное рассмотрение задач и методов УППАБ, включая показатели, используемые для представления результатов проверок, для принятия решения 40-й сессией Ассамблеи, с тем чтобы УППАБ играла полноценную роль в успешной реализации ГПАБ и в обеспечении доверия к международной системе авиационной безопасности.

Пункт 4 повестки дня. Развитие взаимодействия с другими областями деятельности

4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

4.1.1 Секретариат представил рабочий документ HLCAS/2-WP/4, озаглавленный *"Обеспечение надлежащего целостного рассмотрения элементов авиационного сектора, связанных с авиационной безопасностью, упрощением формальностей и безопасностью полетов"*. Данный пункт повестки дня также рассматривался в рабочих документах: HLCAS/2-WP/20, представленном Международным советом аэропортов и Международной ассоциацией воздушного транспорта; и HLCAS/2-WP/29, представленном Соединенными Штатами Америки.

4.2 ОБСУЖДЕНИЕ

4.2.1 Конференция обсудила синергизм между авиационной безопасностью, упрощением формальностей и безопасностью полетов. Настоятельно рекомендуется применять взаимодополняющий подход к обеспечению авиационной безопасности, безопасности полетов и пограничного контроля как в рамках ИКАО, так и на государственном уровне.

4.2.2 Было признано, что сотрудничество между различными государственными полномочными органами является чрезвычайно важным и что оно налажено во многих государствах, даже если не оформлено официально. Вместе с тем было также признано, что каждый сектор и полномочный орган по-прежнему имеют свои конкретные обязанности.

4.2.3 По этой причине Конференция сочла, что вопрос об интеграции элементов упрощения формальностей пограничного контроля в тематику авиационной безопасности требует дальнейшего изучения и анализа и что следует рассмотреть возможные правовые ограничения, связанные с обменом информацией между различными государственными полномочными органами.

4.2.4 Были отмечены усилия Организации Объединенных Наций (ООН) в области борьбы с терроризмом, и Конференция признала важность усилий ИКАО и ее государств-членов по осуществлению резолюции 2309 (2016) Совета Безопасности ООН.

4.2.5 Конференция отметила, что, как признается в резолюции 2396 (2017) Совета Безопасности ООН, данные системы предварительной информации о пассажирах (API) и данные записи регистрации пассажира (PNR) играют важную роль в борьбе с терроризмом. Поэтому следует продолжить рассмотрение вопроса о разработке Стандарта, касающегося использования данных PNR. Хотя была выражена широкая поддержка быстрому продвижению в этом вопросе, было отмечено, что при этом ни одна страна не должна остаться без внимания.

4.2.6 Признавая, что этот вопрос имеет отношение к работе Группы экспертов по авиационной безопасности, Конференция отметила, что Группа экспертов по упрощению формальностей в настоящее время является надлежащим органом для обсуждения вопроса о продвижении использования данных PNR. При этом должное внимание следует уделять защите основных прав пассажиров при сборе, использовании, обработке и защите данных PNR.

4.3 **ВЫВОДЫ**

4.3.1 Конференция делает вывод о том, что:

- a) для успешного предотвращения террористических актов как на земле, так и в воздухе в авиационном секторе необходимо провести комплексное и скоординированное рассмотрение вопросов безопасности, упрощения формальностей и обеспечения безопасности полетов;
- b) расширение межведомственного сотрудничества в целях совместного устранения целого ряда угроз в отношении безопасности границ и авиационной безопасности в аэропортах и на борту воздушных судов будет способствовать обеспечению безопасности границ, предотвращению преступных деяний и общим усилиям по борьбе с терроризмом;
- c) для обеспечения успешного выполнения резолюции 2309 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций ИКАО и ее государства-члены должны оставаться приверженными делу поддержки усилий ООН по борьбе с терроризмом;
- d) данные API и PNR оказались полезными средствами выявления и предотвращения незаконных поездок и поездок террористов и играют важную роль в предотвращении терроризма.

4.4 **РЕКОМЕНДАЦИИ**

4.4.1 Конференция рекомендует, чтобы:

- a) ИКАО изучила пути усиления взаимосвязи между авиационной безопасностью, безопасностью полетов и упрощением формальностей, включая взаимосвязь между Группой экспертов по авиационной безопасности и Группой экспертов по упрощению формальностей;
- b) ИКАО и государства-члены продолжали сотрудничать с учреждениями Организации Объединенных Наций, занимающимися вопросами борьбы с терроризмом, в том числе с Контртеррористическим управлением ООН (КТУ ООН) и Исполнительным директором Контртеррористического комитета ООН (ИДКТК ООН), в целях выполнения резолюции 2309 (2016) Совета Безопасности ООН;
- c) ИКАО приняла дальнейшие меры для более эффективного использования информации о пассажирах в целях предоставления сведений, оказания содействия и поддержки при выполнении задач обеспечения авиационной безопасности, включая принятие Стандарта(ов) ИКАО в отношении сбора, использования, обработки и защиты данных PNR в соответствии с резолюцией 2396 (2017) Совета Безопасности ООН.

