



## ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 2016 ГОДА И ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ВО ИСПОЛНЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ 38-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

### БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

#### *Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)*

Четвертое издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) после консультации с государствами и международными организациями было утверждено Советом и будет представлено 39-й сессии Ассамблеи для одобрения. ГПБП представляет собой директивный документ, предназначенный для повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации и используемый на глобальном, региональном и национальном уровнях. ГПБП был реструктурирован и пересмотрен, и в его поддержку разработана дорожная карта обеспечения глобальной безопасности полетов, служащая в качестве плана действий для помощи авиационному сообществу в достижении представленных в ГПБП целей посредством общей системы ориентиров для всех соответствующих заинтересованных сторон.

#### *Зоны конфликтов*

Целевая группа по рискам для гражданской авиации предложила ИКАО разработать централизованную систему обмена информацией о рисках для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов. В марте 2015 года Совет ИКАО признал, что имеется настоятельная необходимость в создании и размещении простого централизованного онлайн-хранилища информации о зонах конфликтов и в обеспечении доступа к этой информации для государств, отрасли и общественности. Хранилище данных о зонах конфликтов начало функционировать на первоначальный срок в один год со 2 апреля 2015 года при условии, что в течение этого срока будет осуществляться непрерывный процесс анализа и оценки. В связи с этим Совет согласился создать вспомогательную Группу по вопросам хранилища данных (RRG), которая будет отвечать за этот непрерывный процесс мониторинга.

17 февраля 2016 года RRG представила Совету ИКАО доклад об этапе оценки хранилища, включающий рекомендации по его изменению на основе опыта и информации, полученной от государств – членов ИКАО. На основании этого доклада Совет 17 июня согласился с тем, что ИКАО следует продолжить функционирование хранилища данных о зонах конфликтов при следующих условиях:



- сообщения будут содержать только информацию, соответствующую понятию "зоны конфликтов", определенному Советом ИКАО;
- сообщения будут публиковаться на веб-сайте ИКАО только, если информация была предоставлена государством, к которому она относится, или другим государством при условии отсутствия разногласий между двумя государствами;
- хранилище будет также включать ссылки на собственные источники государств, содержащие информацию о рисках для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов.

#### *Следующее поколение авиационных специалистов*

В рамках программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) ИКАО работает в тесном сотрудничестве со своими партнерами и ключевыми заинтересованными сторонами над развитием информационно-разъяснительной деятельности во всем мире путем участия в различных авиационных форумах, разработки средств связи и распространения информации и прямых контактов со слушателями и преподавателями.

В июне 2016 года ИКАО провела практикум для диспетчеров управления воздушным движением и персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения. Целью практикума было предоставление дополнительных руководящих указаний относительно внедрения квалификационной системы подготовки в этих двух дисциплинах.

#### *Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)*

Первая очная встреча Партнерства ИКАО по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) была проведена 25 ноября 2015 года в качестве дополнительного совещания Всемирного форума по вопросам авиации (IWAF). На этой встрече партнеры смогли обсудить способы координации и сотрудничества по вопросам технической помощи. Были проведены квартальные телеконференции, последние из которых состоялись в марте и мае 2016, для обсуждения деятельности партнеров в области технической помощи в государствах, выбранных в качестве первоочередных.

В качестве платформы для координации усилий ИКАО и ее партнеров по обеспечению безопасности полетов в области оказания помощи государствам перед ASIAP стоят следующие цели: обмен информацией; приоритизация государств и потребностей в сфере оказания помощи; координация, взаимодействие и сотрудничество между партнерами в сфере оказания помощи. Членами партнерства являются Канада, Китай, Малайзия, Республика Корея, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Япония, Международный совет аэропортов (МСА), "Эрбас", "Боинг", Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Всемирный банк. ASIAP были выбраны следующие государства для оказания помощи в первоочередном порядке: Багамские Острова, Беларусь, Вьетнам, Габон, Гайана, Египет, Индонезия, Камбоджа, Объединенная Республика Танзания и следующие государства, в отношении которых имеются вопросы,

вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC): Ангола, Гаити, Джибути, Кыргызстан, Малави, Непал, Таиланд и Эритрея. В стадии реализации находятся проекты во Вьетнаме, Габоне, Гаити, Гайане, Индонезии, Камбодже, Малави, Непале, Объединенной Республике Танзания и Таиланде. В результате деятельности ASIAP EASA поддерживает проект ИКАО в Непале, "Боинг" – проект ИКАО в Камбодже, а Япония – проект ИКАО в государствах региона Азии и Тихого океана.

#### *Запрет перевозки литиевых батарей в качестве груза на пассажирских воздушных судах*

Совет утвердил поправки к изданию *Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Технические инструкции, Дос 9284) 2015–2016 гг., запрещающие перевозку ионно-литиевых батарей в качестве груза на пассажирских воздушных судах. Дополнительные требования по уменьшению рисков, создаваемых литиевыми батареями, утвержденные Советом в 2015 году, останутся в силе применительно к перевозке на грузовых воздушных судах.

Решение о введении запрета было основано на информации, представленной группами экспертов по опасным грузам, по производству полетов и по летной годности, и на результатах испытаний, показавших, что системы пожаротушения в грузовых отсеках могут не справиться с возгоранием литиевых батарей с высокой концентрацией заряда. Запрет вводится в качестве временного средства до тех пор, пока не будут приняты меры, обеспечивающие приемлемый уровень безопасности. Одной из необходимых мер является стандарт на упаковочные комплекты для перевозки литиевых батарей, основанные на эксплуатационных показателях. Комитет SAE, созданный по запросу ИКАО, начал разработку этого стандарта в феврале.

Совет также утвердил поправки к изданию *Дополнения к Техническим инструкциям* (Дос 9284SU) 2015–2016 гг., содержащие указания для государств по перевозке литиевых батарей.

#### *Дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС)*

Спрос на использование ДПАС во всем мире по-прежнему возрастает быстрыми темпами. Регламентирующие полномочные органы и поставщики аэронавигационного обслуживания испытывают все более сильное давление со стороны операторов ДПАС, требующих доступа к воздушному пространству, а изготовителям и связанным с ними отраслевым структурам необходимы четкие нормативные положения о сертификации и эксплуатации. Продолжается деятельность по разработке нормативных рамок, которые будут способствовать доступу дистанционно пилотируемых воздушных судов в несегрегированное воздушное пространство при сохранении существующего уровня безопасности полетов для пилотируемой авиации, а также работа над свидетельством внешнего пилота.

В Стокгольме (Швеция) был проведен симпозиум по ДПАС и дистанционному обслуживанию воздушного движения (ОВД), на котором присутствовало 225 участников. Симпозиум был посвящен повышению осведомленности о том, как дистанционные технологии приводят к быстрым изменениям в авиации.



Также в Стокгольме был проведен первый региональный практикум по ДПАС, ориентированный на регулирующие органы, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов и изготовителей; на 2016 год запланированы новые практикумы.

В помощь Группе экспертов по дистанционно пилотируемым авиационным системам (RPASP) была создана Консультативная группа по небольшим беспилотным авиационным системам (SUAS-AG) с целью разработки инструктивного материала для государств, в том числе методических рекомендаций для национальных правил, посвященного главным образом небольшим БАС, т.е. беспилотным воздушным судам массой до 25 кг. Онлайн-инструментарий находится по следующему адресу:

<http://www.icao.int/safety/RPAS/Pages/UAS-Regulation-Portal.aspx>

#### *Повышение уровня защиты записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов*

38-я сессия Ассамблеи поручила Совету, принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов (SIP TF) и дальнейшую работу по этим выводам и рекомендациям, предпринять такие шаги, которые могут быть необходимы для достижения значимого прогресса в разработке и/или изменении положений в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и относящихся к нему инструктивных материалах, до следующей очередной сессии Ассамблеи. В соответствии с этим поручением Секретариат в апреле 2014 года учредил Группу экспертов по защите записей и данных, относящихся к авиационным происшествиям и инцидентам (GEPAIR), для доработки рекомендаций SIP TF.

Предложенные Группой экспертов GEPAIR поправки к Приложению 13 были приняты Советом в марте 2016 года. Поправка 15 к Приложению 13 и недавно разработанный инструктивный материал "Руководство по защите информации о безопасности полетов. Часть I. Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов" (Doc 10053) направлены на: повышение уровня защиты записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов; обеспечение средств защиты записей о расследовании, находящихся в распоряжении или под контролем полномочного органа по расследованию авиационных происшествий; приоритизацию защиты записей, носящих более конфиденциальный характер, т.е. записей бортовых речевых самописцев (CVR) и бортовых регистраторов визуальной обстановки (AIR); оказание помощи государствам в назначении "компетентного полномочного органа" и практической реализации "принципа баланса интересов"; оказание помощи государствам по включению мер защиты, предусмотренных в п. 5.12 Приложения 13, в национальные законы и правила.

#### **Аэронавигация**

##### *Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)*

Пятое издание *Глобального аэронавигационного плана* было утверждено Советом после консультации с государствами и международными организациями и будет представлено



39-й сессии Ассамблеи для одобрения в качестве стратегического руководства для Технической программы работы ИКАО в области аэронавигации. ГАНП представляет собой директивный документ по аэронавигационному потенциалу и эффективности, а также документ по планированию и внедрению для использования на глобальном, региональном и национальном уровнях.

Пятое издание ГАНП обновляет содержание блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и представляет дополнительную информацию о внедрении элементов ASBU с использованием подхода, основанного на характеристиках, для обеспечения экономической эффективности вложений во внедрение.

#### *Электронный региональный аэронавигационный план (электронный АНП)*

В течение 2015 и первого квартала 2016 года региональные бюро ИКАО в координации с соответствующими региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) и Штаб-квартирой подготовили на новую онлайн-платформу региональных АНП, состоящую из трех томов:

- том I, содержащий постоянные элементы АНП;
- том II, содержащий динамические элементы АНП;
- том III, содержащий динамические/гибкие элементы плана, обеспечивающие указания по планированию внедрения аэронавигационных систем и их модернизации, принимая во внимание модули ASBU.

