

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАБОТЫ
В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов¹ и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе представлены предложения по приоритетным направлениям работы в сфере авиационной безопасности на основе выводов и рекомендаций Конференции ИКАО высокого уровня по авиационной безопасности, которая проводилась в Монреале с 12 по 14 сентября 2012 года.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть описанные в настоящем рабочем документе рекомендации в отношении приоритетных направлений политики и работы в поддержку проводимого ею обзора резолюции А37-17 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства", и тем самым внести вклад в подготовку программы работы ИКАО на трехлетний период 2014-2016 гг. в области авиационной безопасности.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В "Авиационная безопасность"
<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемые приоритетные направления работы для ИКАО должны финансироваться из регулярного бюджета организации.
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А37-17 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Конференция высокого уровня по авиационной безопасности (далее Конференция) предоставила государствам-членам и наблюдателям ИКАО уникальную возможность обсудить достигнутые результаты разработки и внедрения политики в области авиационной безопасности. В рамках Конференции были сделаны выводы и рекомендации для регулирования дальнейшей деятельности ИКАО и ее программы работы в области авиационной безопасности, которые следует поддержать.

2. **ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛИТИКИ**

2.1 ***Система авиационной безопасности, основанная на оценке рисков***

2.1.1 Конференция *"призвала ИКАО, государства-члены и заинтересованные стороны отрасли принять основанный на оценке риска подход к обеспечению авиационной безопасности"* и *"приветствовала проявленную ИКАО инициативу принятия заявления о контексте риска..."*. Несмотря на то, что ИКАО не может в силу своей специфики проводить оценки угрозы для сектора воздушного транспорта, ее Заявление о глобальном контексте риска (RCS) содержит ценную общую информацию о риске. Эффективность любого режима обеспечения авиационной безопасности зависит от его способности устранять угрозы и препятствовать использованию уязвимых мест гражданской авиации в целях совершения акта незаконного вмешательства; это включает в себя управление факторами риска, связанными с такими угрозами и уязвимыми местами. Принятый, основанный на оценке риска подход к обеспечению авиационной безопасности, должен охватывать ряда областей, включая: i) разработку мер по обеспечению авиационной безопасности в Приложении 17 ИКАО, ii) принятие решений относительно распределения ограниченных ресурсов на эксплуатационном уровне, iii) определение того где, как и когда ИКАО следует проводить проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности; и iv) определение своевременных и соразмерных мер реагирования на террористические атаки и попытки террористических атак.

2.2 ***Устойчивость мер авиационной безопасности***

2.2.1 Конференция *"предложила ИКАО и ее государствам-членам рассмотреть вопрос о разработке более ориентированного на результаты подхода при осуществлении регулирования в сфере авиационной безопасности..."* и *"подчеркнула важность определения эффективных, функционально жизнеспособных и экономически устойчивых мер авиационной безопасности, учитывающих интересы пассажиров"*. Таким образом, следует признать, что меры авиационной безопасности, реализуемые в государствах-членах, могут отличаться друг от друга при условии, что они, по меньшей мере, соответствуют Приложению 17 и позволяют достичь необходимых результатов в области обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, эффективность и устойчивость таких мер предполагают надлежащий учет их экономических и эксплуатационных последствий, а также необходимость не допустить неблагоприятного воздействия на процесс упрощения формальностей применительно к пассажирам и грузам.

2.3 ***Признание мер авиационной безопасности***

2.3.1 Конференция *"настоятельно рекомендовала государствам – членам ИКАО совместно изучать механизмы взаимного признания, включая концепцию контроля в целях*

безопасности в одном пункте маршрута, которые признают эквивалентность мер авиационной безопасности в тех случаях, когда они обеспечивают аналогичные результаты, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном обмене информацией в отношении их систем авиационной безопасности". Этот принцип, который уже признан в Приложении 17, должен основываться на объективных и надежных критериях, таких как: i) обеспечение единообразия в нормативной области; ii) согласованный всеобъемлющий и постоянный процесс валидации, включая возможность проверки на местах; и iii) эффективный и постоянный обмен информацией между полномочными органами государств в отношении их систем авиационной безопасности. Такое признание позволит избежать ненужного дублирования мер авиационной безопасности, оптимизируя таким образом использование ограниченных ресурсов и устраняя препятствия для пассажирских авиаперевозок и торговли.

