

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

ДОКЛАД

Утвержден Конференцией
и опубликован с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

ДОКЛАД

Утвержден Конференцией
и опубликован с санкции Генерального секретаря

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

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

**Doc 9990. Доклад Конференции высокого уровня
по авиационной безопасности**

Номер заказа: 9990

ISBN 978-92-9249-133-8

© ИКАО 2012

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 Конференции высокого уровня
по авиационной безопасности

Имею честь представить доклад Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале с 12 по 14 сентября 2012 года.



Султан Бин Саид Аль-Мансури
Председатель

Монреаль, 14 сентября 2012 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. Должностные лица	ii-2
6. Секретариат	ii-2
7. Принятие повестки дня	ii-3
8. Порядок работы	ii-3
9. Документация	ii-4
ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ	
Пункт 1 повестки дня. Заявление ИКАО о глобальном контексте риска	1-1
Пункт 2 повестки дня. Усиление безопасности авиагруза	2-1
Пункт 3 повестки дня. Борьба с внутренней угрозой	3-1
Пункт 4 повестки дня. Эволюция процесса проверок в сфере авиационной безопасности: прозрачность	4-1
Пункт 5 повестки дня. Создание потенциала и техническая помощь	5-1
Пункт 6 повестки дня. Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности: эквивалентность	6-1
Пункт 7 повестки дня. Роль программы машинночитываемых проездных документов (МСПД), предварительной информации о пассажирах (API) и записей регистрации пассажиров (PNR)	7-1
Пункт 8 повестки дня. Стимулирование технологических разработок и новшеств	8-1
Пункт 9 повестки дня. Прочие вопросы	9-1
Добавление А. Список участников	А-1
Добавление В. Перечень рабочих и информационных документов	В-1
Добавление С. Коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности	С-1

КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 На первом заседании своей 194-й сессии Совет утвердил повестку дня Конференции высокого уровня по авиационной безопасности со сроком ее проведения в Штаб-квартире ИКАО с 12 по 14 сентября 2012 года. Целями Конференции являются: предоставить государствам и заинтересованным сторонам авиационной отрасли возможность обсудить существующие и будущие проблемы в сфере авиационной безопасности, достичь глобального консенсуса в отношении ключевых приоритетов авиационной безопасности и обеспечить, чтобы обязательства, заявленные государствами в ходе серии региональных конференций, состоявшихся в 2011 и 2012 годах, завершились согласованной реализацией Декларации ИКАО по авиационной безопасности за счет укрепления международного сотрудничества.

2. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ

2.1 Конференция высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS) состоялась в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 12 по 14 сентября 2012 года.

3. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

3.1 В работе Конференции приняли участие 733 представителя из 132 государств-членов и 23 международных и региональных организаций и отраслевых объединений. Участники высокого уровня включали 24 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* (Doc 8683) делегации представили документы о полномочиях, подписанные от имени соответствующего государства или организации надлежащим образом на то уполномоченным лицом.

4. ОТКРЫТИЕ

4.1 **Вступительное слово министра транспорта, инфраструктуры и сообществ и министра ведомства экономического развития Канады для регионов Квебека и Ньюфаундленда Дени Лебеля**

4.1.1 Конференцию открыл почетный Дени Лебель. Отметив существенный прогресс, достигнутый в деле усиления авиационной безопасности в период после трагических событий 11 сентября 2001 года и более поздних попыток нанести ущерб авиации и подорвать доверие к авиатранспортной системе, министр Лебель призвал ИКАО и ее государства-члены от имени авиапассажиров и глобальной экономики, зависящей от возможностей торговли и инвестиций, продолжать повышать уровень безопасности. Министр признал критически важную роль, которую играет ИКАО в сфере укрепления глобальной авиационной безопасности, и

отметил шаги, осуществляемые Канадой в целях реализации положений Декларации ИКАО по авиационной безопасности и предпринятия соответствующих инициатив в сотрудничестве с ИКАО и, на двусторонней основе, с другими государствами для устранения угроз и оказания содействия дальнейшему росту торговли. Министр Лебель охарактеризовал ИКАО как надлежащую организацию для того, чтобы решать вопросы авиационной безопасности и выступать инициатором решения других проблем, стоящих перед глобальной авиацией, и настоятельно призвал все государства-члены продолжать оказывать поддержку коллективным усилиям ИКАО в деле сохранения и усиления целостности глобальной авиационной системы.

4.2 **Приветствие Президента Совета г-на Роберто Кубе Гонсалеса**

4.2.1 Президент Совета напомнил о главных причинах созыва совещания на высоком уровне через 11 лет после событий 11 сентября 2001 года. Отметив, что принятая ИКАО в 2002 году глобальная стратегия успешно служит интересам авиационного сообщества, Президент при этом указал, что угрозы для безопасности стали более сложными, а проблемы уязвимости глобальной авиационной системы решаются не в полной мере. Более того, не полностью устранены значительные проблемы в сфере авиационной безопасности и другие недостатки, выявленные в ходе проверок ИКАО. Президент подчеркнул необходимость осуществления устойчивых процессов обеспечения безопасности в свете растущего спроса на авиатранспортные услуги. Указав на важное значение усиления сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами, Президент выразил благодарность государствам, которые провели у себя региональные конференции по авиационной безопасности в 2011 и 2012 годах в целях оказания содействия реализации Декларации ИКАО по авиационной безопасности и достижению глобального консенсуса на Конференции высокого уровня. В заключение своего выступления Президент подчеркнул предоставляемые Конференцией высокого уровня возможности подтвердить совместные обязательства, направленные на всестороннее решение глобальных проблем авиационной безопасности в предстоящий период.

4.2.2 С вступительными речами также выступили высокие должностные лица из Бахрейна, Буркина-Фасо, Венесуэлы, Индии, Малайзии и Российской Федерации, проинформировавшие о прогрессе, достигнутом в этих странах и регионах в области реализации совместных заявлений, принятых по результатам региональных конференций по авиационной безопасности, проведенных в 2011 и 2012 годах, и положений Декларации ИКАО по авиационной безопасности. В контексте своей поддержки региональных конференций и участия в них выступили также высокие должностные лица из Соединенных Штатов Америки и Европейского Союза.

5. **ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА**

5.1 По предложению Венесуэлы, которое было поддержано Индонезией, председателем Конференции был избран его превосходительство султан Бин Саид Аль-Мансури (Объединенные Арабские Эмираты), а заместителем председателя был избран его превосходительство Ноэль Уедраого (Буркина-Фасо).

6. **СЕКРЕТАРИАТ**

6.1 Под руководством директора Авиатранспортного управления г-на Бубакара Джибо функции секретаря Конференции исполнял начальник Отдела авиационной безопасности г-н Джим Мариотт. Советниками секретаря Конференции были начальник Секции политики в области

авиационной безопасности и упрощения формальностей г-н Стивен Р. Берти, начальник Секции проверок в области авиационной безопасности г-н Армандо Куирос и начальник Секции поддержки внедрения и развития – авиационная безопасность г-н Дэйвид Тидж. Секретарю также оказывали помощь сотрудники Секции политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей г-н Анда Джоожонегоро, г-н Алек Доазан, г-н Стефен Венгер и г-жа Дениз Барки.

6.2 Административное обслуживание и техническое обеспечение осуществлялись под общим руководством директора Административного управления д-ра Фань Лю начальником Отдела переводов и публикаций г-ном Ламином Шерифом, которому оказывала помощь начальник Сектора контроля за документацией г-жа Далиа Рахмани, и начальником Секции обслуживания конференций и помещений г-жой Линдой Дери, которой оказывали помощь сотрудник по обслуживанию конференций г-н Фредерик Летюлье, а также технические специалисты по оборудованию конференций г-н Дэн Хатчинз и г-н Уильям Брофи. Обслуживание в области информационных технологий осуществлялось под руководством начальника Секции информационных и связанных технологий г-на Д.Ван.

6.3 Другие услуги специалистов предоставлялись под руководством заместителя директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям г-на Джона В. Огустина, начальника Сектора коммуникаций г-жи Стефан Дюбуа и советника по безопасности, начальника Сектора безопасности и охраны ИКАО г-на Поля Ланглэ.

7. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

7.1 Конференция рассмотрела повестку дня и предварительную программу, представленные в добавлениях А и С рабочего документа HLCAS-WP/1 Revised, и приняла следующую повестку дня:

Пункт 1 повестки дня.	Заявление ИКАО о глобальном контексте риска
Пункт 2 повестки дня.	Усиление безопасности авиагруза
Пункт 3 повестки дня.	Борьба с внутренней угрозой
Пункт 4 повестки дня.	Эволюция процесса проверок в сфере авиационной безопасности: прозрачность
Пункт 5 повестки дня.	Создание потенциала и техническая помощь
Пункт 6 повестки дня.	Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности: эквивалентность
Пункт 7 повестки дня.	Роль программы машиночитываемых проездных документов (МСПД), предварительной информации о пассажирах (API) и записей регистрации пассажиров (PNR)
Пункт 8 повестки дня.	Стимулирование технологических разработок и новшеств
Пункт 9 повестки дня.	Прочие вопросы

8. ПОРЯДОК РАБОТЫ

8.1 Конференция провела свою работу в качестве единого органа на основе предварительной программы, изложенной в добавлении С к рабочему документу HLCAS-WP/1 Revised. В работе Конференции были учтены применимые положения *Постоянных правил процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Doc 8683).

9. ДОКУМЕНТАЦИЯ

9.1 Конференция рассмотрела рабочие документы 1–47 и информационные документы 1–18, перечисленные в добавлении В к настоящему докладу.

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

ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ

Пункт 1 повестки дня. Заявление о глобальном контексте риска

1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.1.1 Австралия, Германия, Израиль, Канада, Нидерланды, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция и Швейцария представили рабочий документ HLCAS-WP/10, озаглавленный "*Заявление о глобальном контексте риска*". С данным пунктом повестки дня также связан информационный документ HLCAS-IP/5, представленный Кубой.

1.2 ОБСУЖДЕНИЕ

1.2.1 В качестве отправного пункта прений по данному вопросу участники Конференции рассмотрели документ WP/10, в котором содержится связанная с заявлением о глобальном контексте риска (RCS) методика и соответствующий сокращенный вариант RCS и дается обзор угроз безопасности, риска и уязвимых мест авиации. В документе приводится описание общей ситуации с точки зрения угроз и рисков, составленное с учетом информации, полученной от разведывательных и правоохранительных органов, а также материалов, предоставленных членами Рабочей группы по угрозам и рискам (WGTR) Группы экспертов по авиационной безопасности.

1.2.2 Конференция приняла к сведению результаты оценки различных видов угрозы и приветствовала предложение ИКАО выпустить глобальное заявление RCS в качестве документа ИКАО, который будет дополняться информацией, поступающей от WGTR по мере появления свидетельств о новых угрозах и рисках.

1.2.3 Конференция согласилась с тем, что RCS не предполагается использовать в качестве замены собственных оценок рисков, проводимых государствами, или осуществляемой ими в настоящее время деятельностью по оценке рисков, поскольку такие вопросы остаются в сфере суверенных обязанностей. Было подчеркнуто, что RCS послужит полезным инструментом для разработки оценок рисков с учетом фактических данных и определения возможных действий по смягчению рисков, которые государства могут предпринимать для реализации программ обеспечения безопасности, основанных на оценке рисков.