Том I предназначен для всех регионов, но на данный момент утвержден Президентом Совета от имени Совета для одного региона. Том II уже утвержден для нескольких регионов; во всех регионах том II будет утвержден государствами к июлю. Том III региона MID уже утвержден, а для остальных регионов будет подготовлен к декабрю 2016 года после одобрения соответствующими PIRG.

#### *База данных международных кодов и условных обозначений маршрутов (ICARD)*

В связи с устаревшей архитектурой и техническими проблемами существующего программного обеспечения ICARD ИКАО в настоящее время разрабатывает новую платформу ICARD для удовлетворения возрастающего спроса на пятибуквенные кодовые названия (5LNC) при изменении конфигурации воздушного пространства и учета новых навигационных возможностей и новой концепции производства полетов.

Для выполнения работы по модернизации системы ICARD, которую планируется завершить к концу 2016 года, был выбран Летный университет гражданской авиации Китая (CAFUC). Новая система проходит первоначальные приемочные испытания, отразившие непрерывный прогресс в ходе разработки новой платформы.

Новая платформа ICARD обеспечит устойчивость системы, повышенную скорость обработки информации, некоторые усовершенствования и более удобную для пользователя компоновку



системы, что позволит существенно повысить эффективность для пользователей из ИКАО и государств-членов.

### **Меры реагирования в чрезвычайных ситуациях**

#### *Глобальное слежение за воздушными судами*

2 марта 2016 года Совет ИКАО принял поправку 40 к части I Приложения 6, которая, помимо других элементов, включала SARPS, касающиеся обнаружения терпящих бедствие самолетов.

SARPS устанавливают требование к самолету, терпящему бедствие, по крайней мере ежеминутно передавать в автономном режиме информацию, на основании которой можно определить его местоположение. Воздушное судно находится в состоянии бедствия тогда, когда такое состояние может привести к авиационному происшествию, если отклонения в поведении воздушного судна не будут парированы. SARPS будут применяться к новым самолетам с взлетной массой более 27 000 кг, начиная с 1 января 2021 года. Требование также рекомендуется применять к новым самолетам с взлетной массой более 5 700 кг, начиная с той же даты.

SARPS устанавливают, что автономная передача информации о местоположении должна осуществляться, когда воздушное судно находится в состоянии бедствия. Это обеспечит высокую вероятность нахождения места происшествия в радиусе 6 м. миль. SARPS также устанавливают, что передача информации может быть активирована вручную. Данные SARPS не являются технологическими и допускают различные решения, включая систему иницируемой передачи. Они устанавливают эксплуатационные критерии, например требование о том, чтобы автономная передача информации о местоположении могла осуществляться в случае отказа бортовой системы электропитания по крайней мере в течение ожидаемой продолжительности всего полета.

Открыт и регулярно обновляется общедоступный веб-сайт об инициативах в области глобального слежения (<http://www.icao.int/safety/globaltracking>).

#### *Вирус Зика*

В феврале 2016 Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила вспышку вируса Зика в Бразилии "чрезвычайной ситуацией в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение" (PHEIC). ВОЗ призвала к скоординированному и междисциплинарному реагированию посредством межучрежденческого сотрудничества. ИКАО взяла на себя ответственность в качестве координатора авиационного сектора, обеспечивающего взаимодействие с ВОЗ и другими учреждениями ООН. ИКАО принимает участие в совещаниях глав учреждений ООН, заседаниях Чрезвычайного комитета ВОЗ и выступает в качестве советника ВОЗ по вопросам, связанным с авиацией.

ИКАО создала Группу авиационного сектора, включающую ИКАО, ИАТА, МСА, Международную федерацию ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международную федерацию транспортников (МФТ). Через Группу авиационного сектора ИКАО обеспечивает обмен информацией между всеми заинтересованными сторонами и координацию деятельности в рамках



авиационного сектора. В консультации с этой группой ИКАО разработала и внедрила онлайн-реестр мер борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах, содержащий информацию об используемых аэропортами методах контроля насекомых или других животных, которые могут переносить инфекционные заболевания.

Реестр мер борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах представлен для заинтересованных сторон и общественности на общедоступном веб-сайте ИКАО. Реестр предназначен для содействия обмену и распространению информации и для оказания помощи государствам в разработке мер дезинсекции на основе оценки риска. ИКАО в настоящее время занимается развитием этой инициативы посредством разработки комплексного инструмента оценки рисков.

#### *Снижение риска бедствий в авиации и механизм реагирования в кризисных ситуациях*

В ходе своей 208-й сессии Совет рассмотрел предложение о разработке стратегии снижения риска бедствий в авиации, в которой нашли отражение концепции "Сендайской рамочной программы Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг.", а также предложение о создании механизма реагирования в кризисных ситуациях. Совет согласился, что этот вопрос должен быть рассмотрен Ассамблеей как два отдельных аспекта, а именно: разработка стратегии снижения риска бедствий в авиации и политика ИКАО в отношении мер реагирования в чрезвычайных ситуациях.

#### **Поправки к Приложениям, принятые в феврале–марте 2016 года**

##### *Принятие поправки 173 к Приложению 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу"*

Поправка 173 касается санитарного просвещения и применения основных принципов управления безопасностью полетов к процессу выдачи медицинского заключения. Поправка заменяет действующую рекомендацию, касающуюся санитарного просвещения и предотвращения ухудшения состояния здоровья кандидатов в возрасте до 40 лет, имеющих медицинское заключение первого класса, посредством введения нового Стандарта, направленного на более широкое применение тех же принципов, и повышает рекомендацию до статуса Стандарта, касающегося применения основных принципов управления безопасностью полетов к процессу выдачи медицинского заключения.

##### *Принятие поправки 45 к Приложению 2 "Правила полетов"*

Поправка 45 касается положений, связанных с соблюдением плана полета и уменьшением допустимого изменения заданной или запланированной истинной воздушной скорости/числа Маха. Опыт поставщиков ОВД показывает, что действующее значение допустимого отклонения скорости в пределах до 5 % (до передачи сообщения об этом) может оказаться слишком большим с учетом применяемых сегодня сокращенных минимумов продольного эшелонирования. Поправка устраняет этот потенциальный риск и распространяет применение Стандарта на воздушные суда, использующие число Маха в качестве исходной скорости. Эта поправка также охватывает как непреднамеренные, так и преднамеренные отклонения скорости для более точного отражения



назначения Стандарта и условий, при которых он будет применяться. Поправка 45 была разработана Группой экспертов по эшелонированию и безопасности воздушного пространства (SASP).

*Принятие поправки 77 к Приложению 3 "Метеорологическое обеспечение международной авиации"*

Поправка 77 касается предоставления авиационной метеорологической информации и использования глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП.

*Авиационная метеорологическая информация*

Поправка, касающаяся авиационной метеорологии, вводит очередное дополнение к системе цифрового обмена метеорологической информацией в качестве компонента среды общесистемного управления информацией (SWIM) путем включения консультативных сообщений о вулканическом пепле и тропических циклонах, а также информации AIRMET. Вводится дополнительная информация всемирной системы зональных прогнозов (ВСЗП) о кучево-дождевых облаках, обледенении и турбулентности, а также ссылки на службы, основанные на использовании Интернета, вместо ссылок на прежние спутниковые системы рассылки данных. Эти изменения обеспечивают повышение эффективности и усовершенствование информирования об опасных метеорологических условиях.

*Глобальный формат сообщаемых данных относительно состояния поверхности ВПП*

Поправка, касающаяся усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП, предназначена для стандартизации сообщения данных о состоянии поверхности ВПП, чтобы летный экипаж мог точно определять взлетно-посадочные характеристики самолета, что позволит сократить количество авиационных происшествий и инцидентов, связанных с выездом за пределы ВПП, во всем мире. Поправка обеспечивает решение давно существующей проблемы более объективного соотнесения летно-технических характеристик самолета с информацией о состоянии ВПП и является частью масштабного пересмотра нескольких Приложений.

*Принятие поправки 59 к Приложению 4 "Аэронавигационные карты"*

Поправка 59 касается речевой спутниковой связи (SATVOICE) и поверхности визуального участка (VSS).

*Речевая спутниковая связь (SATVOICE)*

SATVOICE является частью масштабного пересмотра нескольких Приложений и PANS. Данная поправка вводит положение об аэронавигационных картах для номера(ов) SATVOICE. Легко доступная информация о номере(ах) SATVOICE поможет летному экипажу более эффективно связываться с органами ОВД, что положительно скажется на безопасности полетов, особенно в чрезвычайной ситуации.





*Поверхность визуального участка (VSS)*

Поправка, касающаяся VSS, предназначена для решения проблемы идентификации препятствий, выступающих за VSS, на аэронавигационных картах с целью повышения уровня безопасности полетов за счет улучшения ситуационной осведомленности относительно потенциальных угроз безопасности. Обновление положений, касающихся обозначения и функций основных точек "флай-бай" и "флайовер", минимальной абсолютной высоты полета в зоне (AMA), обозначения "кат. Н" и ограничений направлений на воздушных трассах на маршруте, направлено на обеспечение ясности и транспарентности действующих требований Приложения 4 во избежание ошибочного истолкования пользователями и для поддержки эффективного внедрения критериев, способствующих повышению уровня безопасности полетов. Эта поправка к Приложению 4 дополняет изменения к тому II "*Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам*" документа "*Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полётов воздушных судов*" (Doc 8168, PANS-OPS) и инструктивному материалу.