Пункт 5 повестки дня. Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности

5.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

5.1.1 Секретариат представил рабочий документ HLCAS/2-WP/5, озаглавленный "*Эффективные и действенные меры авиационной безопасности*". Данный пункт повестки дня также рассматривался в рабочих документах: HLCAS/2-WP/9, представленном Соединенными Штатами Америки, Австралией, Бразилией, Канадой, Новой Зеландией, Южной Африкой, Катаром, Объединенными Арабскими Эмиратами и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА); HLCAS/2-WP/11, представленном Австралией, Кувейтом, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Оманом, Сингапуром и ИАТА; и HLCAS/2-WP/31, представленном Австралией, Канадой и Новой Зеландией.

5.2 ОБСУЖДЕНИЕ

5.2.1 Был достигнут широкий консенсус в отношении предложения обеспечить паритет между вопросами авиационной безопасности и безопасности полетов и повысить уровень значимости вопросов авиационной безопасности и упрощения формальностей в рамках ИКАО в целях укрепления ее деятельности и потенциала в этих областях в соответствии с бюджетным планированием ИКАО на следующий трехлетний период.

5.2.2 Многие делегаты поддержали предложение о проведении технико-экономического обоснования для определения вариантов создания Управления по авиационной безопасности и упрощению формальностей в рамках бюджета с нулевым номинальным ростом и призвали Совет ИКАО дать руководящие указания в этой связи в консультации с государствами-членами. Конференция также отметила, что это предложение не должно рассматриваться изолированно, а должно также учитывать другие варианты, которые она в настоящее время рассматривает комплексным образом. Некоторые делегаты выразили мнение, что только изменение названия подразделения не позволит достигнуть цели повышения значимости.

5.2.3 Учитывая важность обеспечения устойчивости мер безопасности для более эффективного и оперативного реагирования на новые и возникающие угрозы, государствам, ИКАО и другим заинтересованным сторонам было рекомендовано укреплять сотрудничество на национальном, региональном и международном уровнях. Это сотрудничество поможет найти новые пути снижения рисков для безопасности гражданской авиации и будет способствовать обмену соответствующей информацией, в том числе об угрозах для авиации, когда это возможно.

5.2.4 Ввиду полученной поддержки ряд делегатов указали, что деятельность Секретариата в области авиационной безопасности должна осуществляться за счет средств бюджета Регулярной программы; что касается обмена информацией, то следует уделять больше внимания защите информации, подлежащей обмену.

5.2.5 При рассмотрении документа WP/11 делегаты отметили преимущества применения системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, включая повышение эффективности и более экономное использование ресурсов. Однако делегаты отметили, что государствам следует обеспечить создание надежного режима контроля и надзора, который надлежащим образом гарантировал бы эффективность и устойчивость. Конференция также приняла к сведению инструктивный материал по этому вопросу, содержащийся в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Дос 8973).

5.2.6 Делегаты признали преимущества рассмотрения стандартов безопасности, основанных на результатах, как это предлагается в документе WP/31. Однако некоторые государства подчеркнули, что не следует упускать из виду базовые Стандарты, которые, как правило, имеют более директивный характер. Хотя было отмечено, что менее директивные стандарты могут способствовать использованию инновационных и многоуровневых подходов к обеспечению безопасности, некоторые делегаты выразили обеспокоенность по поводу того, что возникнут трудности с измерением эффективности и обеспечением применения таких основанных на результатах Стандартов, и отметили, что это может привести к возникновению пробелов в области безопасности.

5.3 **ВЫВОДЫ**

5.3.1 Конференция делает вывод о том, что:

- a) изменяющийся контекст угроз, в котором функционирует система мер безопасности в гражданской авиации, диктует необходимость надлежащей приоритизации вопросов авиационной безопасности и упрощения формальностей, а также обеспечения деятельности в этой области ресурсами. В рамках организационной структуры ИКАО существуют благоприятные возможности для установления паритета между вопросами безопасности полетов и авиационной безопасности;
- b) основанные на результатах подходы к осуществлению мер безопасности являются одним из основополагающих принципов разработки устойчивых мер обеспечения авиационной безопасности;
- c) соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, заключенные между государствами, занимающими аналогичные позиции, а также основанные на признании эквивалентности мер безопасности, могут обеспечить определенные преимущества, например, более эффективные перевозки, сокращение времени трансфера для пассажиров и повышение уровня удовлетворенности пассажиров.