1.2.4 Конференция отметила, что в разных регионах риски будут разными, и подчеркнула необходимость обеспечения того, чтобы при дальнейшей разработке RCS в нем учитывались региональные контексты.

1.2.5 Один делегат отметил тот факт, что любое принимаемое данной Конференцией решение может иметь бюджетные последствия, которые необходимо учитывать, и усомнился в том, что такой документ, содержащий конфиденциальную информацию, следует обнародовать. Кроме того, один делегат упомянул о том, что Исполнительный директорат Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций в тесном взаимодействии с ИКАО будет продвигать RCS и предусмотренный им подход, основанный на оценке рисков.

1.3 **ВЫВОДЫ**

1.3.1 Конференция HLCAS делает вывод о том, что:

- a) RCS дает государствам-членам полезную информацию и предлагает надежную методику для использования государствами в дальнейшей разработке ими своих собственных национальных оценок риска;
- b) Распространение среди государств-членов, использование и постоянная разработка RCS будет в значительной степени способствовать достижению целей Декларации ИКАО по авиационной безопасности и резолюции А37-17 37-й сессии Ассамблеи ИКАО.

1.4 **РЕКОМЕНДАЦИИ**

1.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы ИКАО:

- a) распространила глобальное заявление RCS среди государств-членов при обеспечении конфиденциальности закрытых сведений в качестве источника информации, которую они могут использовать при проведении своих собственных национальных оценок риска;
 - b) увеличила практическую ценность глобального RCS путем разработки соответствующего инструктивного и учебного материала для оказания государствам помощи в его эффективном использовании.
-

Пункт 2 повестки дня. Усиление безопасности авиагруза

2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.1.1 Австралия, Бельгия, Германия, Иордания, Италия, Канада, Китай, Ливан, Мексика, Нидерланды, Новая Зеландия, Российская Федерация, Саудовская Аравия, Сенегал, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Швейцария Южная Африка, Япония, Ассоциация “Глобальный экспресс” (GEA), Всемирный почтовый союз (ВПС), Всемирная таможенная организация (ВТАО), Европейская комиссия, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международная ассоциация грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и Международная ассоциация линейных пилотов (ИФАЛПА) представили рабочий документ HLCAS-WP/12, озаглавленный “*Основные принципы безопасности авиагруза и почты*”.

2.1.2 Данный вопрос также рассматривается в рабочих документах: HLCAS-WP/18, представленном Европейским союзом (ЕС) и его государствами-членами и другими государствами-членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА); HLCAS-WP/23, представленном Российской Федерацией; HLCAS-WP/30, представленном Сингапуром; HLCAS-WP/32, представленном GEA; HLCAS-WP/34, представленном ВТАО; HLCAS-WP/37, представленном Индонезией, и HLCAS-WP/41, представленном Австралией, Германией, Индией, Италией, Канадой, Китаем, Саудовской Аравией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Францией, Южной Африкой, Японией, ВТАО, ИАТА, ИФАЛПА, МСА и ТИАКА. С данным пунктом повестки дня также связан информационный документ HLCAS-IP/5, представленный Кубой.

2.2 ОБСУЖДЕНИЕ

2.2.1 Конференция признала настоятельную необходимость дальнейшего усиления безопасности авиагруза и почты путем повышения и гармонизации мер по безопасности и упрощению формальностей и напомнила, что единообразное и последовательное внедрение таких мер имеет важнейшее значение для обеспечения безопасности глобальной цепи поставок авиагруза и почты, а также для содействия глобальной экономике торговли.

2.2.2 Конференция выразила решительную поддержку принятию основных принципов безопасности авиагруза и авиапочты, представленных в документе HLCAS-WP/12, отметив при этом их целесообразность для выработки со стороны ИКАО и государств-членов направлений политики в отношении смежных областей деятельности. Несколько делегатов поддержали проводимую Группой экспертов по авиационной безопасности работу по разработке новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала, касающихся груза с высокой степенью риска.

2.2.3 Было подчеркнуто, что важно развивать сотрудничество на всех уровнях. Было отмечено, что для достижения успехов в усилиях по обеспечению безопасности и упрощению формальностей в отношении авиагруза и почты в глобальном масштабе важнейшее значение имеет постоянное сотрудничество между ИКАО, ВТАО и ВПС. В частности, Конференция выразила поддержку обязательствам по активизации совместной работы, взятым ИКАО и ВТАО на *Совместной конференции по усилению безопасности авиагруза и упрощению формальностей*, проведенной в Сингапуре в июле 2012 года.

2.2.4 Конференция отметила роль помощи в достижении соблюдения в глобальном масштабе требований в отношении авиагруза и почты и призвала предоставлять помощь, нуждающимся в ней государствам. Конференция поддержала предложение разработать целенаправленные инициативы по созданию потенциала, которые будут конкретно учитывать все сложности условий реализации цепи поставок авиагруза и почты.

2.2.5 Конференция приняла к сведению озабоченность, выраженную некоторыми делегатами в отношении "лазеек", связанных с режимами незарегистрированных известных грузоотправителей, и признала, что таковые следует учитывать при дальнейшей разработке и внедрении концепции цепи поставок.

2.3 ВЫВОДЫ

2.3.1 Конференции HLCAS делает вывод о том, что:

- a) уязвимость авиагруза и почты требует незамедлительных действий со стороны государств-членов посредством гармонизации и усиления системы обеспечения безопасности цепи поставок авиагруза, принимая при этом во внимание необходимость содействия росту международной торговли и перевозки товаров;
- b) многосторонний характер деятельности, связанной с авиагрузом и почтой, требует глобального подхода в разработке требований к обеспечению безопасности и использования передовой практики;
- c) для противодействия создаваемой авиагрузу и почте угрозе важнейшее значение имеет международное сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами, включая государства-члены, ИКАО, ВТАО и ВПС, а также отраслевых партнеров;
- d) существует настоятельная необходимость в инициативах по созданию потенциала для оказания помощи государствам-членам в их усилиях, направленных на соблюдение стандартов по обеспечению безопасности международного авиагруза и почты и таможенных стандартов.

2.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

2.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы:

- a) ИКАО приняла новые SARPS по авиационной безопасности посредством поправки к Приложению 17 на основе ускоренной процедуры. Эти SARPS должны содействовать внедрению безопасных систем для цепи поставок, установить единые базовые меры безопасности для пассажирских и грузовых воздушных судов, стимулировать усиленные меры для определения и обеспечения безопасности груза с высокой степенью риска и упростить перевозку груза и почты, в частности в трансферных и транзитных пунктах;

- b) принципы безопасности авиагруза и почты, представленные в документе HLCAS-WP/12, служили краеугольным камнем для ИКАО и всех заинтересованных сторон при принятии мер по обеспечению безопасности цепи поставки авиагруза и почты;
- c) ИКАО, ВТАО, ВПС и заинтересованные стороны отрасли продолжали техническое сотрудничество между собой и согласовывали политику и нормативные рамки для достижения синергии между программами обеспечения авиационной безопасности, таможенными требованиями и требованиями к безопасности почтовых отправок, а также во избежание дублирования и для содействия взаимному признанию своих режимов обеспечения безопасности и осуществления совместных надзорных мероприятий;
- d) была разработана международная стратегия создания потенциала, конкретно ориентированная на обеспечение безопасности авиагруза и почты, с целью оказания помощи государствам-членам, которые в ней нуждаются при внедрении международных стандартов по обеспечению безопасности авиагруза и авиапочты. Такая стратегия должна быть согласована со стратегией ИКАО по оказанию помощи и созданию потенциала для авиационной безопасности и базироваться, по мере возможности, на результатах, полученных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).

Пункт 3 повестки дня. Борьба с внутренней угрозой

3.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

3.1.1 Секретариатом был представлен рабочий документ HLCAS-WP/11, озаглавленный *“Введение 100-процентного досмотра лиц, помимо пассажиров”*. Данный вопрос также рассматривается в рабочих документах: HLCAS-WP/17, представленном ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА; HLCAS-WP/29, представленном Кубой; HLCAS-WP/38, представленном Индонезией, и HLCAS-WP/45, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) С данным пунктом повестки дня также связаны следующие информационные документы: HLCAS-IP/5, представленный Кубой, и HLCAS-IP/7, представленный Республикой Корея.

3.2 ОБСУЖДЕНИЕ

3.2.1 В документе HLCAS-WP/11 Секретариат кратко проинформировал Конференцию о проблеме внутренней угрозы, которая давно вызывает беспокойство ИКАО.

3.2.2 Конференция признала, что международное сообщество достигло прогресса в деле выработки согласованного мнения относительно снятия этой обеспокоенности, предложив поправку к Приложению 17, призванную усилить Стандарт 4.2.6. В частности, Конференция признала, что в выработку решения внесла свой вклад Группа экспертов по авиационной безопасности, которая на своем 23-м совещании, проходившем в марте 2012 года, сформулировала пересмотренный Стандарт 4.2.6. Кроме того, Конференция напомнила о том, что Совет ИКАО единогласно одобрил пересмотренный Стандарт для его включения в поправку 13 к Приложению 17.

3.2.3 Конференция признала, что внутренняя угроза является реальной проблемой, требующей скорейшего решения, и в этой связи в своих выступлениях многие делегаты обратили внимание на предпринимаемые на национальном уровне меры по устранению этой угрозы. Подавляющее большинство делегатов согласилось с тем, что меры, направленные на устранение внутренней угрозы, должны основываться на проведении досмотра и контроля в целях безопасности, о чем говорится в документе HLCAS-WP/11.

3.2.4 В ходе обсуждения ряд делегатов обратили внимание на альтернативный текст Стандарта 4.2.6, предложенный в документе HLCAS-WP/29. В этой связи Конференция отметила, что цель обеих формулировок заключается в дополнительном усилении положений Приложения 17, и напомнила о том, что внутренняя угроза является проблемой, требующей немедленного решения. Наконец, Конференция поддержала предложение об изменении Стандарта 4.2.6, содержащееся в документе HLCAS-WP/11, которое было тщательно рассмотрено Группой экспертов по авиационной безопасности и одобрено Советом.

3.3 ВЫВОДЫ

3.3.1 Конференция HLCAS делает вывод о том, что:

- a) уязвимость, обусловленная инсайдерами, является реальной, и что в аэропортах особую уязвимость, вопрос о которой следует рассмотреть, могут представлять действия лиц, не являющихся пассажирами;
- b) достигнут существенный прогресс при выработке согласованного мнения относительно пересмотренного Стандарта 4.2.6 Приложения 17, позволяющего в комплексе рассмотреть проблему внутренней угрозы на основе хорошо продуманного глобального подхода, ориентированного на эффективное и действенное обеспечение безопасности.

3.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

3.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы:

- a) ИКАО включила в поправку 13 к Приложению 17 пересмотренный Стандарт 4.2.6, предложенный в документе HLCAS-WP/11;
- b) Совет ИКАО принял до проведения 38-й сессии Ассамблеи предлагаемое изменение к Стандарту 4.2.6 посредством поправки к Приложению 17 на основе ускоренной процедуры;
- c) государства провели оценку предпринимаемых ими мер по устранению внутренней угрозы с целью обеспечить соблюдение положений предложенного пересмотренного Стандарта 4.2.6 Приложения 17.