*Принятие поправок 40, 34 и 20 к частям I, II и III Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов"*

Поправки касаются: механизмов управления факторами риска, связанными с утомлением; защиты записей бортовых самописцев; согласования и приведения в соответствие терминов и формулировок, обновленных положений о навигации, основанной на характеристиках (PBN), систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) и положений о пожаротушении в грузовом отсеке при уходе на запасной аэродром; усовершенствований в области оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП; требований к оснащению бортовыми самописцами; своевременного восстановления записей полетных данных для расследований; связи и наблюдения, основанных на характеристиках (PBCS); управления безопасностью полетов.

*Механизмы управления факторами риска, связанными с утомлением (часть I Приложения 6)*

Результирующая поправка, касающаяся механизмов управления факторами риска, связанными с утомлением, направлена на удовлетворение потребности в определении утомления, которое сможет применяться в любом секторе авиационной отрасли, пересмотр названия, связанного с обновлением, и значительное расширение вспомогательного инструктивного материала.

*Защита записей бортовых самописцев (части I, II и III Приложения 6)*

Поправки, касающиеся защиты записей бортовых самописцев в условиях нормального полета, связаны, помимо расследований в соответствии с Приложением 13, с использованием CVR и AIR, которое должно быть ограничено целями, связанными с обеспечением безопасности полетов, при соблюдении соответствующих мер предосторожности, проверками бортовых систем регистрации полетных данных или случаями, когда соответствующие записи или расшифровки запрашиваются для уголовного судебного разбирательства. Такие разбирательства введены в поправку в качестве исключения из правил защиты, применяемых к CVR и AIR, для того, чтобы предоставить возможность компетентным органам использовать такие записи и их расшифровки без ограничений в случаях совершения уголовных преступлений и отсутствия согласия вовлеченных в них членов экипажа на такое использование (например, в случаях угона воздушного судна). Подобным образом, использование самописцев полетных данных (FDR), бортовых систем регистрации данных (ADRS), а также AIR классов В и С и бортовых систем регистрации визуальной обстановки (AIRS) должно быть ограничено целями обеспечения летной годности или



технического обслуживания, включая программы анализа полетных данных, с соответствующими мерами защиты, предусмотренными Приложением 19.

*Согласование и приведение в соответствие терминов и формулировок, обновленные положения о навигации, основанной на характеристиках (PBN), системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) и положения о пожаротушении в грузовом отсеке при уходе на запасной аэродром (части I, II и III Приложения 6)*

Поправки касаются следующих вопросов: единство терминологии (например, "оборудованный" и "установленный") и согласование терминов и формулировок во всех частях Приложения 6; пересмотренные положения о PBN, согласованные с действующими концептуальными рамками PBN и необходимые для упрощения процесса утверждения PBN; обновленный инструктивный материал в дополнениях и исправление несоответствий в отношении EVS; включение в часть I Приложения 6 рекомендации относительно учета ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке (CCFS) воздушного судна, которая применяется как для полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), так и для полетов, не являющихся EDTO.

*Глобальный формат сообщаемых данных относительно состояния поверхности ВПП (части I и II Приложения 6)*

Поправки касаются использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП и затрагивают небольшую часть масштабного пересмотра нескольких Приложений с целью введения глобального формата сообщаемых данных.

*Требования к оснащению бортовыми самописцами (части I, II и III Приложения 6)*

Положения о навигации, основанной на характеристиках, в части I Приложения 6 были приняты Советом для отслеживания и обнаружения самолетов, терпящих бедствие, и своевременного получения данных бортовых самописцев для расследования авиационных происшествий. К ним относятся положения, обеспечивающие возможность нахождения места происшествия в радиусе 6 м. миль, дополнительным преимуществом которых является облегчение проведения поисково-спасательных операций.

Поправка к части II Приложения 6 касается увеличения времени записи CVR до 25 часов, что позволит фиксировать предполетные и послеполетные действия экипажа даже для полетов на дальние расстояния. Кроме того, поправка предусматривает возможность согласования с требованиями к продолжительности записи FDR. Поправка к части III согласует текст с частями I и II Приложения 6.

*Связь и наблюдение, основанные на характеристиках (PBCS) (части I, II и III Приложения 6)*

Поправки проясняют существующие положения, касающиеся требуемых характеристик связи (RCP), и добавляют положения об оборудовании наблюдения и наблюдении, основанном на характеристиках (PBS). Поправка предназначена для обеспечения соответствия систем связи и наблюдения воздушного судна требованиям RCP и требуемым характеристикам наблюдения (RSP), а также для обеспечения участия эксплуатанта в программах контроля, разработанных поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО), в соответствии с п. 3.3.5.2 главы 3 Приложения 11.



## ДОПОЛНЕНИЕ — С 1 ЯНВАРЯ ПО 30 ИЮНЯ 2016 ГОДА

### *Управление безопасностью полетов (части I и III Приложения 6)*

Поправки обеспечивают обновление ссылок с целью отражения повышенного статуса дополнения В к добавлению 3 Приложения 19.

### *Принятие поправки 105 к Приложению 8 "Летная годность воздушных судов"*

Поправка касается управления безопасностью полетов и усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП.

### *Управление безопасностью полетов*

Поправка является результатом распространения сферы применения Стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 19, касающихся систем управления безопасностью полетов (СУБП), на организации, проектирующие и/или изготавливающие двигатели или воздушные винты; поправка к Приложению 8 должна обеспечить согласованность с Приложением 19.

### *Глобальный формат сообщаемых данных относительно состояния поверхности ВПП*

Поправка затрагивает небольшую часть масштабного пересмотра нескольких Приложений с целью введения глобального формата сообщаемых данных. Глобальный формат сообщаемых данных предназначен для стандартизации сообщения данных о состоянии поверхности ВПП, чтобы летный экипаж мог точно определять взлетно-посадочные характеристики самолета, что позволит сократить количество авиационных происшествий и инцидентов, связанных с выездом за пределы ВПП, во всем мире.

### *Принятие поправки 90 к тому I Приложения 10 "Авиационная электросвязь"*

Поправка касается вопросов, связанных с Глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS), системой посадки по приборам (ILS) и рационализации обычных навигационных систем.

### *Принятие поправки 90 к тому II Приложения 10*

Поправка касается существующих ограничений сети авиационной фиксированной электросвязи (AFTN), связанных с длиной строки сообщения, общей длиной сообщения и ограниченным набором символов. Поправка также обновляет ссылки на руководства ИКАО и удаляет ссылки на шлюзы общей сети обмена данными ИКАО (CIDIN)/системы обработки сообщений ОВД (AMHS), которые относятся к конкретным регионам. Что касается линии передачи данных и SATVOICE, была включена возможность инициирования линии передачи данных (DLIC). Поправка также проясняет существующие положения относительно связи «диспетчер-пилот» по линии передачи данных (CPDLC) и контрактного автоматического зависимого наблюдения (ADS-C) путем введения новых терминов в соответствии с фактическими возможностями эксплуатируемого парка. Поправка также вводит ссылку на *Руководство по применению линий передачи данных в мире (GOLD) (Doc 10037)*.

### *Принятие поправки 90 к тому III Приложения 10*

Поправка касается ряда вопросов, связанных с авиационной подвижной аэропортовой системой связи (AeroMACS) и SATVOICE.



#### *AeroMACS*

Поправка, касающаяся AeroMACS, удовлетворяет потребность в широкополосной системе связи на рабочей площадке аэропорта для поддержки будущих служб организации воздушного движения путем использования спектра частот 5091–5150 МГц, выделенного WRC-07, и потребность в услугах AM(R)S.

#### *SATVOICE*

Поправка, касающаяся SATVOICE, стандартизирует системные характеристики, существенные для общей инфраструктуры, за счет использования различных спутниковых компаний, поставщиков сетевых услуг и бортового оборудования. Положения предотвратят возможные будущие расхождения при внедрении и будут способствовать переходу с высокочастотной (ВЧ) голосовой связи на SATVOICE, как предусмотрено в *Глобальном аэронавигационном плане* (Doc 9750).

#### *Принятие поправки 50 к Приложению 11 "Обслуживание воздушного движения"*

Поправка касается связи и наблюдения, основанных на характеристиках (PBCS), разработки схем и надзора, результирующей поправки, вызванной поправкой 77 к Приложению 3, и контроля утомления диспетчеров управления воздушным движением.

#### *Связь и наблюдение, основанные на характеристиках (PBCS)*

Поправка пересматривает существующее положение относительно требуемых характеристик связи (RCP) для связи, основанной на характеристиках (PBC), и добавляет новые положения, касающиеся оборудования наблюдения и наблюдения, основанного на характеристиках (PBS). Поправка также включает требование о разработке программы контроля PBCS при заданных спецификациях RCP и RSP.

#### *SARPS по разработке схем и надзору*

Поправка затрагивает требования к нормативным рамкам для службы разработки схем полетов по приборам и определение обязанностей Договаривающихся государств в отношении предоставления безопасных схем полетов. Эта поправка позволит повысить уровень безопасности полетов за счет согласованного внедрения служб разработки схем полетов по приборам и надзора за службами со стороны государств.

#### *Авиационная метеорология*

Поправка, касающаяся авиационной метеорологии, является результирующей по отношению к поправке 77 к Приложению 3 и связана с обновлением определения SIGMET в Приложении 11.

#### *Контроль утомления диспетчеров управления воздушным движением*

Поправка устанавливает минимальные Стандарты по управлению рисками, связанными с утомлением диспетчеров управления воздушным движением, посредством соблюдения предписанных ограничений и внедрения системы управления рисками, связанными с утомлением (FRMS).

#### *Принятие поправки 15 к Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*



Поправка 15 касается создания независимого органа по расследованию авиационных происшествий и защиты информации о безопасности полетов.

*Создание независимого органа по расследованию авиационных происшествий*

Под независимым органом по расследованию авиационных происшествий подразумевается орган, функционально отделенный от государственных авиационных полномочных органов и других организаций, которые могут вмешиваться в проведение расследования или влиять на его объективность, и, таким образом, способный надлежащим образом установить сопутствующие причины и способствующие факторы.