2.4 ***Координация действий между различными организациями***

2.4.1 Координация действий между различными организациями, отвечающими за один или несколько аспектов обеспечения авиационной безопасности, является необходимым условием для применения всеобъемлющего и комплексного подхода к обеспечению авиационной безопасности, который выходит за рамки четко определенных традиционных сфер компетенции, и недопущения разрывов в передаче информации о безопасности, которая может быть важна для предотвращения актов незаконного вмешательства, а также расхождений между соответствующими требованиями, которые могут ослабить систему или нарушить ее работу. Можно привести следующие примеры: i) усилия по согласованию подхода к обеспечению авиационной безопасности авиагруза и почты со Всемирной таможенной организацией и Всемирным почтовым союзом для того, чтобы стимулировать синергию между соответствующими требованиями, избегать дублирования и снижать расходы для отрасли; ii) сотрудничество между всеми организациями, работающими на национальном уровне или уровне аэропортов в области защиты неконтролируемых зон в целях повышения уровня авиационной безопасности этих зон аэропортов; а также iii) сотрудничество в области мер обеспечения кибербезопасности и безопасности системы ОрВД.

2.5 ***Меры оказания содействия***

2.5.1 Конференция "призвала государства – члены ИКАО надлежащим и безопасным образом обмениваться результатами проверок в рамках УППАБ в целях концентрации усилий по наращиванию потенциала ..." и "призвала государства – члены ИКАО и соответствующие заинтересованные стороны, такие как региональные организации, заключать "партнерские соглашения" в целях организации и осуществления деятельности по укреплению потенциала...". Таким образом, следует повысить эффективность выбора объектов помощи и основывать ее на таких критериях, как: i) уровень и характер факторов риска для авиации и риска, создаваемого ею; ii) имеющиеся уязвимые места в конкретных странах. Тщательный анализ результатов проверки УППАБ ИКАО и других источников информации (например, региональных систем контроля за соблюдением требований) должен содержать необходимую информацию об этих уязвимых местах; и iii) обязательства получающего помощь государства-члена по реализации этих мер.

3. **ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ**

3.1 Для того чтобы способствовать определению программы работы ИКАО на трехлетний период 2014–2016 гг. и определению приоритетных видов деятельности, описанные

выше приоритетные направления политики должны быть полностью интегрированы в работу ИКАО путем выполнения следующих задач.

3.2 **Осуществление мер по обеспечению авиационной безопасности на основе оценки факторов риска.** Для государств-членов, выбравших этот подход, RCS предлагает методику для разработки собственной оценки риска на национальном уровне. ИКАО следует регулярно обновлять RCS на основе информации, предоставленной государствами-членами. Кроме того, применяя основанный на оценке риска подход к обеспечению авиационной безопасности, ИКАО следует:

- a) Провести анализ имеющихся оценок риска в свете недавних событий.
- b) разрабатывать дальнейшие оценки риска с учетом новых и появляющихся угроз. Например, риски кибератак на системы аэронавигации и ОрВД стали реальностью, учитывая технические разработки на борту ВС, а также технологические и эксплуатационные процедуры ОрВД, обсуждавшиеся на Двенадцатой Аэронавигационной конференции. Сотрудничество между соответствующими группами экспертов и консультативными органами по ОрВД, а также Группой экспертов AVSEC, с одной стороны, и отраслью и регулируемыми органами, с другой стороны, является ключевым условием для того, чтобы в этих областях были определены меры, необходимые в техническом и эксплуатационном плане.
- c) Вносить дальнейшие изменения в Приложение 17, а также в содержание Руководства ИКАО по обеспечению авиационной безопасности и документации по подготовке. В частности, следует провести анализ превентивных мер авиационной безопасности, указанных в Приложении 17, с точки зрения риска и впоследствии представить предложения по внесению поправок.
- d) Рекомендовать государствам-членам реагировать соразмерным и скоординированным образом на акты незаконного вмешательства в гражданскую авиацию во избежание слишком резкой реакции, которая негативно отразится на секторе воздушного транспорта и будет неправильно воспринята обществом.