Пункт 4 повестки дня. Эволюция процесса проверок в сфере авиационной безопасности

4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

4.1.1 Секретариатом был представлен рабочий документ HLCAS-WP/3, озаглавленный *“Повышение уровня раскрытия результатов проверок в рамках УППАБ”*, и рабочий документ HLCAS-WP/4, озаглавленный *“Эволюция Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности”*. Данный вопрос также рассматривается в рабочих документах: HLCAS-WP/20, представленном ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА; HLCAS-WP/25, представленном Российской Федерацией; HLCAS-WP/43, представленном Беларусью, и HLCAS-WP/47, представленном Южной Африкой. С указанным пунктом повестки дня также связан информационный документ HLCAS-IP/5, представленный Кубой.

4.2 ОБСУЖДЕНИЕ

4.2.1 Секретариат проинформировал Конференцию об эволюции УППАБ и переходе к механизму непрерывного мониторинга (МНМ УППАБ), что объединит непрерывный мониторинг с основанным на оценке риска подходом при проведении проверок. Затем Секретариат представил Конференции варианты, касающиеся дальнейшего повышения существующего ограниченного уровня прозрачности в части результатов проверок в рамках УППАБ.

4.2.2 Конференция выразила решительную поддержку переходу от УППАБ к механизму непрерывного мониторинга, который объединит непрерывный мониторинг и основанные на оценке риска элементы, но при этом сохранит неукоснительное выполнение процесса и методики проверок. Было широко признано, что УППАБ является важнейшим инструментом, позволяющим государствам выявить их собственные недостатки, а затем реализовать корректирующие действия для устранения этих недостатков либо непосредственно, либо в рамках помощи, предоставляемой другими государствами или организациями. В этой связи Конференция также признала роль, которую играет и должна продолжать играть информация о проверках в рамках УППАБ при планировании и предоставлении целевой помощи. Конференция поддержала мнение о том, что МНМ УППАБ должен предоставить ИКАО необходимую гибкость в определении типа деятельности по мониторингу, соответствующей каждому государству на основе состояния его авиационной безопасности и систем контроля, а также других показателей риска.

4.2.3 В отношении конфиденциальности результатов проверок Конференция признала важность обмена информацией на ограниченной основе, с тем чтобы содействовать предоставлению помощи. Однако Конференция выразила озабоченность тем, что полученная в результате обмена информация не должна ставить под угрозу интересы национальной безопасности и не должна использоваться другими государствами в ненадлежащих или карательных целях.

4.2.4 В целом Конференция выразила решительную поддержку существующему ограниченному уровню прозрачности результатов проверок. Конференция также выразила поддержку постоянному обмену информацией о проверках в рамках УППАБ между государствами на двусторонней или многосторонней основе, тем самым реализуются положения Рекомендуемой практики 2.4.5 Приложения 17. В этой связи ИКАО также может содействовать обмену информацией между государствами, желающими оказать помощь, и государствами, запрашивающими такую помощь.

4.2.5 В ходе обсуждения некоторые делегаты подчеркнули, что переход к МНМ УППАБ не должен налагать дополнительное бремя на государства-члены, в особенности с учетом существующей финансовой ситуации в мире. Более того, Конференция согласилась с тем, что МНМ УППАБ должен по-прежнему включать деятельность на местах, а также мероприятия по непрерывному мониторингу, и такие мероприятия должны проводиться в координации, по мере необходимости, с региональными мероприятиями по контролю за обеспечением авиационной безопасности.

4.3 ВЫВОДЫ

4.3.1 Конференция HLCAS делает вывод о том, что:

- a) УППАБ играет важную роль в деле повышения авиационной безопасности в мире, позволяя государствам выявлять их собственные недостатки и предпринимать необходимые корректирующие действия, а также предоставляя необходимую информацию для планирования и оказания целевой помощи;
- b) эволюция УППАБ в механизм непрерывного мониторинга, объединяющий как непрерывный мониторинг, так и основанные на оценке риска элементы, представляет собой практический и желательный путь будущей реализации УППАБ;
- c) определение Секретариатом финансовых и других последствий перехода к МНМ УППАБ окажет помощь Совету при оценке потребностей ИКАО и государств на следующем этапе Программы;
- d) ИКАО следует наилучшим образом использовать результаты проверок в рамках УППАБ в соответствии с принципом ограниченной транспарентности, с тем чтобы лучше определить деятельность ИКАО по созданию потенциала в сфере авиационной безопасности на благо государств-членов, которые испытывают в этом необходимость на глобальном, региональном и государственном уровнях;
- e) переход к МНМ УППАБ не должен предъявлять государствам чрезмерные требования.

4.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

4.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы:

- a) УППАБ по-прежнему была направлена на то, чтобы позволить государствам выявлять их собственные недостатки и предпринимать необходимые корректирующие действия, а также на получение необходимой информации для планирования и предоставления целевой помощи;
- b) ИКАО по-прежнему развивала и реализовывала МНМ УППАБ, включающий элементы основанного на оценке риска подхода и механизма непрерывного мониторинга, для всех государств-членов, с тем чтобы эффективно и действенно обеспечивать повышение безопасности международной гражданской авиации;

-
- c) Совет рассмотрел в ближайшие возможные сроки предлагаемые методы и рамки, а также финансовые и другие последствия перехода к МНМ УППАБ для государств и ИКАО;
 - d) оставить в силе ограниченный уровень прозрачности результатов проверок в рамках УППАБ, не нарушая принцип конфиденциальности таких результатов и позволяя ИКАО предоставлять в общем плане результаты УППАБ без подробной информации о недостатках конкретно по государствам, с тем чтобы поддержать целевую деятельность по оказанию помощи;
 - e) при разработке УППАБ МНМ ИКАО обеспечила, чтобы на государства-члены не было возложено чрезмерное административное бремя.
-

Пункт 5 повестки дня. Создание потенциала и техническая помощь

5.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

5.1.1 Секретариатом были представлены рабочий документ HLCAS-WP/6, озаглавленный *“Расширение содействия, оказываемого ИКАО в области авиационной безопасности и деятельность деятельности по созданию потенциала”*, и рабочий документ HLCAS-WP/15, озаглавленный *“Содействие признанию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года”*. Данный вопрос также рассматривается в рабочих документах: HLCAS-WP/21, представленном ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА; и HLCAS-WP/42, представленном Австралией и Соединенными Штатами Америки. Кроме того, с указанным пунктом повестки дня связаны следующие информационные документы: HLCAS-IP/4, представленный Новой Зеландией; HLCAS-IP/5, представленный Кубой; HLCAS-IP/8 представленный Республикой Корея; HLCAS-IP/11, представленный Индонезией; HLCAS-IP/13, представленный Брунеем-Даруссаламом, Вьетнамом, Индонезией, Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Малайзией, Мьянма, Сингапуром, Тайландом, Филиппинами и Японией; и HLCAS-IP/18, представленный АКГА от имени 54 африканских государств.

5.2 ОБСУЖДЕНИЕ

5.2.1 Конференция приняла к сведению информацию, содержащуюся в рабочих документах, и высоко оценила деятельность ИКАО по оказанию содействия государствам в создании потенциала и предоставлении иной помощи. Ряд делегатов высказали признательность ИКАО и другим партнерам за предоставленную помощь, которая позволила им расширить возможности внедрения SARPS Приложения 9 и Приложения 17. Было отмечено, что для дальнейшего усиления программ по авиационной безопасности ряду государств, в рамках соглашений о партнерстве и двусторонних соглашений, необходима помощь. Важнейшим элементом такого партнерства является сотрудничество, основанное на адекватном обмене информацией, транспарентности, взаимном уважении и ответственности всех заинтересованных сторон.

5.2.2 Рассматривая вопрос о реализуемых ИКАО и региональными организациями программах оказания помощи, Конференция признала, что в ряде случаев помощь в области авиационной безопасности является вопросом, который надлежащим образом решается государствами на двусторонней основе.

5.2.3 Конференция отметила внесенный рядом государств вклад в осуществляемую ИКАО деятельность по созданию потенциала, в частности их финансовую и натуральную помощь, которая выражается в предоставлении экспертов на краткосрочной основе и реализации региональных программ подготовки персонала.

5.2.4 Конференция приняла к сведению информацию о деятельности, осуществляемой в рамках Совместной программы по авиационной безопасности (CASP) в регионе Азии и Тихого океана, и реализуемых в настоящее время перспективных мероприятиях по созданию CASP в регионе Ближнего Востока.

5.2.5 Для оценки эффективности предоставляемой помощи ИКАО было предложено разработать показатели эффективности.

5.2.6 Конференция решительно поддержала мнение о важности *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (совершена в Пекине 10 сентября 2010 года) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (совершен в Пекине 10 сентября 2010 года) и настоятельно призвала все государства-члены активизировать свою деятельность по их подписанию и ратификации. Вопрос о целесообразности продолжения ИКАО деятельности, связанной с *Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (подписана в Токио 14 сентября 1963 года), был рассмотрен Конференцией в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров.

5.2.7 Представитель Управления Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК) кратко проинформировал Конференцию о деятельности Сектора по предупреждению терроризма (ТРВ). ТРВ призван оказывать техническую помощь государствам-членам в ратификации и реализации международных правовых документов. Представитель ЮНОДК подчеркнул важность укрепления возможностей национальных систем уголовного правосудия и правовых режимов, являющихся неотъемлемым элементом противодействия террористическим атакам.

5.3 ВЫВОДЫ

5.3.1 Конференция HLCAS делает вывод о том, что:

- a) деятельность и ведущая роль ИКАО в деле оказания помощи в области авиационной безопасности исключительно важны, и что их реализации способствует предоставляемая государствами финансовая и натуральная помощь;
- b) ИКАО, государствам-членам и заинтересованным сторонам следует по-прежнему уделять внимание оказанию согласованной помощи в области авиационной безопасности, используя для этого соответствующие механизмы обмена информацией, позволяющие предоставлять такую помощь целенаправленно;
- c) ИКАО, государствам-членам и заинтересованным сторонам следует по-прежнему вносить свой вклад в разработку согласованных рамок создания потенциала с учетом преимуществ, обеспечиваемых реализацией таких региональных подходов, как типовая программа CASP ИКАО, но не ограничиваясь ею;
- d) ИКАО через посредство Специальной группы по партнерству в области наращивания возможностей в сфере авиационной безопасности настоятельно рекомендуется разработать и внедрить показатели эффективности применительно к своей деятельности по оказанию помощи;
- e) основные принципы международных правовых документов в области авиационной безопасности являются неотъемлемым элементом пресечения актов незаконного вмешательства и гарантий принятия соответствующих юридических мер в случае такого вмешательства.

5.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

5.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы:

- a) ИКАО по-прежнему уделяла внимание оказанию помощи в области авиационной безопасности;
- b) Государства-члены добровольно выделяли финансовые и натуральные ресурсы в целях расширения масштабов и повышения результативности деятельности ИКАО, направленной на усиление авиационной безопасности;
- c) ИКАО, все государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны продолжали участие в разработке согласованных, целенаправленных и эффективных международных рамок создания потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности;
- d) государства – члены распространяли соответствующую информацию о внедрении Стандартов ИКАО для оказания помощи в определении эффективных инициатив в сфере создания потенциала;
- e) государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны, такие как региональные организации, заключили соглашения о партнерстве в целях налаживания и проведения деятельности по созданию потенциала, предусматривающую участие всех заинтересованных сторон и взятие ими соответствующих обязательств;
- f) государства-члены активизировали свою деятельность по ратификации *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (совершена в Пекине 10 сентября 2010 года) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (совершен в Пекине 10 сентября 2010 года);
- g) ИКАО продолжила свою деятельность по пересмотру *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (подписанной в Токио 14 сентября 1963 года) в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров.