5.4 **РЕКОМЕНДАЦИИ**

5.4.1 Конференция рекомендует, чтобы:

- a) Совет ИКАО стремился обеспечить паритет между вопросами авиационной безопасности и безопасности полетов в рамках ИКАО и поручил провести технико-экономическое обоснование с учетом мнений государств, используя комплексный подход для определения вариантов создания Управления по авиационной безопасности и упрощению формальностей в рамках бюджета с нулевым номинальным ростом. В этом технико-экономическом обосновании следует рассмотреть вопрос о том, в какой степени это может способствовать укреплению практического потенциала ИКАО в области авиационной безопасности, и его следует подготовить в сроки, которые позволят Совету располагать достаточным временем для его изучения и принятия решения до 40-й сессии Ассамблеи;

- b) ИКАО обеспечила устойчивость финансирования деятельности в области авиационной безопасности в соответствии с применимыми резолюциями Ассамблеи, признавая, что увеличение взносов государств в рамках следующего трехлетнего периода (будь то взносы в счет регулярного бюджета или добровольные взносы, финансовые взносы или взносы натурой) будет способствовать дальнейшему укреплению лидерства Организации в вопросах обеспечения авиационной безопасности во всем мире;
- c) ИКАО, государства и отрасль продолжали оценивать пригодность ориентированных на конечный результат подходов, когда это уместно, в соответствии с конкретными нормативными формулировками, содержащимися в Приложении 17 "Безопасность" и *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Дос 8973);
- d) государства поощрялись к заключению соглашений о сотрудничестве и применению системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости системы авиационной безопасности, избегая ненужного дублирования мер контроля в области безопасности в случаях, когда это соответствует инструктивным материалам, содержащимся в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Дос 8973) с внесенными в него поправками.

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Албания	Keri	Krislen
Алжир	Meghar Baacha Mesroua Benantar	Hocine Omar Amine Debaghine Fatima
Ангола	Silva Cahanda	Diogenes Henrique
Антигуа и Барбуда	Abraham	Peter
Аргентина	Ainchil Rubio Fernandez Loguzzo	Gustavo Eduardo Oscar Carlos R. Maria Fabiana
Австралия	Kirkwood Lucas Tiede Draney	Angus Samuel Andrew Maryanne
Австрия	Landrichter Schuetzner	Elisabeth Wolfgang
Бахрейн	Zaman Al Dosari	Khalifa Abdulaziz
Бельгия	De Lange	An
Боливия	Soruco	Javier Garcia
Бразилия	Bezerra Dittz Lares Freitas Taufner Monreal Silva Cavallari Pecoraro Santos	Ricardo Ivan Vitor Dan Dário Edson Luiz Gustavo Ricardo Filippi Roberto
Болгария	Leshev Popova Hristov	Stanimir Albena Nikolay
Кабо-Верде	Monteiro	Carlos Alberto

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Камерун	Aissatou	Ali Helai
	Tchoumy Kwani	Collins Divin
	Etundi	Englebert Zoa
	Nana	Mireille Levie
	Koki	Paule Assoumou
	Onana	Remy Ossong
Канада	Keenan	Michael
	McCrorie	Aaron
	Free	Christopher
	Neubauer	Frank
	Fachinan	Frédéric
	Pagé	Martial
	Langlais	Paul
	Nixon	Wendy
Hurley	Claude	
Центральноафриканская Республика	Jouso	Théodore
	Follot	François
Чад	Tahir Orozi	Mahamat
	Adjam	Mahamat
	Mahamat Ali	Djabir
Чили	Arancibia	Patricio
	Rodriguez	Juan Luis
	Mena	Alberto
	Cerda Gomez Gutierrez Riquelme	Eduardo Juan Carlos
Китай	Gao	Feng
	Xue	Rongguo
	Su	Jicheng
	Chen	Wengui
	Richard Wu	Chi Kwong
	Li	Enzhe
	Li	Fangfang
	Zhang	Guoliang
	Zhang	Hangting
	Liu	Hao
	Li	Ji
	Yang	Jingsong
	Zhao	Jingxing
	Wang	Keqiang
	Ku	Junyi
	Li	Xin
	Liu	Qigao
Yan	Ran	
Shi	Jinxin	