*Защита информации о безопасности полетов*

Поправка посвящена: защите записей, относящихся к расследованию, в Приложении 13 с учетом согласования целей расследования и других общественных интересов; эффективным средствам защиты записей, находящихся под охраной или контролем полномочного органа по расследованию авиационных происшествий; оказанию помощи государствам в соблюдении "принципа баланса интересов" назначенным полномочным органом. Поправка учитывает, что различные обстоятельства требуют различных защитных мер и что полная защита может быть нецелесообразной. Она также учитывает различия применяемых правовых систем и практики государств при внедрении эффективных мер защиты записей, относящихся к расследованию.

*Принятие поправки 13 к тому I Приложения 14 "Аэродромы"*

Поправка касается: автономной системы предупреждения о несанкционированном выезде на ВПП (ARIWS); визуальных средств; проектирования аэродромов; усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных.

*Автономная система предупреждения о несанкционированном выезде на ВПП (ARIWS)*

Поправка реагирует на потребность в гармонизации процедур, связанных с установленными ARIWS, для всех аэродромов и типов систем. Это сложная система, и ее внедрение должно быть уравновешено другими средствами с учетом эффективности уменьшения риска, эффективности наземных операций, затрат и аспектов человеческого фактора. Положения не содержат обязательства или рекомендации относительно установки такой системы; решение об установке такой системы на аэродроме должно приниматься только после оценки риска несанкционированного выезда на ВПП на этом аэродроме.

*Визуальные средства*

Поправка проясняет или изменяет различные положения и примечания, в том числе касающиеся: маркировки места ожидания у ВПП; маркировки промежуточного места ожидания; T-VASIS и AT-VASIS.

*Проектирование аэродромов*

Поправка обеспечивает официальную классификацию подготовленных зон для струезащитных плит и предусматривает использование водоотводов открытого типа для отвода ливневых осадков с поверхности ВПП и примыкающих к ней зон.



*Глобальный формат сообщаемых данных относительно состояния поверхности ВПП*

Поправка касается использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП с целью стандартизации сообщения данных, чтобы летный экипаж мог точно определять взлетно-посадочные характеристики самолета, что позволит сократить количество авиационных происшествий и инцидентов, связанных с выездом за пределы ВПП, во всем мире.

*Принятие поправки 7 к тому II Приложения 14 "Аэродромы"*

Поправка касается маркировок, ограничения высоты объектов и планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на вертодромах. Кроме того, она исключает избыточные определения из тома II Приложения 14.

*Принятие поправки 39 к Приложению 15 "Службы аэронавигационной информации"*

Поправка касается: публикации информации о концевой зоне безопасности (КЗБ) и системе аварийного торможения в сборнике аэронавигационной информации (AIP); ограничений направлений на воздушных трассах на маршруте; глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП; PBCS и SATVOICE.

*Концевая зона безопасности (КЗБ) и система аварийного торможения*

Поправка требует оценки, описания и опубликования данных о системе аварийного торможения, помимо информации о концевой зоне безопасности, и является результирующей по отношению к поправке к тому I Приложения 14.

*Глобальный формат сообщаемых данных относительно состояния поверхности ВПП*

Поправка касается использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП с целью стандартизации сообщения данных, чтобы летный экипаж мог точно определять взлетно-посадочные характеристики самолета, что позволит сократить количество авиационных происшествий и инцидентов, связанных с выездом за пределы ВПП, во всем мире.

*Ограничения направлений на воздушных трассах на маршруте*

Эта поправка, наряду с результирующими поправками к Приложению 4 и *Руководству по службам аэронавигационной информации* (Doc 8126), проясняет требования в отношении ограничений направлений на воздушных трассах на маршруте и устраняет путаницу, связанную с их описаниями в государственных AIP.

*PBCS и SATVOICE*

Поправка поддерживает положения о PBCS в Приложении 11, касающиеся спецификаций RCP/RSP, и обеспечивает приведение спецификаций RCP и/или RSP в государственном AIP в стандартизированном формате. Кроме того, поправка предусматривает публикацию в AIP номера(ов) SATVOICE, чтобы обеспечить легкость доступа к ним для персонала, связанного с производством полетов.



*Принятие поправки 1 к Приложению 19 "Управление безопасностью полетов"*

Поправка основана на действующих принципах в Приложении 19, подвергшихся небольшим изменениям структуры для содействия эффективному внедрению, и включает: обновление положений Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), объединенных с критическими элементами (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП); усовершенствование положений системы управления безопасностью полетов (СУБП); распространение применения СУБП на организации, ответственные за конструкцию типа и/или изготовление двигателей и воздушных винтов; обновление положений о защите данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.

**Утвержденные поправки к документам Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)**

*Утверждение поправки 32 к PANS-ABC*

Поправка добавляет новые сокращения и коды и исключает те, которые признаны устаревшими. Сокращения и коды, относящиеся к метеорологии и внедрению PBCS и SATVOICE, следуют из поправок к Приложениям 3, 6, 11, 15 и PANS-ATM (Doc 4444).

*Утверждение поправки 1 к PANS-Аэродромы*

Поправка вводит положения об использовании глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП. Кроме того, поправка разделяет PANS-Аэродромы на две части для удобства чтения: часть I посвящена вопросам высокого уровня, включая сертификацию аэродромов, а часть II касается повседневных эксплуатационных вопросов, таких как обломки посторонних предметов (FOD), опасность столкновения с птицами и дикими животными и инспекция рабочей площади.

*Утверждение поправки 7 к PANS-ATM*

Поправка касается: минимумов продольного и бокового эшелонирования, основанных на характеристиках, и процедуры набора высоты и снижения (CDP) на базе контрактного автоматического зависимого наблюдения (ADS-C); эшелонирования вылетающих и прибывающих воздушных судов, следующих по маршруту зональной навигации (RNAV) или маршруту в соответствии с требуемыми навигационными характеристиками (RNP); возможности инициирования линии передачи данных (DLIC), ADS-C, PBCS и связи SATVOICE; векторения для вывода на конечный этап захода на посадку, информирования о располагаемой длине разбега (TORA) и использования SID/STAR; стандартной фразеологии для использования при связи между наземным персоналом и летным экипажем в ходе операций по противообледенительной защите; процедур аварийного снижения; ARIWS; передачи специальных донесений с борта и определения информации SIGMET; усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации относительно состояния поверхности ВПП.



*Утверждение поправок 7 и 7 к томам I и II PANS-OPS, соответственно*

Поправка касается: снижения минимального запаса высоты над препятствиями (MOC) при выполнении вылетов с разворотом; использования курса до контрольной точки (CF) на участках вылета; схем захода на посадку со смещением на основе барометрической вертикальной навигации (Baro-VNAV); использования PBN совместно с системой посадки по приборам/микроволновой системой посадки/системой посадки, основанной на использовании наземной системы функционального дополнения (GBAS) (ILS/MLS/GLS); требований к построению схем, основанных на использовании спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) и GBAS; требований к препятствиям, выходящим за пределы VSS; требований к определению AMA; совершенствования положений, касающихся бортовой системы предупреждения столкновений (ACAS).

**Подготовленные руководства (с января по июнь 2016 года)**

Дос 9880 *"Руководство по подробным техническим требованиям к сети авиационной электросвязи (ATN), использующей стандарты и протоколы ISO/OSI"*

Дос 9966 *"Руководство по надзору за механизмами управления факторами риска, связанными с утомлением" (2-е издание)*

Дос 10020 *"Руководство по электронным полетным планшетам (EFB)"*

Дос 10053 *"Руководство по защите информации о безопасности полетов", часть I "Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов"*

Дос 10056 *"Руководство по квалификационной системе подготовки и оценки диспетчеров управления воздушным движением"*

Дос 10057 *"Руководство по квалификационной системе подготовки и оценки персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения"*

Дос 10063 *"Руководство по контролю за применением минимумов горизонтального эшелонирования, основанных на характеристиках"*

*Руководство по контролю утомления для эксплуатантов авиакомпаний (2-е издание) (ИКАО/ИАТА/ИФАЛПА)*

*Руководство по контролю утомления для поставщиков обслуживания воздушного движения (ИКАО/КАНСО/ИФАТКА)*

*Руководство по контролю утомления для эксплуатантов крупногабаритных и турбореактивных самолетов в авиации общего назначения (ИКАО/МСДА/FSF)*





## АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

### Авиационная безопасность

*Проект поправки 15 к Приложению 17 и соответствующему инструктивному материалу*

Совет на 3-м заседании своей 208-й сессии рассмотрел предложения о поправке 15 к Приложению 17 "Безопасность". Эти предложения возникли в результате пересмотра Приложения 17 27-м совещанием Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/27), прошедшем в Монреале 14–18 марта 2016 года.

8 июня 2016 года всем государствам-членам было разослано письмо государствам AS 8/2.1-16/58 Confidential, содержащее текст предложенной поправки к Приложению, для рассмотрения и представления замечаний. Предусматривается, что предложенная поправка будет представлена Совету для принятия на его 209-й сессии в ноябре 2016 года и начнет применяться в июле 2017 года.

Новые и/или пересмотренные положения, содержащиеся в предложенной поправке 15 к Приложению 17, касаются: методов выявления подозрительного поведения; инноваций в сфере авиационной безопасности; переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК); оценки рисков; кибербезопасности; безопасности неконтролируемых зон. Принимая во внимание нарастающую угрозу террористических атак на неконтролируемые зоны аэропортов и недавние теракты в местах большого скопления людей, как в аэропортах, так и в местах, не имеющих отношения к авиации, в поправке 15 предлагается повысить Рекомендуемую практику в отношении безопасности неконтролируемых зон до статуса Стандартов.