Пункт 6 повестки дня. Обеспечение устойчивости мер авиационной безопасности – эквивалентность

6.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

6.1.1 Секретариат представил на рассмотрение рабочий документ HLCAS-WP/13, озаглавленный “Устойчивость решений в сфере авиационной безопасности”, и HLCAS-WP/16, озаглавленный “Меры безопасности, относящиеся к аэронавигации”. Данный вопрос также рассматривается в рабочих документах: HLCAS-WP/19, представленном ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА; HLCAS-WP/24, представленном Российской Федерацией; HLCAS-WP/27, представленном Францией; HLCAS-WP/28, представленном Францией; HLCAS-WP/31, представленном Австралией, Аргентиной, Бразилией, Германией, Испанией, Италией, Канадой, Катаром, Китаем, Мексикой, Нигерией, Новой Зеландией, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сингапуром, Соединенным Королевством, Францией, Швейцарией, Южной Африкой и Японией; HLCAS-WP/33, представленном Новой Зеландией и Сингапуром; HLCAS-WP/39, представленном Республикой Корея; и HLCAS-WP/40, представленном Республикой Корея. С указанным пунктом повестки дня также связаны следующие информационные документы: HLCAS-IP/3, представленный Францией; HLCAS-IP/5, представленный Кубой; и HLCAS-IP/14, представленный Австралией, Брунеем-Даруссаламом, Вьетнамом, Индией, Индонезией, Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Малайзией, Мьянма, Сингапуром, Тайландом, Шри Ланкой и Японией.

6.2 ОБСУЖДЕНИЕ

6.2.1 Конференция признала трудности, с которыми сталкиваются регулирующие органы и отрасль, стремящиеся добиться устойчивости мер авиационной безопасности при одновременном обеспечении эффективного и надлежащего уровня защиты авиационной системы. В этом отношении делегаты согласились с необходимостью содействовать более широкому взаимодействию между ИКАО, государствами и всеми другими заинтересованными сторонами для обеспечения устойчивости мер авиационной безопасности. Конференция также настоятельно призвала к более тесному сотрудничеству между службами авиационной безопасности и аэронавигационными службами, признав, что между авиационной безопасностью и аэронавигацией существует взаимозависимость.

6.2.2 Был обсужден ряд важных взаимосвязанных основополагающих принципов и практических мер, которые могут способствовать достижению устойчивости мер авиационной безопасности, включая меры безопасности, основанные на оценке риска, оптимальное использование технических средств и контроль в целях безопасности в одном пункте маршрута.

6.2.3 Была высказана поддержка принятию принципов, способствующих укреплению двустороннего и многостороннего сотрудничества в реализации мер безопасности, и Конференция согласилась с тем, что эти принципы следует учитывать при внесении изменений в Приложение 17.

6.2.4 Конференция настоятельно рекомендовала уделять больше внимания удовлетворенности пассажиров на базе реализации более эффективных мер безопасности и программ упрощения формальностей.

6.2.5 Подчеркивая необходимость поддержания устойчивых режимов авиационной безопасности, Конференция признала уязвимость аэронавигационной системы к актам незаконного вмешательства и просила ИКАО продолжать заниматься вопросами обеспечения безопасности связи и защиты служб управления воздушным движением. Конференция также приняла к сведению угрозу со стороны неконтролируемой зоны и признала необходимость учета рисков по всем сферам деятельности гражданской авиации. Обсуждалась также необходимость обеспечения соблюдения требований, касающихся перевозки оружия в грузовых отсеках.

6.2.6 Конференция поддержала использование сети координационных центров ИКАО по авиационной безопасности в качестве эффективного механизма обмена критически важной информацией до, в ходе и после какого-либо инцидента, затрагивающего авиационную безопасность, и подчеркнула важность обеспечения наличия последней и обновленной информации о координационных центрах.

6.3 **ВЫВОДЫ**

6.3.1 Конференция HLCAS делает вывод о том, что:

- a) устойчивость мер и мероприятий в сфере обеспечения авиационной безопасности является важной стратегической проблемой для всех организаций, отвечающих за обеспечение авиационной безопасности;
- b) меры безопасности, основанные на оценке риска и направленные на достижение конкретных результатов, рационализация мер безопасности, оптимизация технических средств, взаимное признание принципа эквивалентности и контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, гармонизация мер и готовность к действиям в критической ситуации являются основополагающими принципами и практическими решениями, реализация которых может внести существенный вклад в обеспечение устойчивости мер и мероприятий в сфере авиационной безопасности;
- c) следует уделять больше внимания вопросам достижения надлежащего соответствия между эффективностью мер безопасности и упрощением формальностей, в связи с чем учет восприятия мер пассажирами должен занимать центральное место в политике в области авиационной безопасности;
- d) устойчивость можно обеспечить путем взаимного признания эквивалентных мер безопасности при должном учете принципа ответственности принимающего государства;
- e) программы обеспечения авиационной безопасности должны соответствовать уровню угрозы и при этом не сдерживать дальнейший рост сектора гражданской авиации;
- f) вопросы безопасности оказывают значительное влияние на всю аэронавигационную систему, и между авиационной безопасностью и аэронавигацией существует взаимозависимость, что включает обеспечение физической защиты аэронавигационной инфраструктуры;

- g) для обеспечения безопасности, устойчивости и эффективности аэронавигационного обслуживания в будущих аэронавигационных системах требуется обеспечить более высокую степень определенности относительно физической защиты аэронавигационной инфраструктуры, предсказуемость и пунктуальность аэродромных операций и безопасность связи и защиту услуг, обеспечиваемых космическими средствами;
- h) сеть координационных центров ИКАО по авиационной безопасности обеспечивает эффективный механизм обмена критически важной информацией до, в ходе и после какого-либо инцидента, затрагивающего авиационную безопасность. Поэтому государствам необходимо активно повышать эффективность деятельности сети координационных центров ИКАО и обеспечивать ее актуальность;
- i) эффективность реализованных мер безопасности, возможно, повысила привлекательность зон "общего доступа" или "неконтролируемых" зон для желающих совершать террористические акты;
- j) для обеспечения эффективности сотрудничества между государствами-членами в сфере авиационной безопасности следует рассмотреть и принять ключевые принципы.

6.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

6.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы ИКАО:

- a) и ее государства-члены учитывали подход, направленный на достижение результатов, при разработке устойчивых мер безопасности для включения в Приложение 17 и рассматривали обеспечение более высокой степени удовлетворенности пассажиров в качестве основы для разработки политики в сфере авиационной безопасности;
- b) активизировала усилия по разработке рекомендаций по предотвращению и надлежащему реагированию на возникающие угрозы авиационной безопасности, такие как создание помех, блокирование и спуфинг в глобальной навигационной спутниковой системе;
- c) продолжала оценивать другие виды угроз, такие как риски для неконтролируемых зон аэропортов, и разрабатывать инструктивный материал по защите неконтролируемых зон;
- d) и ее государства-члены приняли следующие принципы в качестве основы для международного сотрудничества в сфере авиационной безопасности: уважение духа сотрудничества, определенного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении, признание эквивалентности мер безопасности и ориентация на результаты в сфере обеспечения безопасности;

- е) обеспечивала, чтобы при разработке новых SARPS в полной мере учитывались интересы пассажиров и необходимость ограничения расходов.

Пункт 7 повестки дня. Роль Программы машиночитываемых проездных документов (МСПД), предварительной информации о пассажирах (API) и записей регистрации пассажиров (PNR)

7.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

7.1.1 Секретариатом были представлены рабочие документы: HLCAS-WP/2, озаглавленный “Предварительная информация о пассажирах (API) и ее роль в обеспечении авиационной безопасности”, HLCAS-WP/5, озаглавленный “данные записей регистрации пассажиров (PNR) и их роль в обеспечении авиационной безопасности”, HLCAS-WP/8, озаглавленный “Директория открытых ключей (ДОК)”, и HLCAS-WP/9, озаглавленный “Идентификация пассажиров и программа машиночитываемых проездных документов”. Данный вопрос также рассматривается в рабочем документе HLCAS-WP/46, представленном АКГА от имени 54 африканских государств. С указанным пунктом повестки дня также связан информационный документ HLCAS-IP/5, представленный Кубой.

7.2 ОБСУЖДЕНИЕ

7.2.1 Конференция согласилась с тем, что отсутствие единообразия в системах API и интерактивной API (iAPI) может отрицательно повлиять на жизнеспособность авиатранспортной отрасли и понизить эффективность использования таких данных в целях, для которых они требуются. Поэтому необходимо, чтобы государства стандартизировали в глобальном масштабе свои требования к данным и приняли стандартный формат для электронной передачи таких данных.

7.2.2 Конференция далее отметила, что сбор и передача данных PNR все в большей степени считается важной для определения значения оценки угрозы, которое можно получить из анализа данных в связи с борьбой против терроризма. Конференция согласилась с тем, что процедуры сбора и передачи таких данных следует гармонизировать. Конференция также приняла к сведению сообщение PNRGOV, разработанное для обеспечения государств международным стандартом для передачи данных PNR.

7.2.3 Один из делегатов, поддерживая всемирную стандартизацию сообщения PNRGOV, тем не менее высказал мнение о том, что от государств не следует требовать осуществления дальнейшей гармонизации правовых мер со стороны их национальных полномочных органов и что следует оставить на усмотрение государств определение того, следует ли и в какой степени использовать данные PNR.

7.2.4 В отношении работы ИКАО по сбору и передаче данных API и PNR Конференция подчеркнула, что ИКАО необходимо оказывать помощь и проводить подготовку в государствах по внедрению систем API и PNR. Конференция также подчеркнула, что при обмене такими данными должное внимание следует уделять защите прав личности и личной жизни.

7.2.5 Ряд делегатов попросили ИКАО повысить осведомленность о важности ДОК ИКАО посредством семинаров и практикумов, и в адрес ИКАО была высказана просьба предоставить помощь государствам в соблюдении требований для присоединения к ДОК.

7.2.6 Конференция отметила, что ДОК представляет собой высокоэффективную меру обеспечения безопасности, направленную на предотвращение использования измененных или

подделанных электронных паспортов (ePassports) или применения злоумышленниками украденных электронных паспортов. Конференция согласилась с тем, что в этой связи государствам следует рекомендовать выпускать электронные паспорта в соответствии с документом *"Машиночитываемые проездные документы"* (Doc 9303), а присоединение к ДОК позволит государствам-членам повысить эффективность и действенность проверок электронных паспортов во всем мире.

7.2.7 Конференция приняла к сведению последние события в рамках Программы МСПД, включая предлагаемую стратегию по расширению ее мандата для включения управления идентификацией. Конференция согласилась с тем, что принятие этой новой стратегии потребует дополнительных ресурсов для обеспечения достаточной долговременной стабильности и что расширение деятельности следует финансировать из бюджета Регулярной программы на трехлетний период 2014–2016 гг. В этой связи Конференция указала на то, что дальнейшую разработку данной стратегии следует осуществлять на основе результатов, а не видов деятельности.