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Jun	Shi
	Sun	Hongguang
	Lam	Tat Ming
	Cheong	Wan Sze
	Li	Wanming
	Sun	Xinyu
	Yan	Long
	Gu	Yang
	Xie	Yong
	Heng	Wenqi
	Li	Jianxin
	Wan	King Doy David
	Wang	Xiaoning
	Ling	Xiaoni
	Wenliang	Zhai
	Sun	Jingtao
Колумбия	Ramirez	Mauricio
	Bejarano	Cesar
Конго	Dimou	Fidele
	Ondzotto	Maixent Raoul
	Almy Dimi	Albert
	Dzota	Serge Florent
	Okana	Claude Edgard
	Symphorien	Montole
	Batchi	Roméo Makaya
	Coulibaly	Sira
Кот-д'Ивуар	Silue	Sinaly
	Kanga	Charles Kouadio
	Hermann Milan	Daniel
Куба	Lopez	Armando L. Daniel
	Vázquez González	Mercedes
	Crespo Frasquieri	Mirta Marina
	Cruz Acosta	Juan José
	Rojas Alvarez	Nestar Maria
Кипр	Lemesianos	Antonios
Демократическая Республика Конго	Makila	Rex Kufulula
	Masengu Kabwika	Celine
	Mpunga Tshiumba	Jean
	Nsiye Ipan N'sondey	Leonard
Дания	Zauner	Marianne
Джибути	Djama Bahdon	Waberi

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Доминиканская Республика	Veras	Carlos
	Leonardo	José M.
	Teatin	Nathalie
Эквадор	Arellano	Ivan
	Patras	Alexandra
Египет	Elhefny	Sameh
	Khedr	Ahmed Hossein
	Elnashar	Wael Samir
Экваториальная Гвинея	Miko Angue	Leandro
	Nguema Mba Eyang	Leandro
	Edjang Ondo Nzang	Anatolio
	Esono Anguesomo	Estanislao
	Ng-Chin Yue	Jocelyne
	Ng Chin Yue	Julie
Эфиопия	Alemayehu	Getachew
Финляндия	Tupamaki	Matti
	Lankinen	Antti-Jussi
	Hirviranta	Jukka
Франция	Gandil	Patrick
	Bertoux	Philippe
	Risse	Eric
	Monnier	Isabelle
	Troadec	Magalie
	Revel	Pascal
	Hifdi	Sonia
	Deplace	Veronique
	Zizi	Farid
	Leclair	Gilles
	Escobar	Amélie
	Ybert	Juliette
Германия	Schwierczinski	Ulrich
	Naoumi	Nabil
	Schaefer	Christoph
	Huisman	Uwe
Гана	Kofi Adda	Joseph
	Mamphey	Kwame
	Alhassan	Abdulai
	Hanson Adu	Charles
	Edmund	Christina
	Laryea Adjei	Ebenezer
	Akohene Mensah	Emmanuel
	Agyen-Frempong	Eric

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Otchere Gyamera	Franklin
	Anthony	Gaisie
	Decardi-Nelson	George
	Grumah	Gideon
	Dekyem Attafuah	John
	Newman Ofori	Kofi
	Kwadzodeh	Nathaniel
	Mensah Acquah	Rexford George
Греция	Nassika	Ekaterini
	Koryfidou	Elpida
	Nikou	Georgios
	Mallia	Olga
	Lazari	Vassiliki
Гвинея	Kaba	Mamady
	Thiam	Sékou Oumar
Гайана	Ferguson	Annette
	Dorris	Abraham
	Field	Egbert
Гаити	Theramene	Bouchard
Гондурас	Ramírez	Héctor
Исландия	Atlason	Gudjon
Индия	Shekhar	Alok
Индонезия	Aron	Andy
	Afriyanto	Dwi
	Istiantono	Nur Isnin
	Setiawan	Oka
	Sugiono	Sugiono
	Faizasyah	Teuku
	Asrul Rose	Wendo
Исламская Республика Иран	Parvaresh	Farhad
Ирландия	Ring	Brendan
Израиль	Regev	Gad
Италия	Quaranta	Alessio
	Rusconi	Marco Riccardo
	Nicolai	Fabio
	D'Ambrosio	Laura
	Marciani	Raffaella
	Rizzi	Riccardo

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Kalpakjian	Kinda
Ямайка	Bartley	Althea
Япония	Kiuchi Wakamatsu Nakashima Nojima Yonaha Oshima Usami	Koichi Hirofumi Masahito Naoki Ryu Satoshi Munekatsu
Иордания	Misto Al-Nsour	Haitham Abdulla
Казахстан	Alzhanov Katyshev Meirambayev	Aibek Darkhan Yerzhan
Кения	Thuku Muthoga Kabugi Gababo Kandere Ogenche	Peter Beatrice George Iya John Tom
Кыргызстан	Akyshev Baiyshbaev	Kurmanbek Aibek
Ливан	Aziz Ezzat El Harake Nader Abou Alayoui Wehbe Hammad	Mohammed Ahmed Ali Georges Ibrahim Talal Souheil
Либерия	Nuquay Ciatta Gray	Emmanuel Felecia
Ливия	Benyousef	Abdurrahman
Мадагаскар	Ratovondrasantsoa	Pierrot Brechard
Малайзия	A'amali Ismail Abu Bakar Sulaiman	Khairul Saidifaizal Zamri
Мали	Dolo	Alassane