В апреле было издано обновленное *Заявление ИКАО о глобальном контексте риска* (пятое издание), учитывающее потенциальные угрозы авиационной безопасности и глобальную картину рисков. В настоящее время разрабатывается дополнительный инструктивный материал, в том числе документ ИКАО "*Полеты гражданских воздушных судов над зонами конфликтов*", издание которого ожидается во второй половине 2016 года.

*Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)*

В первой половине 2016 года было проведено 14 проверок в рамках УППАБ-МНМ, с учетом которых общее число проведенных проверок в рамках УППАБ-МНМ составило 10 проверок на основе документации и 30 проверок на месте. На рис. 1 показаны сводные глобальные результаты проверок в рамках УППАБ второго цикла и в рамках УППАБ-МНМ по состоянию на 30 июня 2016 года в их связи с внедрением критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности. В 2016 году была осуществлена одна миссия ИКАО по валидации, в рамках которой одним государством были выполнены действия по валидации с целью решения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). В течение 2016 года на защищенном веб-сайте УППАБ было размещено три новых SSeC, относящихся к одному государству, и один SSeC, относящийся к другому государству, был удален. По состоянию на 30 июня 2016 года осталось 12 нерешенных SSeC в пяти государствах.



Рис. 1.

#### Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО

ДОК ИКАО была создана для помощи государствам-членам в получении доступа к информации об открытых ключах, хранящейся в микросхеме, с целью валидации и проверки электронных паспортов и является существенным элементом стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP).

С января 2016 года к ДОК ИКАО присоединилось еще шесть государств-членов, в результате чего общее число участников ДОК достигло 52.

В целях поощрения к участию в ДОК ИКАО в поправке 25 к Приложению 9 "Упрощение формальностей", вступившей в силу в феврале 2016 года, был представлен пересмотренный вариант Рекомендуемой практики для ДОК 3.9.1. Теперь Рекомендуемая практика разделена на два раздела: один для организаций, выдающих документы, а второй – для органов пограничного контроля. ИКАО настоятельно рекомендует участвовать в ДОК, а пересмотренное Приложение 9 подкрепляет эту позицию.

После проведения тендера ИКАО на заключение договора с оператором ДОК договор на предоставление ДОК ИКАО был подписан с "Бундесдрукерай ГмбХ" как главным подрядчиком на выполнение всех работ по проектированию, разработке и эксплуатации ДОК. По этому новому договору, который начал действовать в полной мере в апреле 2016 года, начиная с января 2016 года, размер регистрационного сбора для новых участников ДОК сократился с



56 000 долл. США до 15 900 долл. США, а также будут уменьшены размеры ежегодных взносов для действующих участников. Следует отметить, что по мере увеличения количества участников ДОК размер ежегодного взноса, уплачиваемого каждым участником, уменьшается.

*Поддержка внедрения и развития в области авиационной безопасности (ПВР-АБ)*

В апреле 2016 года ИКАО организовала в сотрудничестве с Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) Конференцию министров африканских стран по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Виндхуке (Намибия). По итогам Конференции была принята Виндхукская декларация, в которой подтверждается приверженность делу повышения уровня соблюдения SARPS в области авиационной безопасности и упрощения формальностей на африканском континенте и содержится призыв разработать план действий для обеспечения выполнения Декларации и поставленных целей.

В июне 2016 года ИКАО организовала первый Симпозиум по авиационной безопасности и упрощению формальностей в рамках AFI SECFAL, прошедшем в Малабо (Экваториальная Гвинея). Симпозиум обсудил ряд тем и предложил на рассмотрение рекомендации для включения в рабочую программу плана AFI SECFAL. Симпозиум также рассмотрел доклад по итогам Конференции министров африканских стран и призвал государства активизировать свои усилия по выполнению рекомендаций Виндхукской декларации и заинтересованные стороны к повышению уровня информированности относительно целей, мероприятий и поддержки плана AFI SECFAL.

**Упрощение формальностей**

*Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей*

В апреле 2016 года было проведено Девятое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/9). Повестка дня совещания включала такие вопросы, как последние события в ИКАО, Организации Объединенных Наций и других международных организациях в области упрощения формальностей; предложения о поправках к Приложению 9 (включая новые/пересмотренные SARPS в отношении несовершеннолетних лиц, путешествующих без сопровождения, предварительной информации о пассажирах (API), автоматизированных систем пограничного контроля и электронных систем оформления поездок); вопросы, касающиеся внедрения Приложения 9. Эти рекомендации будут представлены на рассмотрение Совету на его 210-й сессии в начале 2017 года.

В процессе пересмотра находится документ *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Дос 9636), публикация которого ожидается в 2017 году.

*Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля*

С 30 марта по 1 апреля 2016 года в Штаб-квартире ИКАО прошло Первое совещание Технической консультативной группы по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP/1). Секретариат представил на рассмотрение следующие вопросы: предложенный Глобальный план упрощения формальностей в авиации (GAFP); новую концепцию карты задания для усовершенствования контроля и представления отчетности при внедрении TRIP; выпуск новой платформы ИКАО TRIP для обмена информацией; план развития стратегии ИКАО TRIP; разработку анализа затрат и

выгод для поддержки внедрения автоматизированных систем пограничного контроля; дорожную карту принятия Стандарта Приложения 9 по электронным паспортам; ответы на вопросник ИКАО по реализации и оказанию содействия стратегии ИКАО TRIP. С совещание также одобрило разработанный Секретариатом проект оперативного плана реализации стратегии ИКАО TRIP.

Совещание TAG/TRIP/1 рассмотрело широкий спектр технических вопросов, включая разработку спецификаций и руководящих указаний в отношении *Машиносчитываемых проездных документов* (Doc 9303) и оказание помощи государствам-членам в соблюдении требований. Совещание одобрило проект нового круга полномочий (TOR) Группы TAG/TRIP, впоследствии утвержденный Генеральным секретарем и направленный государствам-членам посредством письма государствам ЕС 6/8–16/48 от 3 июня 2016 года. В том же письме государствам-членам и избранным международным организациям было предложено назначить экспертов для работы в Группе TAG/TRIP в будущем. С целью развития работы Группы TAG/TRIP совещание TAG/TRIP/1 утвердило программы будущей работы двух своих подгрупп: Рабочей группы по новым технологиям (NTWG) и Рабочей группы по внедрению и наращиванию потенциала (ICBWG). В дальнейшем Группа ICBWG провела совещание в Гааге (3–4 мая 2016 года), а Группа NTWG – в Сиэтле (7–9 июня 2016 года) с целью продвижения работы по реализации стратегии TRIP.

9–11 мая 2016 года на острове Киш в Иране (Исламской Республике) прошел региональный семинар по программе идентификации пассажиров ИКАО. Семинар проводился Организацией гражданской авиации (CAO) Ирана и был направлен на освещение эффективности стратегии ИКАО TRIP для укрепления национальной и международной авиационной безопасности и борьбы с международной преступностью и терроризмом путем предотвращения перемещения террористов, внедрения эффективных средств пограничного контроля и контроля выдачи удостоверяющих и проездных документов.

В течение первых шести месяцев 2016 года на общедоступном веб-сайте ИКАО и новой защищенной платформе ИКАО TRIP был опубликован ряд новых или обновленных инструктивных материалов, касающихся TRIP, в том числе *Сборник информации о передовой практике в отношении приобретения товаров и услуг, связанных с машиносчитываемыми проездными документами* (март 2016 года), *Руководство по распространению образцов проездных документов* (март 2016 года), *Руководство по передовой практике в отношении оптической машинной аутентификации* (апрель 2016 года), новое *Руководство для экспертов по оценке защиты обработки и выдачи проездных документов* (май 2016 года) и *Руководство по временным проездным документам* (май 2016 года). Эти руководства были разработаны техническими экспертами рабочих групп TAG/TRIP.

В рамках процесса внедрения ИКАО TRIP продолжались успешные усилия по согласованию потребностей государств с экспертным опытом ИКАО и сообществом доноров. С января по июнь 2016 года был проведен ряд мероприятий по наращиванию потенциала и продолжилось осуществление финансируемого Канадой проекта "Укрепление защиты проездных документов и процесса управления идентификацией в регионе Сахеля". Была завершена разработка учебно-методического комплекса ИКАО (ITP), валидация которого состоялась в марте 2016 года в Дуале (Камерун). Этот комплекс необходим для развития профессиональных навыков инспекторов пропускных пунктов в органах иммиграционного и пограничного контроля с целью осуществления ими эффективной проверки проездных документов, позволяющей обеспечивать ускоренный

пропуск пассажиров, совершающих поездку на законных основаниях, и при этом выявлять лиц, входящих в группу высокого риска. Этот комплекс позволит ИКАО удовлетворять запросы государств-членов на оказание помощи. Выпущенный на французском языке в мае 2016 года, ИТР теперь также доступен на английском языке, а в скором времени появится версия на арабском языке. В марте 2016 года в Яунде (Камерун) была осуществлена последняя из четырех миссий по технической оценке в рамках проекта. Тем не менее взаимодействие с донорским сообществом сохраняется с целью получения финансирования для продолжения оказания государствам помощи по реализации стратегии ИКАО TRIP.

*Деятельность и сотрудничество на национальном и международном уровнях по вопросам упрощения формальностей*

После принятия Резолюции 2178 (2014) Совета Безопасности ООН, которая, в числе прочего, призывает государства-члены использовать данные системы предварительной информации о пассажирах (API) для предотвращения проезда иностранных боевиков-террористов, ИКАО активизировала сотрудничество с Контртеррористическим центром ООН (КТЦООН) в рамках совместной работы по вопросам, связанным с API и записями регистрации пассажиров (PNR), в частности, путем поддержки его региональных семинаров по внедрению API в Бангкоке (март 2016 года) и Аммане (май 2016 года). Дополнительные семинары будут проведены в Вене (июль 2016 года), Стамбуле (октябрь 2016 года) и в Африке (декабрь 2016 года).