7.3 ВЫВОДЫ

7.3.1 Конференция HLCAS делает вывод о том, что:

- a) международная стандартизация использования систем API, iAPI и PNR будет способствовать эксплуатационной и экономической жизнеспособности авиатранспортной отрасли;
- b) отсутствие единообразия в системах API/iAPI и PNR может снизить эффективность использования таких данных в целях, для которых они требуются;
- c) необходимо, чтобы государства стандартизировали свои требования к данным и приняли стандартный формат для электронной передачи данных о пассажирах;
- d) ИКАО и государствам-членам следует поддерживать и повышать гармонию систем PNR в глобальном масштабе;
- e) государствам следует при использовании данных о пассажирах в качестве средства безопасности обеспечить защиту личной жизни пассажиров;
- f) с разработкой все более защищенных проездных документов, которые все труднее подделывать, уязвимость с точки зрения безопасности в управлении идентификацией создает угрозу целостности проездных документов;
- g) соответствующее расширение и перенос акцента в работе Технической консультативной группы MRTD с проблем подделки документов на проблемы фальсификации идентификационной информации всячески приветствуется;
- h) назрела необходимость расширить мандат существующей Программы МСПД и определить ее будущее на основе подлежащих достижению результатов;

- i) было бы преждевременным предусматривать обязательную выдачу электронных паспортов в рамках положений Приложения 9.

7.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

7.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы:

- a) государства, стремящиеся повысить уровень авиационной безопасности и предотвратить незаконную миграцию и передвижение потенциальных лиц без права въезда, рассмотрели вопрос о внедрении систем iAPI;
- b) государства разработали единые требования к представлению данных API или iAPI на основе международных стандартов и определили единый орган, который будет получать все данные и нести ответственность за их внутреннее распространение другим органам;
- c) государства привели существующие в настоящее время различные системы обмена данными в соответствие с международными стандартами передачи данных, принятыми соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций, обеспечив при этом защиту личной жизни и гражданских свобод пассажиров;
- d) системы PNR, основанные на формате сообщений PNRGOV, предусматривали требования в отношении сбора и хранения в системах эксплуатантов воздушных судов только тех элементов данных, которые указаны в документе *"Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)"* (Doc 9944), для удовлетворения коммерческих и эксплуатационных потребностей этих эксплуатантов воздушных судов;
- e) государства – члены ИКАО не требовали от эксплуатантов воздушного транспорта изменять любые существующие системы для консолидации потоков данных, за исключением случаев, когда такие эксплуатанты предпочитают сделать это на специальной основе, когда это практически осуществимо с точки зрения коммерческой и эксплуатационной деятельности;
- f) ИКАО включила новые Стандарты и Рекомендуемую практику в Приложение 9 с целью повышения уровня глобальной стандартизации при передаче данных о пассажирах и защиты экономической устойчивости международного воздушного транспорта;
- g) ИКАО предоставила государствам помощь и провела подготовку по внедрению систем API и PNR и введению электронных паспортов;
- h) государства рассмотрели вопрос о выдаче электронных паспортов;
- i) государства рассмотрели вопрос об участии в ДОК и ИКАО распространила требования такой программы, а также оказала помощь государствам в понимании этих требований;

- j) государства рассмотрели вопрос о внедрении автоматизированных проверок проездных документов с использованием устройств считывания электронных паспортов;
 - k) предлагаемая новая стратегия для Программы МСПД была представлена на утверждению Совету на основе подлежащих достижению результатов;
 - l) поставленные в ходе Конференции технические вопросы были рассмотрены на 7-м совещании Группы экспертов по упрощению формальностей.
-

Пункт 8 повестки дня. Стимулирование технологических разработок и новшеств

8.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

8.1.1 Секретариатом были представлены рабочие документы HLCAS-WP/7, озаглавленный *“Симпозиум ИКАО по инновациям в области авиационной безопасности”*, и HLCAS-WP/14, озаглавленный *“Жидкости, аэрозоли и гели”*. Данный вопрос также рассматривается в рабочих документах: HLCAS-WP/22, представленном ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА; HLCAS-WP/26, представленном Канадой, Нидерландами, Соединенным Королевством, ИАТА и МСА; HLCAS-WP/35, представленном Канадой, Соединенными Штатами Америки и ИАТА; HLCAS-WP/36, представленном Индонезией, and HLCAS-WP/44, представленном Австралией. С указанным пунктом повестки дня также связаны следующие информационные документы: HLCAS-IP/5, представленный Кубой; HLCAS-IP/12, представленный Австралией, и HLCAS-IP/15, представленный Соединенными Штатами Америки.

8.2 ОБСУЖДЕНИЕ

8.2.1 Конференция поддержала предложение ИКАО о проведении в 2014 году симпозиума по инновациям в области авиационной безопасности, который позволит оценить и стимулировать реализацию инновационных мер, направленных на решение существующих и будущих проблем в области авиационной безопасности. Конференция отметила, что это мероприятие будет способствовать обмену информацией между государствами-членами и партнерами по отрасли, включая изготовителей технических средств, и внесет свой вклад в эффективное и действенное внедрение новых технологий и процессов, позволяющих противостоять возникающим угрозам и упорядочить поток пассажиров и грузов.

8.2.2 Были рассмотрены характерные проблемы, обусловленные необходимостью выдерживания баланса между эффективностью и действенностью процесса досмотра пассажиров. Конференция согласилась с необходимостью дополнительного изучения основанного на оценке риска подхода к обеспечению авиационной безопасности и потребностей в области упрощения формальностей с целью поэтапного внедрения режимов досмотра пассажиров и груза нового поколения. Участники Конференции поддержали экспериментальную "дорожную карту" из компонентов высокого уровня, представленную в документе HLCAS-WP/26, в качестве приемлемой основы для разработки средств проведения досмотра следующего поколения на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы без указания конкретных сроков. Эта "дорожная карта" включает в себя сводный перечень основанных на оценке риска инновационных методов, которые государствам-членам следует применять с учетом их конкретных потребностей и возможностей.

8.2.3 Особое внимание Конференция обратила на проблему обеспечения конфиденциальности личных данных и решительно согласилась с мнением о том, что при введении новых мер безопасности важно обеспечить, чтобы они были законными, недискриминационными и гибкими.

8.2.4 Конференция, признавая тот факт, что перевозка жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) в ручной клади по-прежнему представляет собой угрозу, подчеркнула необходимость согласованного внедрения государствами-членами мер, которые позволят отменить действующие

в настоящее время ограничения в отношении ЖАГ. Конференция признала, что введенные ограничения являются лишь временной мерой и поддержала предложение об их постепенной замене реализацией эффективных и действенных технических решений и других мер безопасности. В этой связи Конференция высказалась в пользу поэтапного подхода к проведению досмотра ЖАГ и призвала к международному сотрудничеству, направленному на обеспечение взаимного признания режимов досмотра ЖАГ.

8.3 ВЫВОДЫ

8.3.1 Конференция HLCAS делает вывод о том, что:

- a) для эффективной и действенной реализации мер в области авиационной безопасности и упрощения формальностей и определения будущих режимов досмотра в целях безопасности необходимо внедрять технические новшества и совершенствовать соответствующие процессы;
- b) достижения технического прогресса и инновационные технологии, совместно разрабатываемые нормативными полномочными органами и отраслью с целью принятия основанного на оценке риска подхода к обеспечению авиационной безопасности, который носит недискриминационный характер и способствует международным воздушным перевозкам при одновременном уважении прав человека и учете аспектов здравоохранения и неприкосновенности личной жизни, могут благоприятно сказаться на нормативной базе авиационной безопасности, процессах досмотра и обеспечении устойчивого развития воздушного транспорта;
- c) перевозка ЖАГ по-прежнему является серьезной проблемой авиационной безопасности, однако с точки зрения обеспечения безопасности пассажиров и упрощения формальностей постепенное снятие действующих ограничений на перевозку ЖАГ и взаимное признание минимальных требований к их досмотру имеет свои преимущества.

8.4 РЕКОМЕНДАЦИИ

8.4.1 Конференция HLCAS рекомендует, чтобы:

- a) ИКАО провела симпозиум по инновациям в области авиационной безопасности в 2014 году. В ходе этого симпозиума основное внимание будет уделено стимулированию процессов инновации технологий и обеспечения безопасности, расширению обмена информацией и стандартами и оказанию государствам-членам поддержки в проводимых ими научных исследованиях, разработках, закупке оборудования и деятельности по интеграции систем;
- b) ИКАО в сотрудничестве с государствами-членами и партнерами по отрасли возглавила деятельность по разработке процессов досмотра следующего поколения с учетом совершенствования технологий и ожидаемых результатов в области безопасности. В этой связи экспериментальная "дорожная карта" из компонентов высокого уровня представляется полезным инструментом, который

должен использоваться государствами-членами и Технической консультативной группой по досмотровым средствам следующего поколения (TAG NGen) при разработке новых процессов и технологий досмотра пассажиров;

- с) государства-члены в сотрудничестве с ИКАО и партнерами по отрасли внедряли там, где это возможно, технические средства досмотра ЖАГ и продолжали совместную деятельность по разработке, внедрению и поддержанию взаимно признаваемых минимальных требований к досмотру ЖАГ, с тем чтобы рейсы, прибывающие из государств, в которых проводится досмотр на предмет обнаружения ЖАГ, рассматривались аналогично рейсам, прибывающим из государств, в которых ограничения в отношении ЖАГ действуют.

Пункт 9 повестки дня. Прочие вопросы

9.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

9.1.1 С данным пунктом повестки дня связаны информационные документы: HLCAS-IP/1 *“Обновленная информация о всеобъемлющей стратегии ИКАО в области авиационной безопасности”*, представленный Секретариатом; HLCAS-IP/2, представленный Российской Федерацией, и HLCAS-IP/5, представленный Кубой.

9.2 ОБСУЖДЕНИЕ

9.2.1 В рамках прочих вопросов никаких выводов и рекомендаций принято не было.

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Австралия	Mrdak	Mike
	Macaulay	Kerryn
	Tiede	Andrew
	Robertson	Peter
	Lee	Tina
	Hammond	David
	Jackson	Steve
	Aggs	Stuart
Австрия	Hatler	Antonia
	Schutzner	Wolfgang
Азербайджан	Mammadov	Ramil
	Abduyev	Sadiq
	Qazibekov	Fakhraddin Rashi
	Valiyev	Parviz
Албания	Baci	Feliks
Алжир	Abdelmalek	Sellal
	Messaoud	Benchemam
	Mohamed Akli	Akretche
	Nasredine	Rimouche
	Kechacha	Nakhla
	Ghali	Lazreg
	Abdelhafidh	Alouache
Антигуа и Барбуда	Ambrose	MilINETte
	Abraham	Peter
	Gilkes	Edward
Аргентина	Gelso	Jorge A.
	Gonzalez	Ruben Oscar
	Moreira	Luis Fabien
Армения	Movsesyan	Artyom
	Safaryan	Naira
Багамские Острова	Bonaby	Andrew
Бангладеш	Khan	Muhammad Faruk
	Hussain	Mahmud
	Anam	S. M. Nazmul
	Alamgir	Mohammed
	Islam	Anisul
Барбадос	Nelson	Kingsley