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Мальта	Aquilina	Saviour
	Tanti-Dougall	Rebekah
Мексика	Méndez Mayora	Dionisio
	Valle Álvarez	Dulce Maria
	Subirats	Armando
	Baños García	Ricardo
Монголия	Luvsansambuu	Byambasuren
	Damdin	Tuvshinbayar
Марокко	Mounji	Khalid
	Lahkim	Anass
	Mokadem	Hamid
	Benrochd	Tarik
	Osfour	Asmaa
Непал	Gautam	Bikram Raj
	Prasad Shrestha	Birendra
Нидерланды	Moerland	Robert
	Van Zanten	Ties
	Dorr	Mireille
	Muller	Teun
	Krips	Victor
Новая Зеландия	Ford	Chris
	Glover	Athol
	Wheeler	Mark
	Breeze	Murray
Никарагуа	Guido Yesca	Guillermo
Нигер	Karidio	Mahamadou
	Elhadji Ayaha	Ahmed
	Elhadji Boube	Abdoulkadri
	Moussa	Halidou
Нигерия	Sirika	Hadi
	Nuhu	Musa
	Okplefu	Akoja
	Ben Tukur	Mahmoud
	Ismail	Maryam
	Abubakar Sadiq	Usman Salim
	Amasa	Peter
	Sabiu	Zakari
	Usman	Muhtar
	Saleh	Dunoma

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Норвегия	Ek Kobberstad Viken Davidsen	Øyvind Lars Anne Margrethe Bjornar
Оман	Al-Jasasi Al Nuaimi Al Brashdi Al Raisi	Nasser Abdallah Abdullah Ahmed Munira
Пакистан	Khan	Tariq Azeem
Панама	Fonseca Mora Sarasqueta Oller Boufajreldin	Alfredo Francisco Germinal Tania
Папуа-Новая Гвинея	Terim	Michael Jack
Парагвай	Martínez Valinotti	Inés
Перу	López Bravo Linares Arenaza Gambarini	Doraliza Marcela Walter Ricardo Rubén
Филиппины	Noel Fernandez Soria Salido Oraa	Francisco Allan Joselito Miguel
Польша	Lebioda	Michal
Португалия	Pinto Fernandes	Carla Ricardo
Катар	Al Majid Alqahtani Gilchrist	Ahmed Fahad Ian
Республика Корея	Son Cheol Jang Lee Ha Jeong Hong Park Jo Lee Lee Kim Kim	Myoung-Soo Dong Yun Je Dong Soo Hye Rin Hyojin Jae-Wan Jinyoung Kwang-ho Miae Quehee Yongwon

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Kim	Young-Sik
	Jung	Aela
	Kangjun	Lee
Республика Молдова	Buzu	Nicolae
	Fiti	Alexandr
	Curca	Dorin
	Znagovanu	Marian
	Rogov	Alexei
Румыния	Grosu	Ion
	Encutescu	Sorin
Российская Федерация	Basargin	Victor
	Chertok	Vladimir
	Shablya	Alexey
	Sazonov	Andrey
	Sazonov	Dmitry
	Subbotin	Dmitry
	Sergeev	Gennadii
	Elfimov	Igor
	Milashevskiy	Igor
	Bikeeva	Irina
	Mikhalchenko	Kirill
	Agafonov	Konstantin
	Kulik	Leonid
	Ovchenkov	Nikolay
	Lavrentyev	Oleg
	Filippov	Vadim
	Domalevskaya	Yulia
	Batalov	Alexander
	Kirichenko	Galina
Саудовская Аравия	Alfozan	Mohammed Saad M.
	Al Sagaf	Ibrahim Ali
Сенегал	Niang	Adama
	Pereira	Alain
	Ndiaye	Ismael Masseck
Сьерра-Леоне	Baio	Moses Tiffa
	Tucker	Kugbei
Сингапур	Lim	Bernard
	Cheong	Chee Ming
	Ong	Chin Beng
	Ab Sukor	Shaikh Abdullah
	Ng	Tee Chiou
Словакия	Markova	Ivana