## **ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

### **Экономическая политика и регулирование**

30–31 марта 2016 года прошел третий Авиатранспортный симпозиум ИКАО (IATS), посвященный конкуренции в сфере международного воздушного транспорта. Он предоставил возможность должностным лицам из авиатранспортных и антимонопольных полномочных органов и представителям международных организаций, авиационной отрасли и научного сообщества обменяться мнениями и опытом, в результате чего был внесен полезный вклад в осуществляемую Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) работу по созданию проектов международных соглашений о либерализации доступа к рынку, грузовых авиаперевозок и владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью.

Рабочая группа ATRP провела совещание 1–2 апреля 2016 года, посвященное рассмотрению ключевых вопросов, связанных с проектами соглашений. Совещание помогло определить направление дальнейшей работы рабочей группы.

Секретариат продолжил свою работу по обновлению *Политики и инструктивного материала в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (Doc 9587) и *Руководства по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626). Предварительные варианты обновленных документов будут представлены 39-й сессии Ассамблеи.

Конференция ИКАО 2016 года по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN2016) будет организована Министерством транспорта и гражданской авиации Содружества Багамских Островов. Она пройдет в Нассау 5–9 декабря 2016 года. Подготовка к мероприятию



осуществляется Секретариатом в тесном взаимодействии с соответствующими ведомствами принимающего государства.

### **Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания**

В соответствии с рекомендациями четвертого совместного совещания Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (AEP-ANSEP/4) рабочие группы, учрежденные на совещании, выполнили поставленные перед ними задачи в соответствующих областях, включая пересмотр действующей политики и инструктивного материала ИКАО и разработку предложений для рассмотрения на следующем совместном совещании двух групп экспертов.

### **Авиационные данные и экономический анализ**

ИКАО инициировала сотрудничество с региональными ассоциациями авиакомпаний путем подписания МОВ. В соответствии с рекомендациями Группы экспертов по авиационным данным и анализу ИКАО продолжила сотрудничать с членами Многодисциплинарной группы по долгосрочным прогнозам, в состав которой входят эксперты из десяти государств и четырех международных организаций.

ИКАО продолжила предоставлять авиатранспортные данные и количественные показатели Организации Объединенных Наций в поддержку ее целей в области устойчивого развития (ЦУР). Для мониторинга прогресса в выполнении задачи 9.1 цели 9 ЦУР (развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех) был утвержден показатель воздушного транспорта ИКАО. ИКАО продолжила сотрудничать с международными организациями (ВПС, ЮНКТАД, ООН, Всемирный банк) с целью обмена экономическими и торговыми данными, обновления систем электронной коммерции и анализа больших данных.

И в заключение, после успеха первого Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF), проведенного в ноябре 2015 года, и согласно рекомендации Совета, принятой в ходе выездного заседания по вопросам стратегии, состоявшегося в 2016 году (COSM 2016), Секретариат решил обозначить IWAF как выдающееся информационно-просветительское ежегодное мероприятие, облегчающее доступ к финансовым ресурсам и способствующее развитию партнерских отношений между заинтересованными сторонами, включая, в частности, государства, финансовые учреждения, донорские организации, международные и региональные организации и авиационную промышленность.



## ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

### Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР)

1–12 февраля 2016 года прошло совещание САЕР/10. Совещание одобрило комплексный набор из 17 рекомендаций, которые помогут ИКАО выполнить свой мандат в отношении охраны окружающей среды от воздействия авиации. В их число входят рекомендация о разработке двух новых стандартов на эмиссию, предложения новых публикаций, тенденции изменения состояния окружающей среды и планирование будущей работы САЕР.

Были утверждены новые прогнозы по авиационному шуму и эмиссии, которые будут рекомендованы в качестве основы для принятия решений по вопросам, связанным с окружающей средой, на предстоящей 39-й сессии Ассамблеи ИКАО. Тенденции указывают на то, что авиационный шум и эмиссия авиационных двигателей, влияющие на качество местного воздуха, и авиационная эмиссия, влияющая на мировой климат, в будущем будут расти, но меньшими темпами по сравнению с ростом объема перевозок.

Новый Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов, ставший первым отраслевым международным стандартом на эмиссию CO<sub>2</sub>, начнет применяться к новым конструкциям типов самолетов с 2020 года, а к конструкциям типов самолетов, уже находящихся в производстве, – в 2023 году. Новый Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> рекомендован к включению в новый том Приложения 16 (том III "Эмиссия CO<sub>2</sub> самолетов" Приложения 16).

Стандарт на нЛТЧ, который начнет применяться к двигателям, изготовленным начиная с 1 января 2020 года, относится к авиационным двигателям с расчетной тягой более 26,7 кН и является первым стандартом такого рода. Он включает полную стандартизованную процедуру сертификации по измерению нЛТЧ, а нормативный предел массовой концентрации нЛТЧ приведен к действующему в ИКАО пределу числа дымности в отношении видимости. Новый Стандарт на нЛТЧ рекомендован в качестве поправки к тому II Приложения 16. Стандарт позволит ИКАО в рамках работы САЕР разработать более строгий стандарт на массу и число нЛТЧ ко времени проведения совещания САЕР/11 в феврале 2019 года.

Совещание САЕР/10 пришло к соглашению относительно рекомендаций, касающихся технических аспектов глобальной системы РМ для международной авиации, а именно: мониторинга, отчетности и верификации (МОВ) в области эмиссии CO<sub>2</sub>, подходящих критериев единиц эмиссии и реестров. САЕР рекомендовал использовать технические доклады, представленные совещанию, в качестве основы для дальнейшей работы в ожидании будущих решений Совета и Ассамблеи.

На совещании САЕР/10 была обсуждена методология анализа жизненного цикла устойчиво производимых альтернативных видов топлива для использования в глобальной системе РМ, а также прогнозы потенциального вклада таких видов топлива в нетто-эмиссию CO<sub>2</sub>. Анализ, проведенный САЕР, показал, что до двух процентов потребляемого объема топлива в 2020 году может приходиться на устойчиво производимые альтернативные виды топлива. Долгосрочное прогнозирование доли устойчиво производимых альтернативных видов топлива сталкивается со значительной неопределенностью, однако, согласно проанализированным САЕР сценариям, в



2050 году до 100 % потребности международной авиации в реактивном топливе может быть удовлетворено за счет устойчиво производимых альтернативных видов топлива.

САЕР рекомендовал методологию количественного измерения эмиссии CO<sub>2</sub> при грузовых авиаперевозках в дополнение к вычислителю объема эмиссии углерода ИКАО для измерения эмиссии при пассажирских авиаперевозках.

Совещание САЕР/10 рекомендовало разработку нового циркуляра по привлечению населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации, который установит основные принципы взаимодействия заинтересованных сторон, и обновление части 2 *"Использование земельных участков и рациональное природопользование"* Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184), включающее вопросы изменения климата.

Продолжалась важная работа по отслеживанию технологий снижения шума и осознания достигнутого прогресса на пути реализации целей ИКАО в области шума. Эта деятельность является составной частью постоянных усилий по обеспечению того, чтобы в конструкциях воздушных судов были реализованы самые последние технические достижения в области снижения шума. Кроме того, проведенный САЕР анализ тенденций в области авиационного шума показывает, что в соответствии со сценарием, предполагающим быстрое развитие передовых технологий, рост объема воздушных перевозок после 2030 года может перестать влечь за собой рост площади контуров шума.

ИКАО также продолжает деятельность по разработке нового Стандарта по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов и определению текущего уровня знаний в области звукового удара, состояния научных исследований и реализации проектов создания сверхзвуковых самолетов. Предполагается, что сертификация сверхзвукового самолета может быть проведена в период 2020–2025 гг.

### **Система глобальных рыночных мер (GMBM)**

В январе 2016 года Совет создал Группу высокого уровня по глобальной системе рыночных мер с целью содействия взаимопониманию в отношении предложенной глобальной системы РМ. Группа провела совещания в феврале и апреле 2016 года и достигла определенного прогресса в усовершенствовании текста предложения.

В мае 2016 года в Монреале было проведено совещание высокого уровня (HLM) по глобальной системе РМ, целью которого было обсуждение на высоком уровне предложенной глобальной системы РМ. В ходе совещания был успешно прояснен и усовершенствован ряд положений предложения. Кроме того, в ходе HLM были определены вопросы, требующие дальнейшей разработки, а также рассмотрены возможные альтернативные подходы и идеи к рассмотрению таких вопросов с целью обеспечения государствам – членам ИКАО возможности принять решение в отношении глобальной системы РМ на следующей сессии Ассамблеи. Кроме того, на совещании HLM государствам-членам было предложено продолжить проведение двусторонних и многосторонних консультаций для согласования своих подходов.



В дальнейшем в процессе разработки глобальной системы РМ для международной авиации в Монреале планируется провести совещание неофициальной группы "Друзья Президента" для рассмотрения положительных результатов проведенных государствами-членами двусторонних и многосторонних консультаций по проекту резолюции Ассамблеи о глобальной системе РМ с целью дальнейшей доработки компромиссного текста. О результатах этого совещания будет сообщено Совету, на одном из заседаний которого будет утвержден проект резолюции Ассамблеи для представления его 39-й сессии Ассамблеи в сентябре – октябре 2016 года.

#### *Глобальные диалоги в сфере авиации (GLAD)*

С целью обеспечения полного вовлечения государств и других заинтересованных сторон ИКАО в 2016 году провела второй цикл из пяти региональных семинаров, объединенных под названием "Глобальные диалоги в сфере авиации" (GLAD), которые охватили все регионы ИКАО. GLAD позволили участникам ознакомиться с предложенным текстом проекта резолюции Ассамблеи и предоставили возможности для обмена замечаниями и комментариями.

#### **Планы действий государств**

По состоянию на июнь 2016 года 95 государств-членов, на долю которых приходится 88,1 % мирового объема международных воздушных перевозок, подготовили и представили ИКАО планы действий, продемонстрировавшие высокую степень заинтересованности и вовлеченности государств-членов в данную инициативу. Все 14 государств, выбранных для проекта ИКАО и Европейского союза в области наращивания потенциала и оказания помощи, представили свои планы действий ИКАО.

