

Сванадзе Владимир, председатель правления
«Инициативы развития Интернета IDI», соучредитель «Академии
кибербезопасности Грузии CSA», г. Тбилиси, Грузия

КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПРОБЛЕМЫ СФЕРЫ

В 21 столетии все более актуальным становится использование Интернета, Интернет-технологий и электронных услуг в повседневной жизни, а также на национальном и промышленном уровне. Различные отрасли, в которых процессы управления частично или полностью автоматизированы, все больше зависят от современных технологий. Принимая во внимание текущую ситуацию, существующую на мировом рынке, и с целью достижения максимально возможной эффективности в рабочем процессе, частный сектор постоянно развивается и внедряет инновационные технологии.

Фактически, развитие Интернета и Интернет-технологий по-прежнему остается огромной проблемой. С другой стороны, ускоренный процесс развития Интернет-технологий и электронных услуг станет основным стимулом для совершенствования процесса обеспечения безопасности и стабильности в Интернете, что еще больше увеличит спрос на этот сектор как со стороны государственного, так и частного секторов.

Постоянный рост числа кибератак показывает, что угрозы вероятны как на уровне государств, так и для отдельных отраслей. Развитие интернет-технологий позволяет говорить о том, что кибератаки будут выказывать более массовый и изощренный характер, и рост числа киберпреступлений неизбежен.

Именно в такой среде кибербезопасности функционирует гражданская авиация, которая является одним из ведущих мировых промышленных секторов, где процесс управления полностью автоматизирован. Функционирование и развитие вышеупомянутой сферы прямо пропорционально развитию Интернета, новых технологий и электронных услуг и, тем самым, увеличивает риск хакерских атак на все области гражданской авиации. Соответственно, становится все более актуальным обеспечение безопасного и стабильного Интернета для гражданской авиации с целью повышения ее безопасности.

В соответствии с необходимостью и важностью защиты критически важной инфраструктуры гражданской авиации, информационных и коммуникационных систем, в частности, от киберугроз, ИКАО готова разработать надежную структуру кибербезопасности. 40-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию А40-10 «Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации» [2]. Резолюция касается

обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации с горизонтальным, масштабным и функциональным подходами. В ней также подчеркивается важность защиты критически важных систем инфраструктуры и данных гражданской авиации от киберугроз, и содержится призыв к государствам-членам использовать Стратегию кибербезопасности ИКАО [4].

Примечательно, что в рамках ИКАО создано несколько рабочих групп для осуществления своей деятельности в области кибербезопасности гражданской авиации, в частности:

- исследовательская группа Секретариата ИКАО по кибербезопасности (SSGC). Эта группа организована, чтобы служить координатором всей работы ИКАО в области кибербезопасности;

- исследовательская подгруппа по правовым аспектам (RSGLEG). Целью создания данной подгруппы является решение вопросов кибербезопасности в отношении гражданской авиации в рамках необходимой международно-правовой базы;

- рабочая группа по авиакомпаниям и аэродромам (WG – AAD). Деятельность Группы сосредоточена на защите инфраструктуры, пассажиров и систем авиакомпаний. Группа не работает в области аэронавигационных систем;

- рабочая группа по кибербезопасности для безопасности полетов (WG – CFS). Рабочая группа стремится обеспечить аспекты кибербезопасности и киберустойчивости при использовании самолетов;

- рабочая группа по аэронавигационным системам (WG – ANS). Рабочая группа создана для решения вопросов, касающихся кибербезопасности и киберустойчивости существующих и современных аэропортов, систем аэронавигации и управления информацией [1].

В тесном сотрудничестве с ИКАО действуют и другие субъекты, в т.ч. ИАТА (International Air Transport Association), также занимающиеся кибербезопасностью транспортной авиации [5]. В частности, указанная организация положительно влияет на то, как отрасль реагирует на вызовы кибербезопасности. ИАТА работает над стратегией кибербезопасности, в соответствии с которой организация разработала акт под названием Aviation Cyber Security document [3].

В заключение следует отметить жизненно важное значение обеспечения кибербезопасности гражданской авиации. Все заинтересованные стороны, в частности, государственный и частный секторы, а также представители академических кругов должны быть вовлечены в процесс защиты критически важной инфраструктуры.

Литература

1. About ICAO / ICAO. 2020. URL: <https://www.icao.int/secretariat/Pages/bureaus.aspx>.

2. Assembly Resolutions in Force (as of 4 October 2019). ICAO. 2019. URL: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40_res_prov_en.pdf.

3. Aviation Cyber Security / International Air Transport Association. 2015. URL: <https://www.iata.org/contentassets/4c51b00fb25e4b60b38376a4935e278b/aviation-cyber-security-position.pdf>.

4. Aviation Cybersecurity Strategy. ICAO. 2019. URL: <https://www.icao.int/cybersecurity/Documents/AVIATION%20CYBERSECURITY%20STRATEGY.EN.pdf>.

5. Our mission is to represent, lead & serve the airline industry. International Air Transport Association. 2020. URL: <https://www.iata.org/>.

УДК 346.61 (043.2)

Яннис Лаврентиадис, адвокат,
г. Афины, Греция

ГРЕЧЕСКИЙ СЛЕД В ИСТОРИИ УКРАИНСКОЙ ТОРГОВЛИ И ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

В V-II вв. до н.е. на побережье Черного и Азовского морей образовалось несколько центров античной цивилизации – военных поселений и городов, которые сыграли важную роль в политическом, финансовом и торговом развитии Юга Украины. В подавляющем большинстве они были основаны греками и возникли как колонии греческой метрополии.

Первыми такими городами были Пантикапей (г. Керчь), Ольвия (вблизи г. Очакова), Херсонес (г. Севастополь), Тира (на берегу Днепровского лимана) и другие. Древнейшей греческой колонией на территории современной Украины была Борисфенида – античный город-государство на острове Березань в устье Днепровско-Бугского лимана (другие названия – Борисфен, о. Св. Эферия, о. Буян). Основатели города – греки-колонисты из г. Милета (полуостров Малая Азия, ныне принадлежит Турции).

Постепенно росла экономика региона, набирали обороты торговля и финансовая база. Развивались сельское хозяйство, ремесла, мореходство. Важное место в торговле с приморскими городами занимали тогдашние средиземноморские центры – Хиос, Самос, Коринф, а несколько позже – Афины. Активизировалась торговля причерноморских купцов с оседлым населением и кочевыми племенами Лесостепи и Восточной Европы. Уже в V-IV вв. до н.е. Ольвия начала чеканить собственную серебряную, а затем золотую монету – асу, на лицевой стороне которой было изображение греческой богини Афины. Введение монетарной системы способствовало развитию торговли и одновременно таможенного дела.

Довольно развитой в Ольвии была система руководства налоговой и