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Южная Африка	Mabaso	Levers
	Khoza	Poppy
	Kgomo	Fikile Vincent
	Gqeke	Luvuyo
	Makhoba	Makhosazana
	Peege	Tshepo
Испания	Aguado	Victor Manuel
	Nieto Sepulveda	Juan David
	Puente	José Manual
	Pacheco Serrano	Ismael
Судан	Mohamed Salih	Mahmoud Elhassan
	Abdelkraim	Elnour Yousif
Швеция	Cherfils	Ingrid
	Ramstedt	Annika
	Jansson Saxe	Helene
	Henriksson	Jessica
	Lundström	Linnea
	Vuokila	Samuli
Швейцария	Haldimann	Urs
	Schulthess	Christian
	Magnin	Olivier
Таиланд	Termpittayapaisith	Arkhom
	Wannako	Amphawan
	Jiaranoros	Atchimaporn
	Tangwongprasert	Chaowanee
	Komolvanich	Jitmate
	Gruaysuwan	Kanokporn
	Sangiampongsa	Maris
	Arunpakmongkol	Narong
	Vanarat	Natapong
	Wichiranon	Pilailak
	Buraruck	Raweewan
	Mustapa	Rusnee
	Benjanirat	Sarun
	Luangaram	Suksri
Pattamakowit	Suranchana	
Того	Komla	Adonko
	Bolidja	Langbatibe
Тринидад и Тобаго	Martin	Ted
	Mohammed	Shehenaz

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Тунис	Mghirbi	Kais
	Braham	Mohamed Walid
	Mejri	Amine
Турция	Çolak	Ali Riza
	Erel	Can
	Dortkol	Gokhan
	Sahinkaya	Ibrahim
	Turkseven	Onur
	Karabulut	Serdar
	Yalinkaya	Koray
	Kaya	Zeynep
Уганда	Sooma	Ayub
	Twijuke	J.W. Kabbs
Объединенные Арабские Эмираты	Al Suwaidi	Saif Mohammed
	Alhameli	Aysha
	Almahri	Seham
	Alketbi	Abdalla
	Al Hashimi	Abdulla
	Alshamisi	Arhama
	Qurwash	Buti
	Al Rais	Fahad
	Al Raqbani	Fahad
	Fernandes	Frederico
	Al Muhairi	Hamad
	Alhashmi	Hamed
	Alshamsi	Jasim
	Altayer	Mohammad
	Salem	Mohammad
	Al Nuaimi	Obaid
	Al Mutawa	Omar
	Alsuwaidi	Saeed
	Qadeer	Shahid
	Al Nahyan	Sultan
Musabbah	Tariq	
Alhajri	Younis	
Al Dhaheri	Abdulla	
Соединенное Королевство	Micklethwaite	Dan
	Carr	Gisela
	Rodmell	Mark
	Lloyd	David
	Spindura	Jillian
	Sawyer	Kevin
	Kelleher	Padhraic
	Chana	Raj
	Hutchinson	Vicky

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Объединенная Республика Танзания	Bokango	Raphael
	Majaliwa	Burhan
	Bugomola	Redemptus Peter
Соединенные Штаты Америки	Pekoske	David
	Sales	Nathan
	Fujimura	Paul
	Carter	Thomas
	Karasick	Andrew
	Ashley	Charlie
	Logisz	Katie
	Harding	Peter
	McErlain	Amy
	Mace	Bonnie
	Rosenberg	Esta M.
	Alvarez	Felix
	Gordon	Jennifer
	Powers	Krista
	Holemans	Luci
Earnhart	Mary	
Bilello	Michael	
Уругвай	De Medina	Fernando
	Battagliese Palladino	Gaetano
	De Iriondo	Marcelo Pardo
	Grana	Nancay
	Islas	Roderick
Венесуэла	Padron Barito	Anira Dinorys
	Chacon	Edgar

ОРГАНИЗАЦИЯ	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	Dridi Ngidi	Jamel Sheila
Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)	Moussa Diop Ep Sall Desmazieres Bakienon	Mohamed Aminata Jean François Louis
Международный совет аэропортов (МСА)	Gittens Bidwell Komine Macintosh Barrow Herbelles Samson Ratledge	Angela Christopher Daisuke Dwayne Jeffrey Nathalie Nathalie Nicholas
Арабская организация гражданской авиации (АКАО)	Bouloutar	Adil
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации	Voorbach Kohli Di Maio Eagles	Nico Nick Francesco Rob
Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOA)	Bakilana	Philbert
Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	Sciacchitano Reverdy Zannotti	Salvatore Patricia Antoine
Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)	Hird Mana	John Patrick
Европейский союз	Meersman Ross Guyaux Pechackova Hololei Moreaux Winkler Dejace Haugaard	Bartel Christopher Hana Henrik Jean-Paul Klaus Nathalie Per
Ассоциация "Глобальный экспресс" (GEA)	Grau Tanner	Carlos