#### **Помощь государствам**

Проект ИКАО и Европейского союза "Наращивание потенциала в целях уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации" представляет собой рассчитанную на 42 месяца программу поддержки 14 выбранных государств в Африке и бассейне Карибского моря в области разработки и представления тщательно проработанных планов действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, созданию кадастров эмиссии CO<sub>2</sub> и руководству реализацией мер по сокращению потребления топлива и эмиссии.

Специальная авиационная экологическая система, разработанная для мониторинга, отчетности и верификации (МОВ) в области эмиссии CO<sub>2</sub>, была внедрена во всех 14 государствах, каждое из которых представило свой план действий ИКАО.

В рамках совместного с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) проекта по оказанию помощи, финансируемого Глобальным экологическим фондом (ГЭФ), под названием "Преобразование глобального авиационного сектора. Уменьшение эмиссии международной авиации" ИКАО осуществляет экспериментальный проект на Ямайке по замене керосиновых и дизельных вспомогательных силовых установок электрооборудованием, работающим на солнечной энергии. Этот экспериментальный проект направлен на обеспечение возможности воспроизведения гелиотехнологии в двух выбранных аэропортах – международном



аэропорту имени Нормана Мэнли в Кингстоне и аэропорту имени Дональда Сангстера в Монтего-Бей.

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ВНЕШНИЕ СНОШЕНИЯ**

### **Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых авиационных систем**

Подготовлен вопросник, который будет разослан в надлежащее время.

### **Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 bis**

В соответствии с рекомендацией Юридического комитета Совету Совет одобрил все рекомендации на своей 207-й сессии.

### **Группа по внедрению, стратегии и планированию (ISPG)**

20 апреля 2016 года Совет в ходе своей 208-й сессии переименовал Группу стратегического планирования (SPG) в Группу по внедрению, стратегии и планированию (ISPG).

С 15 по 16 июня 2016 года Совет ИКАО провел в городе Квебеке третье выездное совещание по вопросу о стратегии, темой которого было *Построение глобального партнерства в целях развития авиации (GPAD)*. В течение полутора дней участники совещания обменивались мнениями по вопросу о роли ИКАО как средства взаимодействия или платформы для оказания государствам помощи по привлечению источников финансирования от донорских организаций, учреждений по развитию, финансовых учреждений и частного сектора в целях удовлетворения своих первоочередных потребностей в работе по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности, а также устойчивого и упорядоченного развития международной гражданской авиации. В этом совещании принимали участие представители государств-членов Совета, вместе с представителями государств при ИКАО, а также группа руководителей Аэронавигационной комиссии и высший руководящий состав Секретариата, включая региональных директоров. Кроме того, участвующие в работе совещания представители Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), а также Европейского союза и Канады (Отдел мировой политики) представили участникам совещания имеющую отношение к этому вопросу информацию и свое понимание формирующихся перспектив, проблем и возможностей способствовать финансированию и развитию партнерских отношений в глобальном масштабе. Участники совещания подготовили ряд рекомендаций в отношении конкретных стратегий и шагов, которые должны быть предприняты для создания и развития глобальных партнерских отношений со специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, финансовыми учреждениями и донорскими организациями, а также с

частным сектором в целях мобилизации ресурсов для развития авиатранспортных систем в государствах-членах. Эти рекомендации вместе с соответствующими мероприятиями и сроками их выполнения были утверждены Советом на 16-м заседании 208-й сессии, которое состоялось 26 августа 2016 года.

*Примечание. ISPG координирует проведение выездных заседаний Секретариата при поддержке Управления по правовым вопросам и внешним сношениям, которое выполняет роль секретаря ISPG.*

### **Международные гарантии на подвижное оборудование (авиационное оборудование) [подлежит обновлению]**

В течение первой половины 2016 года Секретариат от имени Совета, выступающего в качестве Контролирующего органа Международного регистра, продолжал отслеживать работу Регистра в целях обеспечения его эффективного функционирования в соответствии со статьей 17 *Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования* (Кейптаунской конвенции). В ходе своей 207-й сессии в феврале 2016 года Совет утвердил изменения к *Правилам и процедурам Международного регистра* (Дос 9864), рекомендованные Комиссией экспертов Контролирующего органа Международного регистра (CESAIR) на ее седьмом совещании, проведенном в декабре 2015 года. По состоянию на 30 июня 2016 года Кейптаунскую конвенцию ратифицировали и присоединились к ней 72 государства, и 65 государств ратифицировали Кейптаунский протокол и присоединились к нему.

### **Правовые вопросы, связанные с недисциплинированными пассажирами**

В соответствии с *Протоколом, изменяющим Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреальским протоколом 2014 года), принятым Дипломатической конференцией 4 апреля 2014 года, в 2015 году во исполнение принятой конференцией резолюции была создана Специальная группа по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров для обновления циркуляра 288 ИКАО (*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*) с целью включения в него более подробного перечня преступлений и других актов, а также внесения соответствующих изменений, возникших в результате принятия Протокола. Специальная группа под председательством г-жи М. Польковской (Польша) провела свое первое совещание в сентябре 2015 года. На нем были учреждены три редакционные группы под руководством Сингапура, Кении и Финляндии для работы над разными главами нового инструктивного материала. Второе совещание Специальной группы было проведено 30–31 марта в Женеве под эгидой ИАТА. После завершения совещания был проведен совместный юридический семинар ИКАО и ИАТА, посвященный Монреальскому протоколу 2014 года.

## **ЛЮДСКИЕ РЕСУРСЫ**

По состоянию на конец июня 2016 года в Организации насчитывалось 583 штатных должности, 294 из которых относились к категории специалистов и более высоким категориям, а 289 – к категории общего обслуживания. Общая доля женщин среди сотрудников Секретариата категории специалистов и более высоких категорий составляла 30 %.

В течение первых шести месяцев 2016 года Совет утвердил поправки к *Кодексу службы ИКАО*, ставшие результатом продолжающегося всеобъемлющего пересмотра положений о персонале и правил о персонале ИКАО с целью дальнейшего согласования этих положений и правил с аналогичными документами других организаций общей системы Организации Объединенных Наций и с общей целью повышения эффективности работы Организации. Утвержденные Советом поправки включали изменения, связанные с внедрением пересмотренного пакета компенсационных выплат, утвержденного Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций (ГА ООН) для сотрудников категории специалистов и более высоких категорий, а также с повышением возраста обязательного выхода в отставку до 65 лет для сотрудников, поступивших на работу в ИКАО после 1 января 2014 года. Совет также принял специальные правила по консультантам и прикомандированным сотрудникам, дополняющие действующие положения о персонале и административные инструкции.

Секретариат продолжал деятельность по реализации различных информационно-разъяснительных стратегий и оказанию помощи по выявлению и привлечению квалифицированных и хорошо подготовленных кандидатов из государств-членов для будущей работы в ИКАО. Эти инициативы включали увеличение количества мест и видов стажировки в ИКАО; предоставление стипендии в области авиации одной женщине – молодому специалисту, начинающей карьеру в авиации; помощь молодым авиационным специалистам, отобранным для работы в Монреале, по расширению их знаний и опыта в сфере регламентирующей деятельности в рамках международной гражданской авиации и в отношении взаимосвязей внутри авиационной отрасли. В соответствии с духом инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* и в рамках Фонда развития людских ресурсов (HRDF) Организация тесно сотрудничала с африканскими государствами в деле определения возможностей по прикомандированию сотрудников в ИКАО, что поможет этим государствам лучше выполнять требования по эффективному внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и реализации других программных мероприятия ИКАО.

## ИНФОРМАЦИОННЫЕ И СВЯЗНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ (ИСТ)

Секция ИСТ приложила значительные усилия в области усовершенствования центральной ИТ-инфраструктуры и внедрения новых технологий в поддержку решений Ассамблеи. Значительные усовершенствования были реализованы в отношении хранения данных, беспроводных сетей и телекоммуникационных услуг с целью выполнения растущих требований и предоставления надежных ИСТ-услуг заинтересованным сообществам. В целях улучшения обслуживания появились такие новые услуги, как платформа для регистрации на мероприятиях ИКАО и усовершенствованные цифровая система оповещения и система проекционного оборудования в конференц-центре и офисах Секретариата. Было реализовано в общей сложности более 80 проектов в областях мобильного и Интернет-сотрудничества, что вызвало увеличение

интенсивности использования средств Интернет-сотрудничества для повышения эффективности работы ИКАО и снижения расходов на связь и транспорт. Секторы различных управлений ИКАО также сотрудничали между собой в деле предоставления и развертывания новых услуг по использованию больших данных для государств-членов и внешних партнеров. Первоначальные усилия в этом направлении были направлены на стандартизацию формата данных и служб запросов для облегчения доступа к большим объемам авиационных данных, собранных ИКАО.

В области кибербезопасности значительный прогресс был достигнут в управлении информационной безопасностью, риском и соответствием стандартам. Был пересмотрен процесс управления информационной безопасностью и внедрены базовые административные инструкции в отношении информационной безопасности. Была введена в действие общеорганизационная программа повышения осведомленности в сфере информационной безопасности, направленная на подготовку всех сотрудников по основным вопросам информационной безопасности. Усовершенствования также затронули такие области, как управление рисками и уязвимостью приложений, управление инцидентами, а также процедуры управления внесением изменений в системы. Кроме того, был разработан стратегический план в области кибербезопасности, включающий четкую дорожную карту и концептуальные рамки управления документооборотом, направленный на обеспечение сертификации по стандарту ИСО 27001:2013.