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Бахрейн	Ahmed Abdulrahim Al Shuail	Kamel Ahmed Hussain
Беларусь	Sobolev	Roman
Белиз	Torres Castro	Gilberto Orlando Edmund
Бельгия	Durinckx Robert Fitzpatrick Delange	Frank Frans J. R. Geoffray Declan An
Бенин	de Souza Ahimakin	Aristide Honore Theodore
Босния и Герцеговина	Taci	Edhem
Ботсвана	Raphaka Sebigi Leselwa	Thato Y. Pilane Moses
Бразилия	Guaranys Taunay Calcagno Boszczowski Bittencourt Oliveira de Carvelho Rebouças Silva Silva Dalcolmo	Marcelo Pacheco Gorge Pedro Leonardo Alvaro Ibaldo Rodrigo Alexandre André Julio Bruno
Бруней-Даруссалам	Al-Islam Hj Matzin	Hj Md Jammy Bin Husaini bin
Буркина-Фасо	Ouedraogo Sawadogo Dieguimde Darankoum	Gilbert Noël Abel Moumouni Emmanuel Sibidi
Бурунди	Bucumi Maniratunga	Moise Albert
Венесуэла	Gutierrez Graffe Paz Fleitas Blanco Acosta Rodriguez Boufajreldin Mesa Montoya Villaverde	Elsa Francisco David Jose Miguel Tania Sara José

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Вьетнам	Tran Ngoc	Thanh
	To Tu	Hung
	Tran Doan	Mau
	Ha Quang	Anh
	Tran Thi Bich	Hien
	Tran Van	Tam
	Tran Hoai	Phuong
	Lai The	Son
	Nguyen Duc	Lam
Дания	Larsen	Kurt
	Rabenberg	Theo
Демократическая Республика Конго	Kalumba Mwana-Ngongo	Justin
	Kasanza	Richard Nyanguil
	Nsiye Ipan N'Sondey	Leonard
	Kanyanga Tshinan	Anatole
	Hamad	Madeleine Alisa
	Kalala Mpingish Mushiba	Robbie David Mubenga
Джибути	Ibrahim Balala	Mohamed Moussa
	Maoulid	Hassan Ahmed
	Mohamed	Dileyta Soultan
Доминиканская Республика	Acevedo	Juan R.
	Lopez	Israel
	Rodriguez R.	Jose Luis
	De la Rosa Herna	Dionisio
	Lizardo Pérez	Juan Ramon
	Gonzalez	Ana
	Veras Rosario	Carlos Antonio
	Pina	Virgilio Pimente
	Garcia	Mildred
Египет	Elzanaty	Mahmoud
	Ali Ahmed	Mahmoud Mohamed
	Soliman	Mohamad
	Salah El-Din	Taher
Габон	Oyina mono	Dominique
Гаити	Flambert	Jean-Marc Maurice
	Henri Robert	Marc Charles
	Descollines	Jean Daniel
	Theramene	Bouchard
Гамбия	Nying	Catherine
	Drammeh	Dembo M. L.

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Гана	Mamphey	Kwame
	Allotey	Simon
	Obeng-Koranteng	Kwaasi
	Owusu-Fianko	Doreen
	Anane-Asare	Grace
	Mankatah	Charles
	Aryeetey	George
Гватемала	Asturias Morel	Armando Miguel
	Rosales Salaverr	Hector
	Méndez Solís	Jose Andrés
	Garcia Carranza	Silvia
Гвинея	Toure	Mohamed Cheick
	Keita	El Hadj Diante
	Thiam	Sekou Oumar
	Sow	Amadou Mouctar
Гвинея-Бисау	Nhate	Carlos
	Hope	Alga
	Nabiam	Nuno
Германия	Reichle	Gerold
	Mendel	Jorg
	Monning	Rolf
	Schwierczinski	Ulrich
	Kloth	Karsten Ulrich
	Schriek	Susanne Sabine
	Wenske	Martina
	Mutter	Corinna
Гренада	Mcphail	Donald
Греция	Nikou	Georgios
	Andritsou	Iliana
Замбия	Misitala	Robinson
	Mutandi	Beatrice Lungowe
Зимбабве	Mudenda	Jacob
	Sinemani	Valentine
	Sanyanga	Norman
Израиль	Kfir	Eyal
	Gamson	Avi
Индия	Srivastava	Anil
	Sukul	Prashant
	Baig	Mirza Tahar
	Dash	Shri Bibhuti Bhu

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Индонезия	Susantono	Bambang
	Bakti	Herry
	Moehario	Dienne Hardianti
	Nadir	Suprio Utomo
	Prayitno	Budi
	Sari	Monica Nila
	Sidabutar	Mangiring
	Soebagio	Agoes
	Suprasetyo	Suprasetyo
	Swasono	Dionnisius Elvan
	Weber	Ludwig
	Purnama	Bonifal
	Mayrianti	Cindy
	Fitrianto	Hari
	Safitri	Lydia
	Sari	Muldian
	Subrata	Merry
	St-Jacques	Lucie
Akhyar	Ikhwatul	
Asmono	Sri S.	
Budi	Bagus	
Darsono	Yohanes	
Firmantoro	Dimas	
Иордания	Al-Baqeen	Jawdat Eyadeh
	El-Kurdi	Mahmoud Hasan
Иран (Исламская Республика)	Shahbazilar	Hassanali
Ирландия	Quirke	Sinead
	Rafferty	Derek
Исландия	Jonsdottir	Agusta Ragna
	Davidsdottir	Svana Margret
Испания	Librero	Carmen
	Maestre	Isabel
	Aguado	Victor M.
	Puente	Jose M.
	Soret	Angel
Италия	Quaranta	Alessio
	Bardaro	Antonino
	Carrabba	Giuseppe Daniele
	Terlizzi	Partizia
	Kinda	Kalpakjian
Йемен	Murshed	Ali Nagi
Кабо-Верде	Varela	Virgilio

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Камбоджа	Havannall	Mao
	Kunakor	Sarin
Камерун	Robert	Nkili
	Abel Bobuin Bisi	Webnjoh
	Solomon	Anu'a-gheyle Azoh-mbi
	Tankam	Pierre
	Zoa Etundi	Englebert
	Wadem Tagne	Joël
	Nkom Ndum	Fidelis
	Ngah	Didier
	Ndongo	André-Paulin
	Mavoungou	Roger
	Elessa	Guy
Канада	Lebel	Denis
	Mcdonald	Gerard
	Desloges	Christine
	Pigeon	Michel
	Pope	James
	Fernandes	Lu
	Currie	Shari
	Allen	Mark
	Blinick	Adam
	Little	Jennifer
	Nixon	Wendy Lee
	Ready	Robert
	Rioux	Marc
	Warriner	Emilia
	Bellem	Nuno
	Boucher	Pierre
	Delisle	Marc
	Therien	Kathy
	Neubauer	Frank
	Jager	Ed
Hudgin	Ben	
Gendron	Sylvie	
Loken	Martin	
Sicard	Genevieve	
Racine	Suzanne	
Катар	Al Noaimi	Abdul Aziz Moham
	Gilchrist	Ian Gordon
Кения	Ngovi	Richard
	Kasire Amukono	Lawrence
	Enyenze	Benjamin
	Chweya	Mogire
	Adan	Mohamednur
	Enock Ndemo	Aroni

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Кипр	Lemesianos	Antonis
Китай	Song	Shengli
	Ma	Tao
	Qi	Yaozhong
	Wang	Lijun
	Lam	Kevin Hin San
	Ding	Chunyu
	Tai	Feng
	Yu	Kun
	Wai	Frank Siu Fan
	Ng	Raymond Che On
	Zhang	Hangting
	Zhu	Chunlin
Колумбия	Castro Gómez	Santiago
	Gomez	Monica
	Munoz	Alberto
	Salazar Cruz	Maria Cecilia
	Bejarano	Cesar
	Fernández	Maria Lucia
	Garcia	Luis
	Escobar	Jaime
Коморские Острова	Mouigni	Ab Dillah
	Ahmed Bourhane	Bourhane
Кот-д'Ивуар	Silue	Sinaly
	Milan	Daniel Hermann H.
Куба	Ojeda Vives	Argimiro
	Garbalosa	Armando Dario
	Castillo de la Paz	Jorge Félix
	González Gonzále	Alain
Кувейт	Al-Farah	Fawaz
	Al-Haddad	Ayad
	Almoheni	Saad Musaid
	Alkhalawi	Ahmad Abdullah
	Almajeed	Haitham W. J.
	Althowini	Mohammed
Либерия	Nagbe	Lenn Eugene
	Williams	Richelieu A.
	Dennis	Julius
	Corkrum	Ellen
	Enders	Jonathan C.
	Gray	Felecia C.
Ливан	Elhaiby	Daniel
	Aziz	Mohammed

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Ezzat	Ahmad
Маврикий	Gungah	Anand
Мавритания	Ould Monane Elhacen Hamdinou Hassena	Aboubekrine Seddigh Mahfoud Ould Ely
Мадагаскар	Kane Redia Ramahazosoa	Brahim Aubry Daniel
Малайзия	Bakri Abdul Rahman Ismail Mohd Ibrahim Lim	Datuk Abd Rahim Dato' azharuddin Dato' Hayati Mohd Sairin Yong Heng
Мали	Khadidjathe Traore Niang	Cisse Hady
Марокко	Boulmane Brahim Hassi Tarik	Aziz Lakhlifi Chafiq Talibi
Мексика	Orozco Mayora Schillinger Miranda Hernandez Alemán Pacheco Morales	Sergio Romero Dionisio Mendez Carlos Espinosa Victor Israel Héctor Hugo Ricardo
Мозамбик	Rebelo Cuinhne Pinto Saraiva Nuvunga Ginabay Caúte Veterano	Manuela Afonso Sande Antonio Fortunato Carlos Mussá Nancy Manuel
Монголия	Sanjaajav Damdin	Batmunkh Tuvshinbayar
Намибия	Mwatile Amunyela Mueller	Peter Phillip Wendy
Нигер	Seydou Yaye	Amadou

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Пакистан	Chachar	Muhammad
	Sagati	Wilson Penias
Папуа-Новая Гвинея	Bryant	Paul
Парагвай	Torres	Aurora
	Silva	Andrea
Перу	Sotomayor-Yalan	Doris Elba
	Picardo	Luis Miguel
	Vojvodic	Walter
	Camacho	Lucy
Польша	Borkowski	Adam
Португалия	Trindade Santos	Luis
	Brito	Fernando
Республика Конго	Badila	Maurice
	Gassackys	Ferreol
	Olandzobo	Nestor Bertrand
	Osso	Jean Louis
Республика Корея	Yeo	Hyungkoo
	Bae	Jongin
	Choi	Donghwan
	Heo	Moonbeom
	Hwang	Sung Youn
	Jung	Sangmo
	Kim	Kitaig
	Kim	Minsoo
	Kim	Kihyoun
	Kim	Junhyuk
	Ko	Dongjung
	Lee	Donghoon
	Lee	Sangwook
	Min	Jungsun
	Moon	Jung bum
Park	Hyang-gyu	
Российская Федерация	Neradko	Alexander
	Novgorodov	Alexey
	Chertok	Vladimir
	Anisimov	Valentin
	Gruzd	Sergey
	Ivanovich	Vasilij
	Kasyanov	Alexandr
	Kondratiev	Dmitry
	Korsakov	Alexander
	Shadrin	Vadim
	Shiyan	Dmitry