ОРГАНИЗАЦИЯ	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)	Careen	Nick
	Vaughan	Matthew
	Antonini	Dominique
	Troczynski	Adam
	Mandelawy	Eli
	Beyer	Lauren
	Eran-Tasker	Martin
	Woodall	Michael
	Cooper	Pete
Blackiston	Tony	
Международный совет деловой авиации (МСДА)	Crumley	Gabriel
	Trethewey	Neil
	Brown	Steven
Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)	Higuchiuchi	Keiichi
	Sullivan	Sean
Международная организация уголовной полиции (ИНТЕРПОЛ)	Arm	Harald
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)	Guzmán Rodríguez	Agustín
	Couchman	Carole
Международный комитет сотрудников служб безопасности на борту	Gray	Janis
Межгосударственный авиационный комитет (МАК)	Iatsouk	Victor
Международный союз электросвязи	Vassiliev	Nikolai
Контртеррористический комитет Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (КТК ООН)	Seesmaa	Anne-Maria
	Chen	Weixiong
Контртеррористическое управление Организации Объединенных Наций	Voronkov	Vladimir
	Munro	Ian
	Alirzayeva	Sevil
	Kiragu	Ruth
Всемирный почтовый союз	Noor Hussein	Adan Bishar A.
Всемирная таможенная организация (ВТамО)	Steilen	Norbert

ПЕРЕЧЕНЬ РАБОЧИХ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ

WP №	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
1	Повестка дня Конференции, предварительная программа работы и организационные мероприятия	Секретариатом
2	Совершенствование управления факторами риска	Секретариатом
3	Ход реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности	Секретариатом
4	Обеспечение надлежащего целостного рассмотрения элементов авиационного сектора, связанных с авиационной безопасностью, упрощением формальностей и безопасностью полетов	Секретариатом
5	Эффективные и действенные меры авиационной безопасности	Секретариатом
6	Обновленная информация об угрозах и факторах риска для авиационной безопасности	Секретариатом
7	Пересмотр показателей механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)	Секретариатом
8	Инициатива по проведению последующей деятельности в связи с Региональной конференцией для регионов EUR/NAT по решению общих задач путем реализации глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) ИКАО (Лиссабон, 29–31 мая 2018 года)	Грузией, Российской Федерацией и Швейцарией
9	Повышение уровня вопросов авиационной безопасности и упрощения формальностей в ИКАО	Соединенными Штатами Америки, Австралией, Бразилией, Канадой, Новой Зеландией, Южной Африкой, Катаром, Объединенными Арабскими Эмиратами и Международной ассоциацией воздушного транспорта
10	Роль Европейского и Североатлантического регионального бюро ИКАО в координации действий по внедрению требований Приложения 17 в рамках ГПАБ и региональной "дорожной карты"	Казахстаном в координации с Азербайджаном, Алжиром, Арменией, Беларусью, Грузией, Кыргызстаном, Марокко, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Таджикистаном, Тунисом, Туркменистаном, Узбекистаном и Украиной
11	Признание эквивалентности мер обеспечения авиационной безопасности. Контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута	Австралией, Кувейтом, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Оманом, Сингапуром и Международной ассоциацией воздушного транспорта
12	ГПАБ: улучшение координации между ведомствами и эксплуатантами	Бразилией
13	Повышение осведомленности других учреждений и организаций о мерах авиационной безопасности	Австралией, Аргентиной, Бельгией, Бразилией, Египтом, Иорданией, Испанией, Италией, Канадой, Катаром, Нигерией, Новой Зеландией, Португалией, Российской Федерацией, Сенегалом, Сингапуром, Объединенными

WP №	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
		Арабскими Эмиратами, Соединенными Штатами Америки, Францией, Швейцарией, Эфиопией, Южной Африкой, Японией, Международной ассоциацией воздушного транспорта и Международным советом аэропортов
14	Содействие подготовке в области авиационной безопасности	Сингапуром
15	Наращивание потенциала: достижение конкретных результатов	Австрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации
16	Инсайдерская угроза и культура обеспечения авиационной безопасности	Австрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации
17	Роль Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности ИКАО в обеспечении устойчивости Глобального плана обеспечения авиационной безопасности	Австрией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации
18	Разработка глобальной стратегии обеспечения кибербезопасности	Румынией
19	Развитие культуры безопасности	Бельгией, Германией, Италией, Канадой, Катаром, Новой Зеландией, Португалией, Румынией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Швейцарией и Международным советом аэропортов
20	Комплексный подход к угрозам безопасности границ и авиационной безопасности в аэропортах	Международным советом аэропортов и Международной ассоциацией воздушного транспорта
21	Уточнения и дополнения к Глобальному плану обеспечения авиационной безопасности	Международным советом аэропортов
22	Перспективы обеспечения авиационной безопасности в аэропортах	Международным советом аэропортов и Международной ассоциацией воздушного транспорта
23	Обмен информацией в области авиационной безопасности между государствами	Египтом, Иорданией, Объединёнными Арабскими Эмиратами, Оманом и Саудовской Аравией
24	О ходе реализации ключевых приоритетных результатов Глобального плана обеспечения авиационной безопасности ИКАО в Российской Федерации	Российской Федерацией
25	Инновационные технологии, применяемые для автоматизации контроля состояния работоспособности операторов рентгеновских установок и повышения качества выполняемого ими должностного функционала	Российской Федерацией
26	Инновационная технология интеграции и контроля информационных потоков по безопасности в аэропорту для повышения эффективности системы управления авиационной безопасностью	Российской Федерацией