3.3 **Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности.** В своей работе по дальнейшему совершенствованию глобальной системы регулирования авиационной безопасности ИКАО следует поощрять проведение должного анализа потенциального воздействия новых мер, с тем чтобы они были соразмерными и практически выполнимыми, учитывали ожидающееся увеличение мирового объема пассажирских перевозок и не оказывали негативного воздействия на авиационную отрасль, на экономические интересы в целом или на обслуживание пассажиров. Этот анализ должен включать в себя рассмотрение влияния на:

- a) управление инфраструктурой аэропорта и ее использование, в том числе влияние на стоимость и (пере-)распределение ресурсов;
- b) применимость этих мер как к сотрудникам, так и к пассажирам;
- c) затраты для правительства и отрасли;
- d) технологические требования и использование технологии;
- e) другие области, такие как безопасность полетов или охрана окружающей среды;
- f) обслуживание пассажиров, в том числе права, достоинство пассажиров, а также защиту их личных данных.

3.4 **Усиление авиационной безопасности авиагруза и почты.** В соответствии с выводами Конференции относительно снижения смягчению рисков для авиагруза и почты был достигнут значительный прогресс благодаря недавнему принятию обновленных Стандартов Приложения 17. Но это является лишь первым шагом вперед, и необходимо продолжать работу, с тем чтобы груз и почта проходили физический досмотр, либо через защищенную цепь поставок (включая утверждение известных грузоотправителей и зарегистрированных агентов соответствующими полномочными органами или от лица таких органов), а также, чтобы груз и почта впоследствии были защищены от незаконного вмешательства.

3.5 **Ликвидация угрозы, представляемой жидкими взрывчатыми веществами.** В соответствии с выводами Конференции, ИКАО и ее государствам-членам следует внедрить меры контроля в целях безопасности, в том числе для того, чтобы ликвидировать угрозы, которые представляют собой взрывчатые вещества в виде жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) и, где возможно, выполнять это с помощью технических средств. В части снижения угроз для гражданской авиации, которые представляют собой взрывчатые вещества, комплексный подход должен включать в себя методы определения любых видов взрывчатых веществ путем использования передовых технических средств досмотра.

3.6 **Целевая направленность помощи и измерение ее эффективности.** ИКАО следует, предоставляя инструктивный материал и проводя подготовку персонала, активно оказывать помощь государствам-членам в их усилиях, направленных на соблюдение положений Приложения 17, в том числе новых стандартов по обеспечению безопасности авиагруза и почты и таможенных стандартов. ИКАО следует занять активную позицию в деле определения объектов, приоритизации и координации такой помощи, работая с государствами и организациями, выступающими в качестве доноров, и бенефициарами, а также с партнерами по отрасли с целью обеспечения устойчивости такой деятельности. В соответствии с выводами Конференции ИКАО следует продолжать разрабатывать и впоследствии внедрять показатели эффективности, соединяя воедино критерии и методы для оценки эффективности и устойчивости проектов оказания помощи.

4. **ВЫВОДЫ**

4.1 Ассамблее предлагается рассмотреть описанные в настоящем рабочем документе предложения в отношении приоритетных направлений работы в поддержку проводимого ею обзора резолюции А37-17: *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*, и тем самым внести вклад в подготовку программы работы ИКАО на трехлетний период 2014-2016 гг.