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Malikova Shnyrev Shulga Zakhryapin	Nadezhda Andrey Oleg Nikolay
Руанда	Nzahabwanimana Claver	Alexis Bazatoha
Румыния	Tat	Paul
Саудовская Аравия	Sugair Kabli Alaufi Al-Balwi Almoghraby Alzahrani Mumenah Ghanem	Faisal Talal M. B. Adel Abdulrahman Ali Ateah Sami Hala
Свазиленд	Dlamini Dube Litchfield	Ntuthuko Michael Solomon Douglas
Сенегал	Ngom Fall Dia Hane Ndiaye Ndiaye	Mor Papa Atoumane Elhadji Mamadou Amadou Tidiane Mamadou Moussa
Сент-Китс и Невис	Hobson Liburd Bass	Mcclean Cedric Jonathan
Сингапур	Pang Lim Ng Tay Poh Sin Lee Fernando Cheong Bin Nasar Ong	Kin Keong Bernard Tee Chiou Tiang Guan Eileen Ulric Thian Chye Mervyn Evangeline Mustapha Chun Yang
Словакия	Hýsek	Michal
Словения	Krapež Ferjan	Alojz Klemen

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Соединенное Королевство	Moor	Jonathan
	Figures	Tim
	Dykins	Phil
	Bloomfield	Henry
	Rodmell	Mark
	Seguin	Suzanne
Соединенные Штаты Америки	Napolitano	Janet
	Pistole	John S.
	Jacobson	David
	Woerth	Duane
	Behrens	David
	Bersin	Alan
	Cahill	Kevin
	Chandler	Matt
	Dean	Margaret Mary
	Fujimura	Paul
	Gabbrielli	Tina
	Hadziselimovic	Dina
	Hoggan	Kelly
	Koumans	Mark
	Kroloff	Noah
	Libovicz	James
	Mccaffrey	George
	Novak	Joseph
	Schmidt	Katie
Simonds	Kristen	
Skinner	Bradd	
Terry	Sara	
Yatar	Eric	
Судан	Ahmed	Mohamed Abdul Aziz
	Belai	Haile
	Haddad	Walid
	Satti Bajouri	Ahmad
Суринам	Douglas-Pinas	Thelma
	De Souza	Brian
	Toemin	Cindy
Сьерра-Леоне	Minah	Vandi Chidi
	Kpulun	Saa
	Spaine	Captain Victor E.
	Tarawaley	Badara Alieu
	Tucker	Kugbei
	Abokie	Joseph Sam
Танзания	Manongi	Fadhili
	Kamazima	Michael Anatory
	Kamhabwa	Julius Felix
	Salim	Msangi

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Mabala	James Zakaria
Таиланд	Pornyuthapong Dechatiwongse	Patchara Kannika
Того	Dobou	Sedem Kwadjo
Тонго	Vaipulu Cocker	Samiu Vili
Тринидад и Тобаго	Lutchmedial Frederick Boodoo	Ramesh Anthony M. Stevenson
Тунис	Ajili	Atef
Турция	Ekşi Erciyes Güç Karabulut Karataş Soydan Yıllıkçı	Bilal Çağatay Eda Serdar Ali Serhat Yıldırım Kemal
Уганда	Byandala Mpango Kakuba Twijuke Okoth-Ochola Owomugisha Rusoke Livingstone Sasaga Wanzira Sendegeya Tumusiime Washwa Turyagyenda Wasike Kalya Jessin	Abraham David J. W. Kabbs J. M. Herman David Godfery Charles Charles Samuel Joseph David
Украина	Sutulynskiy Ushinskiy	Oleksander Sergey
Уругвай	García Iglesias	Gabriel Jesus
Филиппины	Ferrer Joya Oraa	Neil Frank Rodante Atty. Miguel F.
Финляндия	Tupamaki	Matti
Франция	Gandil Wachenheim	Patrick Michel

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Государство	Le-Guillou	Jacques Marie
	Plaisant	Eric
	Hifdi	Sonia
	Allain	Thierry
	Desquiens	Bertrand
	Riveau	Christine
	Striebig	Damien
	Vallet	Jerome
	Pape	Pierre
	Zizi	Farid
	Eggers	Christophe
	Guyon	Isabelle
	Moreau	Samuel
Debuiche	Swanilda	
Центральноафриканская Республика	Jouso	Theodore
	Ketafio	Phylippe Kennedy
	Yakete	Lévi
	Yamindou	Aubin Hermann
Чад	Douga	Mahamat Saleh
	Seidna	Ali
Чили	Alarcon	Jaime
	Espinoza	Claudio
	Ortiz	Fernando
	Radrigan	Paulina
	Silva	Duncan
	Cerda	Eduardo
Швейцария	Zuckschwerdt	Marcel
	Haldimann	Urs
Швеция	Cherfils	Ingrid
	Henriksson	Jessica Mona
	Osterberg	Lars
Шри-Ланка	Daluwatte	Rohana De S.
	Dissanayake	Parakrama
	Ruberu	Ravindra
Эквадор	Polastri Amat	Gloria Maria
	Yerovi	Roberto
	Bruzzone Galárra	José Domingo
	Arellano	Ivan
	Navas Vera	Cesar Antonio
	Lopez Bone	Sandra Marivel
Patras	Alexandra	
Экваториальная Гвинея	Abeso Fuma	Fausto
	Miko Angue	Leandro

ГОСУДАРСТВО	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
	Obono Obama	Maria Julia
Эфиопия	Mengiste Tadege Beyene Tefera	Getachew Wosenyelh Goitom Abebe Tefera Mekonnen
Южная Африка	Chikunga Peege Khoza Devkaran Anker Bethuel Mondli Greyling Kruger Mabaso Maseko Mokgako More Nkosi Phirwa Ramutsheli Tshabalala	Sindisiwe Lydia Tshepo Poppy Subashan Anande Rika Zuma Mari Pierre Levers Zandile Faithful Yvonne Dinah Solomon Cornelius Jabulile Precious Mokgobeng Ndivhuwo Jason
Ямайка	Guy Bartley Derby	Morais Althea Oscar
Япония	Takahashi Koda Kihara Furuhata Umezawa Shiota Oshima	Kazuhiro Toshihiro Masatomo Mami Daisuke Masahiro Yasushi

ОРГАНИЗАЦИЯ	ФАМИЛИЯ	ИМЯ
Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)	Ganda Halidou Nsue Esono	Oumarou Moussa Eugenio
Агентство сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности(CASSOA)	Kashambo	Barry
Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА)	El Alj Lhoussaine	M. El Omari
Ассоциация “Глобальный экспресс” (GEA)	Grau Tanner Arnold Mabbe Ondra Paulson Stone	Carlos Paul Yves Todd Frances Howard
Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	Sosina India	Iyabo Mongezi
Всемирная продовольственная программа (ВПП)	Handou	Amadou
Всемирная таможенная организация (ВТАО)	Mujica Aigner Menon	Sergio Susanne Asha
Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	Radu Sciacchitano Reverdy	Catalin Salvatore Patricia
Европейское сообщество (ЕС)	Hololei Ross Bradbury Chêne Rahuoja	Henrik Christopher James Claude Margus
Западноафриканский экономический и валютный Союз (ЗАЭВС)	Seka Raphael Marie Tcha-Didjorè Dey	Irène Salambere Bah-Traoré
Интерпол	Markert	Ralph
Исполнительный директорат Контртеррористического комитета ООН (UNCTED)	Smith	Michael
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)	Ospina	Marco

Международная ассоциация грузовых авиаперевозок (ТИАКА)	Presti Zubkov	Sue Vladimir
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)	Dunlap Comber Herbelles Brooks Ramirez-Taborda Reimold Shaver Wright	Kenneth Michael Nathalie Nina Carolina Dorothy Elizabeth Gordon
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)	Wykoff Hall Guzman Thomson Du Bedat	Don Captain Craig Agustin Captain Max Arnaud
Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ)	Eriksson Eklund	Ann-Margreth
Международный совет аэропортов (МСА)	Bradbrook Garcia-Alonso Rossell	Craig Arturo Michael
Международный совет деловой авиации (МСДА)	Carr Ingleton	Douglas Peter
Международный координационный совет ассоциаций авиационно-космических отраслей промышленности (ИККАИА)	Ovilius Riegle Howe Heijl	Magnus Leslie Lynn Ellen Marinus C. F.
Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)	Hornek	Christopher
Управление ООН по наркотикам и преступности (ЮНОДК)	Requena Huertas	Marta
Экономическое сообщество западноафриканских стран (ЭКОВАС)	Baldeh Ganemtoire Rakiatou Christelle	Haaba Paul Antoine Marie Kaffa

ПЕРЕЧЕНЬ РАБОЧИХ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ

WP	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
1	<i>Повестка дня Конференции, предварительная программа работы и организационные мероприятия</i>	Секретариатом
2	<i>Предварительная информация о пассажирах (API) и ее роль в обеспечении авиационной безопасности</i>	Секретариатом
3	<i>Повышение уровня раскрытия результатов проверок в рамках универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)</i>	Секретариатом
4	<i>Эволюция универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)</i>	Секретариатом
5	<i>Данные записей регистрации пассажиров (PNR) и их роль в обеспечении авиационной безопасности</i>	Секретариатом
6	<i>Расширение содействия, оказываемого ИКАО в области авиационной безопасности и деятельность по созданию потенциала</i>	Секретариатом
7	<i>Симпозиум ИКАО по инновациям в области авиационной безопасности</i>	Секретариатом
8	<i>Директория открытых ключей (ДОК)</i>	Секретариатом
9	<i>Идентификация пассажиров и программа машиночитываемых проездных документов</i>	Секретариатом
10	<i>Заявление о глобальном контексте риска</i>	Австралией, Германией, Израилем, Канадой, Нидерландами, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки и Швейцарией
11	<i>Введение 100-процентного досмотра лиц, помимо пассажиров</i>	Секретариатом
12	<i>Основные принципы безопасности авиагруза и почты</i>	Австралией, Бельгией, Германией, Иорданией, Италией, Канадой, Китаем, Ливаном, Мексикой, Нидерландами, Новой Зеландией, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Францией, Швейцарией Южной Африкой, Японией, ВПС, ВТАО, ЕС, ИАТА, ИФАЛПА, МСА, ТИАКА и GEА
13	<i>Устойчивость решений в сфере авиационной безопасности</i>	Секретариатом
14	<i>Жидкости, аэрозоли и гели</i>	Секретариатом
15	<i>Содействие признанию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года</i>	Секретариатом
16	<i>Меры безопасности, относящиеся к аэронавигации</i>	Секретариатом
17	<i>Авиационная безопасность</i>	Европейским союзом (ЕС) и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА
18	<i>Авиационная безопасность</i>	ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА
19	<i>Авиационная безопасность</i>	ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА
20	<i>Авиационная безопасность</i>	ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА
21	<i>Авиационная безопасность</i>	ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА
22	<i>Авиационная безопасность</i>	ЕС и его государствами-членами и другими государствами-членами ЕКГА
23	<i>Обеспечение безопасности авиагрузов в Российской Федерации</i>	Российской Федерацией
24	<i>Координационный центр ИКАО по авиационной безопасности, функционирующий в Российской Федерации</i>	Российской Федерацией