WP №	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
27	Цифровая защита воздушных судов – комплексный подход	Международной ассоциацией воздушного транспорта
28	Путь к сотрудничеству, партнерству и повышению авиационной безопасности	Международной ассоциацией воздушного транспорта
29	Стандарт(ы) PNR	Соединенными Штатами Америки
30	Отчетность и культура авиационной безопасности	Ирландией
31	Преимущества Стандартов Приложения 17, ориентированных на конечный результат	Австралией, Канадой и Новой Зеландией
32	Инновационные технологии, применяемые для идентификации химических веществ при проведении предполетного досмотра	Российской Федерацией

IP №	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
1	Порядок подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной (авиационной) безопасности	Российской Федерацией
2	УППАБ-МНМ и подход Франции к оценке мер безопасности	Францией

КОММЮНИКЕ ВТОРОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 29–30 ноября 2018 года

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) провела свою Вторую Конференцию высокого уровня по авиационной безопасности в Штаб-квартире Организации в Монреале (Канада) 29–30 ноября 2018 года.

В Конференции приняли участие более 540 представителей из 107 государств-членов и 22 международных и региональных организаций, а также отраслевых объединений.

Признавая исключительную важность авиационной безопасности во всей глобальной системе гражданской авиации и сохраняющиеся угрозы и проблемы безопасности, с которыми сталкивается сектор международного воздушного транспорта, Конференция отметила:

- a) что глобальный терроризм и угрозы безопасности международных воздушных перевозок, такие как инсайдерская угроза и киберугрозы, по-прежнему существуют и развиваются и должны быть устранены, учитывая увеличение объема пассажирских перевозок;
- b) что осведомленность об этих угрозах и связанных с ними рисках необходимо повышать путем обмена информацией между государствами и с заинтересованными сторонами и уделяя постоянного внимания Заявлению о глобальном контексте риска;
- c) решительную поддержку осуществления Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), принятого в ноябре 2017 года, и с удовлетворением отметила региональные конференции по авиационной безопасности, организованные Египтом, Панамой, Португалией и Таиландом;
- d) что ГПАБ обеспечивает новые возможности для дальнейшего укрепления целей и методик УППАБ;
- e) что в Приложении 17 "*Безопасность*" содержатся меры, которые в первую очередь предназначены для преодоления новых угроз авиационной безопасности, однако определенные меры, осуществляемые в аэропортах, могут способствовать удовлетворению потребностей как в области пограничного контроля, так и в области авиационной безопасности;
- f) что связанные с безопасностью компоненты упрощения формальностей, предусмотренные в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", такие как использование предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи регистрации пассажира (PNR), являются эффективными механизмами предотвращения совершения террористами и другими преступниками их деяний или недопущения избежания ими судебного преследования;
- g) что Совет Безопасности Организации Объединения Наций (СБ ООН), приняв резолюцию 2309 (2016) в сентябре 2016 года и резолюцию 2396 (2017) в декабре 2017 года, признал важность повышения уровня авиационной безопасности в борьбе с террористическими угрозами международной гражданской авиации и решении проблем, связанных с иностранными боевиками-террористами;

- h) что дальнейшее сотрудничество и координация между ИКАО и ООН будут способствовать глобальным усилиям в этой области и позволят избежать дублирования деятельности;
- i) что всем заинтересованным сторонам необходимо продолжать разрабатывать новые и новаторские подходы с целью укрепления авиационной безопасности и противодействия существующим и возникающим угрозам;
- j) что все заинтересованные стороны будут и впредь прилагать усилия в целях принятия эффективных мер авиационной безопасности, упрощения эффективных пассажирских перевозок и перемещения груза;
- k) важность укрепления сотрудничества и взаимодействия между государствами и заинтересованными сторонами в области оказания технической помощи и наращивания потенциала государств в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

Далее участники Конференции согласовали ряд выводов и рекомендаций совещания высокого уровня, которые будут представлены Совету ИКАО для дальнейшего рассмотрения и утверждения до проведения 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9258-643-0



9

789292

586430