WP	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
25	<i>Эволюционное развитие Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности</i>	Российской Федерацией
26	<i>Досмотр следующего поколения</i>	Канадой, Нидерландами, Соединенным Королевством, ИАТА, ИККАИА и МСА
27	<i>Признание приоритетности обеспечения безопасности неконтролируемой зоны</i>	Францией
28	<i>Переориентация политики в области безопасности на пассажира</i>	Францией
29	<i>Mandatory Nature of 100% Inspection of Persons Other Than Passengers Together With Items Carried</i>	Кубой
30	<i>Совместная конференция ИКАО, ВТАО и Сингапура по повышению безопасности авиагруза и упрощению формальностей</i>	Сингапуром
31	<i>Принципы, регулирующие международное сотрудничество в области авиационной безопасности</i>	Австралией, Аргентиной, Бразилией, Германией, Испанией, Италией, Канадой, Катаром, Китаем, Мексикой, Нигерией, Новой Зеландией, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сингапуром, Соединенным Королевством, Францией, Швейцарией, Южной Африкой и Японией
32	<i>One Global Solution for Air Cargo Security and Facilitation</i>	ГЕА
33	<i>Ориентированный на результаты подход к обеспечению устойчивости мер авиационной безопасности</i>	Новой Зеландией и Сингапуром
34	<i>Air Cargo Security: Customs Role</i>	ВТАО
35	<i>Эволюция процедур досмотра</i>	Канадой, Соединенными Штатами Америки и ИАТА
36	<i>Carriage of Liquids, Aerosols and Gels in Hand Luggage</i>	Индонезией
37	<i>Air Cargo and Mail Screening Process Implemented by Regulated Agents in Indonesia</i>	Индонезией
38	<i>Combating the Insider Threat at Airports in Indonesia</i>	Индонезией
39	<i>The Impact of GNSS Vulnerability and Response Measures</i>	Республикой Корея
40	<i>Implementing the Requirements on the Carriage of Weapons by Individuals</i>	Республикой Корея
41	<i>Стратегия наращивания международного потенциала для безопасности воздушных грузов</i>	Австралией, Германией, Индией, Италией, Канадой, Китаем, Саудовской Аравией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Францией, Южной Африкой, Японией, ВТАО, ИАТА, ИФАЛПА, МСА и ТИАКА
42	<i>A Proposed Framework for Aviation Capacity Building</i>	Австралией и Соединенными Штатами Америки
43	<i>Доступ к информации о результатах проверок в рамках реализации УППАБ</i>	Беларусью
44	<i>Data Collected From Australia's Liquid, Aerosol and Gel Transit Screening Regime</i>	Австралией
45	<i>The Reality of and Mitigating Insider Threat</i>	АКГА
46	<i>Preserving Individual Rights</i>	АКГА от имени 54 африканских государств
47	<i>Appropriate Level of Disclosure of Security Audit Programme (USAP) Audit Results</i>	Южной Африкой
IP	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
1	<i>Update on the ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy</i>	Секретариатом
2	<i>Итоги конференции по авиационной безопасности европейского/североатлантического региона ИКАО и ход реализации совместного заявления конференции в российской федерации</i>	Российской Федерацией
3	<i>Supervision and Control of Airport Security Measures: the Choice of Outsourcing Measures</i>	Францией
4	<i>Capacity Building and Technical Assistance in the Pacific Region</i>	Новой Зеландией
5	<i>Position of Cuba Regarding Each Item of the Conference Agenda</i>	Кубой
6	<i>Aviation Security Developments in Indonesia</i>	Индонезией

IP	НАЗВАНИЕ	КЕМ ПРЕДСТАВЛЕНО
7	<i>The ROK's Effective Security System for Combating Insider Threats</i>	Республикой Корея
8	<i>Assistance Activities for Capacity-Building of Developing Countries by the Republic of Korea</i>	Республикой Корея
9	<i>Implementation of the MRTD Programme: Travel Document Security and Passport Quality Test</i>	Республикой Корея
10	<i>Current Status of APIS, IAPP and SES</i>	Республикой Корея
11	<i>Aviation Security Training in Indonesia</i>	Индонезией
12	<i>Australia's Liquid, Aerosol and Gel Transit Screening Regime and Future Policy Intentions</i>	Австралией
13	<i>ASEAN-Japan Aviation Security Co-Operation</i>	Брунеем-Даруссаламом, Вьетнамом, Индонезией, Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Малайзией, Мьянмой, Сингапуром, Таиландом, Филиппинами и Японией
14	<i>Aviation Security Developments in the Asia and Pacific (APAC) Region</i>	Австралией, Брунеем-Даруссаламом, Вьетнамом, Индией, Индонезией, Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Малайзией, Мьянмой, Сингапуром, Таиландом, Шри-Ланкой и Японией
15	<i>Status of Liquids, Aerosols, and Gels (LAGs) Screening in the United States of America</i>	Соединенными Штатами Америки
16	<i>In-flight Security Officers</i>	Индонезией
17	<i>Pacific Directors of Civil Aviation: Aviation Security Forum</i>	Папуа-Новой Гвинеей
18	<i>Mechanisms Adopted to Implement the African Aviation Security Road Map</i>	АКГА от имени 54 африканских государств

КОММЮНИКЕ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Монреаль, 12–14 сентября 2012 года

Конференция высокого уровня по авиационной безопасности, созванная Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), проходила в Штаб-квартире Организации в Монреале с 12 по 14 сентября 2012 года. В Конференции приняли участие более 700 представителей из 132 государств-членов, 23 международных и региональных организаций и отраслевых объединений.

Признавая важнейшую роль гражданской авиации в глобальном экономическом развитии и различные вызовы в сфере безопасности, с которыми сталкивается сегодня сектор международного воздушного транспорта, Конференция отметила:

- a) существование реальных угроз и необходимость принятия эффективных мер по защите гражданской авиации;
- b) что терроризм не соблюдает границ и, если ему не противостоять, он может привести к гибели и ранениям людей, серьезно нарушить работу международного воздушного транспорта, причинить значительный ущерб оборудованию, средствам и службам гражданской авиации и подорвать общественное доверие к воздушному транспорту;
- c) резолюцию А37-17, Декларацию по авиационной безопасности и Всеобъемлющую стратегию ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), которые направлены на дальнейшее повышение авиационной безопасности и защиту международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;
- d) совместные заявления, принятые на региональных конференциях ИКАО по авиационной безопасности, состоявшихся в Бахрейне, Венесуэле, Индии, Малайзии, Российской Федерации и Сенегале;
- e) важность сотрудничества и координации действий между ИКАО, ее государствами-членами, международными и региональными организациями, отраслью и всеми другими заинтересованными сторонами в целях достижения устойчивого уровня авиационной безопасности;
- f) что все государства – члены ИКАО привержены соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, содержащихся в Приложении 17 *"Безопасность"* и Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* к Конвенции о международной гражданской авиации и других конвенций по авиационной безопасности;
- g) что следует поддерживать баланс между требованиями безопасности, упрощения формальностей, эффективности и результативности.

Принимая во внимание эти аспекты, Конференция:

- 1) призвала ИКАО, государства-члены и заинтересованные стороны отрасли принять основанный на оценке риска подход к обеспечению авиационной безопасности;

- 2) приветствовала проявленную ИКАО инициативу принятия заявления о контексте риска, которое предоставляет ее государствам-членам ценную информацию и предлагает им надежную методику для использования в процессе дальнейшего совершенствования ими своих собственных оценок риска на национальном уровне, если они пожелают использовать эту методику;
- 3) предложила ИКАО и ее государствам-членам рассмотреть вопрос о разработке более ориентированного на результаты подхода при осуществлении регулирования в сфере авиационной безопасности, поскольку это поможет им лучше определить свои задачи в области мер безопасности;
- 4) настоятельно рекомендовала ИКАО ускорить принятие новых Стандартов и Рекомендуемой практики по авиационной безопасности в целях снижения уровня риска для авиагруза и почты на основе внедрения систем безопасной цепи поставок, общих базовых мер безопасности в отношении как пассажирских, так и чисто грузовых воздушных судов и усиленных мер безопасности в отношении груза и почты с высокой, как считается, степенью риска;
- 5) предложила ИКАО, Всемирной таможенной организации, Всемирному почтовому союзу и заинтересованным сторонам отрасли определить дальнейшие меры по координации требований к авиационной безопасности, таможенных требований и требований к безопасности почты в целях содействия торговле при одновременном обеспечении безопасности авиагруза и почты;
- 6) признала, что угрозы, создаваемые инсайдерами, вполне реальны и в этой связи настоятельно призвала государства – члены ИКАО осуществить эффективные меры по снижению таких угроз и как можно скорее принять пересмотренный Стандарт ИКАО, касающийся досмотра лиц, помимо пассажиров;
- 7) признала, что ИКАО и ее государствам-членам необходимо решать проблему, связанную с постоянной угрозой, которую представляют для международной гражданской авиации взрывчатые вещества в виде жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), включая реализацию технических решений, необходимых для постепенного снятия ограничений на перевозку ЖАГ в ручной клади;
- 8) поручила государствам – членам ИКАО обращаться с рейсами, прибывающими из государств, в которых применяются методы проверки ЖАГ, также как с рейсами, прибывающими из государств, в которых действуют ограничения на перевозку ЖАГ;
- 9) поддержала переход от Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) к механизму непрерывного мониторинга, который объединяет основанный на учете риска подход с проверками и непрерывным мониторингом при одновременном учете надзорного потенциала государств и региональных организаций;
- 10) предложила ИКАО максимально использовать результаты проверок в рамках УППАБ для определения и нацеливания деятельности по укреплению потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности в интересах нуждающихся государств-членов;
- 11) призвала государства – члены ИКАО надлежащим и безопасным образом обмениваться результатами проверок в рамках УППАБ в целях концентрации усилий по наращиванию потенциала и технической помощи на тех областях, где они принесут наибольшую пользу;

- 12) признала достигнутый прогресс в осуществлении стратегии ИКАО по укреплению потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности и предложила ИКАО активизировать свои усилия, сделав дополнительный акцент на деятельность, связанную с укреплением потенциала в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
- 13) призвала государства – члены ИКАО и соответствующие заинтересованные стороны, такие как региональные организации, заключать "партнерские соглашения" в целях организации и осуществления деятельности по укреплению потенциала, охватывающие все заинтересованные стороны и включающие в себя обязательства, принимаемые на себя всеми партнерами;
- 14) подчеркнула важность определения эффективных, функционально жизнеспособных и экономически устойчивых мер авиационной безопасности, учитывающих интересы пассажиров;
- 15) 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;
- 16) одобрила основные принципы, определяющие международное сотрудничество в сфере авиационной безопасности, а именно: а) уважение духа сотрудничества, зафиксированного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении; б) признание эквивалентных мер авиационной безопасности и с) акцент на результаты обеспечения авиационной безопасности;
- 17) призвала государства – члены ИКАО укреплять авиационную безопасность путем стандартизации форматов проездных документов и электронной передачи данных о пассажирах полномочным органам государств, обеспечивая при этом неприкосновенность частной жизни и гражданские права пассажиров, и улучшать защиту проездных документов путем участия в службе электронной валидации паспортов, известной как Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО;
- 18) предложила ИКАО и далее заниматься решением возникающих проблем, таких как безопасность системы организации воздушного движения (т. е. безопасность аэронавигационных средств и служб), безопасность в неконтролируемой зоне и киберугрозы;
- 19) поддержала предпринятые ИКАО в сотрудничестве с заинтересованными сторонами отрасли и изготовителями оборудования инициативы по разработке технологий досмотра пассажиров и грузов следующего поколения, принимая во внимание техническое развитие и желаемые результаты в сфере обеспечения безопасности, и по подготовке рекомендаций для модернизации рамок регулирования по мере необходимости;
- 20) настоятельно призвала государства ратифицировать последние международные правовые документы по авиационной безопасности, а именно Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года.

ISBN 978-92-9249-133-8



9 7 8 9 2 9 2 4 9 1 3 3 8