В области веб-менеджмента произошла существенная модернизация базовой платформы, что позволило усовершенствовать процессы создания веб-контента ИКАО и управления им. Обновленный имидж ИКАО был отражен на новом общедоступном веб-сайте Организации. Кроме того, ИКАО занимается подготовкой версий ключевых веб-сайтов на двух дополнительных языках – испанском и арабском. Для того чтобы еще больше расширить охват Организации в рамках многоязычного авиационного сообщества, перед Секцией ICT поставлена цель со временем обеспечить общедоступный веб-контент на всех шести официальных языках Организации Объединенных Наций.

## УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИЕЙ

Отдел по управлению информацией продолжал разработку и поддержку общеорганизационных и департаментских систем управления информацией и бизнес-процессами. В число осуществляемых в настоящее время проектов входят: разработка Системы управления эффективностью общеорганизационной деятельности, разработка базового проекта по SARPS, система мониторинга проектов в области технического сотрудничества, службы управления документацией и архивами, разработка новой системы управления лингвистическим обслуживанием, разработка новой системы приема заказов на печать, разработка продуктов для деятельности с целью получения доходов, модернизация системы оценки эффективности деятельности персонала (PACE), внедрение мобильного приложения ИКАО для мероприятий ИКАО и продолжающаяся оцифровка архивной документации.

Все документы Совета в настоящее время доступны через систему поиска в цифровом формате на английском языке; версии на других языках появятся позднее.



ДОПОЛНЕНИЕ — С 1 ЯНВАРЯ ПО 30 ИЮНЯ 2016 ГОДА



## КОНФЕРЕНЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Совместно с Правительством Канады была осуществлена масштабная модернизация системы управления доступом по идентификационным карточкам, системы охранного видеонаблюдения для зданий и дверных замков безопасности. Зона регистрации участников мероприятий была дополнена тремя киосками обслуживания для повышения качества предоставления услуг, а защищенное помещение ДОК было перемещено в офисную башню Секретариата для повышения уровня безопасности и эффективности. Было осуществлено списание устаревшего материала, а освободившее пространство было переоборудовано для размещения дополнительных офисов.

Разработанные службой конференционного обслуживания новые управленческие рамки для проводимых мероприятий включают простые в обращении инструменты, инструкции и программы обучения и сертификации. Было представлено новое средство регистрации на мероприятиях ИКАО на основе системы CRM, которое будет работать во время проведения 39-й сессии Ассамблеи (А39), обеспечивая ускоренную выдачу идентификационных карточек делегатам, прошедшим процедуру онлайн-регистрации с вводом личных данных.

Ко времени проведения А39 в конференц-центре была завершена реализация трех крупных проектов:

- Система электронного звонка для передачи звукового сигнала, предупреждающего участников о том, что заседание скоро начнется или продолжится.
- Цифровая система оповещения для расширения возможностей передачи визуальной информации в конференц-центре за счет установки снаружи каждого помещения экранов, отображающих информацию ИКАО, которые будут управляться с центрального пульта.
- Центральная система управления проекционным оборудованием для повышения качества и доступности услуг предоставления аудиовизуальной информации внутри помещений с установкой в каждом помещении стационарных проекторов, управляемых централизованно с удаленного пульта.

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ГЕНЕРИРОВАНИЮ ДОХОДОВ

Показатели ФГДД за первые шесть месяцев 2016 года свидетельствуют о том, что результаты деятельности фонда в сферах проведения мероприятий, лицензирования продукции и партнерских программ превзошли заложенные в бюджете прогнозные значения. В настоящее время усилия сосредоточены на повышении доходов за счет наращивания потенциала в поддержку новых инициатив по внедрению продуктов и программ. В рамках стратегических планов действий были мобилизованы новые ресурсы, направленные на поддержку новых инициатив в регионах. Новые комплексные подходы в сферах проведения мероприятий, подготовки персонала и публикаций ИКАО способствовали проведению в регионах и Штаб-квартире успешных мероприятий, совместивших учебную подготовку и симпозиумы. Кроме того, были задействованы партнерские программы между ИКАО и частным сектором для поддержки новой программы практикумов по стратегическим целям ИКАО на 39-й сессии Ассамблеи.



Модернизация посредством внедрения новых цифровых технологий печати способствовала усовершенствованиям в типографии ИКАО, таким как снижение складских расходов, снижение расходов на содержание персонала и повышение производительности за счет увеличения объемов печати.

## КОММУНИКАЦИИ

Деятельность в области связей с общественностью и средствами массовой информации, отнесенная в ИКАО к сфере коммуникаций (COM), в первой половине 2016 года в основном осуществлялась по следующим направлениям:

- Завершение разработки нового общедоступного веб-сайта ИКАО.
- Установка в международном аэропорту Монреаль-Трюдо бесплатных видеозэкранов для трансляции девиза ИКАО "Объединяя усилия авиации" и информирования об А39/IWAF.
- Взаимодействие с командой инициативы "Dreams Soar" по совершению одиночных кругосветных полетов по вопросам международного содействия в отношении маршрутов и разрешений на посадку, организации помощи на месте во время остановки в Монреале и т. д.
- Разработка и изготовление Свидетельств о признании заслуг от имени Президента Совета.
- Постоянная поддержка и пропагандирование достижений кругосветного полета "Солнечного импульса" в социальных сетях и в *Журнале ИКАО* с использованием нашего статуса как институционального партнера "Солнечного импульса" вплоть до успешного завершения проекта.

Секция коммуникаций (COM) готовит, координирует и дорабатывает выступления и видеопрезентации, редакционные статьи, интервью и публикации для Президента Совета и Генерального секретаря, а также готовит или расширяет ответы на редакционные интервью и рукописи статей от имени директоров и технических сотрудников ИКАО. В течение первых шести месяцев года Секция COM выпустила 59 пресс-релизов и новостных сообщений.

В первой половине 2016 года ИКАО разместила 324 сообщения в социальной сети Twitter, которые получили 2249 миллионов просмотров, не считая дальнейших ответов/активности/ретвитов. За этот период количество подписчиков ИКАО в сети Twitter увеличилось на 19 %, достигнув 53 000 (43 000 на конец 2015 года).

## ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

По состоянию на 30 июня 2016 года объем реализованной Программы технического сотрудничества ИКАО оценивается в 32,2 млн долл. США. По линии различных соглашений о целевых фондах Управление технического сотрудничества в настоящее время осуществляет 100 проектов в 136 странах. Предполагается, что за весь 2016 год объем реализованной Программы составит 130,7 млн долл. США.



Реализация Программы технического сотрудничества по регионам  
 (в млн долл. США)

Регион	По сост. на 30 июня 2015 г.	По сост. на 30 июня 2016 г.
Африка	25,8	4,4
Северная и Южная Америка	14,9	22,4
Азия и Тихий океан	1,40	1,5
Европа и Ближний Восток	0,9	0,6
Ближний Восток	4,1	3,3
<b>Всего</b>	<b>47,10</b>	<b>32,2</b>

## Крупномасштабные проекты в области технического сотрудничества

В течение первого полугодия 2016 года были утверждены следующие крупномасштабные проекты в области технического сотрудничества и крупномасштабные изменения (стоимостью свыше 500 000 долл. США) текущих национальных и региональных проектов, финансируемых получающими помощь правительствами и организациями:

- a) Афганистан – Нарращивание потенциала Управления гражданской авиации Афганистана (AFG/15/801).
- b) Аргентина – Укрепление новой Национальной администрации гражданской авиации (ANAC) (ARG/07/803).
- c) Индия – Авиационное исследование ограничений высоты планируемых зданий вблизи международного аэропорта Мумбая (IND/15/802).
- d) Мали – Поддержка Программы восстановления аэродромной инфраструктуры в рамках Многопрофильной комплексной миссии Организации Объединенных Наций по стабилизации в Мали (MINUSMA) (MLI/15/801).
- e) Панама – Укрепление Управления гражданской авиации Панама (PAN/15/801)
- f) Уругвай – Укрепление Директората гражданской авиации и инфраструктуры (DINACIA) (URU/08/801).
- g) Региональный проект – Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации для стран Персидского Залива (COSCAP-GS) (RAB/04/801).

Проекты технической помощи и региональные проекты в области технического сотрудничества, получившие средства из фондов добровольных взносов ИКАО в течение того же периода:



## ДОПОЛНЕНИЕ — С 1 ЯНВАРЯ ПО 30 ИЮНЯ 2016 ГОДА

- a) Камбоджа – Оказание помощи в устранении недостатков в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов (RAS/97/903-SF) – грант SAFE ("Боинг") в размере 30 000 долл. США.
- b) Камбоджа – Оказание помощи в устранении недостатков в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов (RAS/97/903-SF) – грант SAFE в размере 20 000 долл. США.
- c) ASECNA – Программа построения схем полетов региона Африки (AFI) (RAF/14/801-SF) – грант SAFE (Франция) в размере 67 803,76 евро.

Для следующих проектов в области технического сотрудничества были получены средства доноров:

- a) Афганистан – Нарращивание потенциала Управления гражданской авиации Афганистана (AFG/15/801) – грант от Государственного департамента США в размере 1 146 156 долл. США.
- b) Региональный проект – Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации для Северной Азии (COSCAP-NA) (RAS/02/901) – грант от Правительства Канады в размере 130 000 долл. США.
- c) Региональный проект – Региональная система контроля за обеспечением безопасности полетов Латинской Америки (RLA/99/901) – грант от "Дивисьон Турбос С.Р.Л." (Аргентина) в размере 3 700 долл. США.
- d) Региональный проект – Разработка мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации в Содружестве Независимых Государств (COSCAP-CIS) (RER/01/901) – грант от "Эрбас" (Франция) в размере 100 000 долл. США.

### Набор экспертов

По состоянию на 30 июня 2016 года общее количество экспертов и консультантов, привлеченных на международной основе для работы на местах, составляло 138 человек, что вместе с 812 национальными специалистами по осуществлению проектов составляло 950 задействованных должностных лиц, включая 55 международных экспертов и консультантов, которые уже работали в рамках текущих проектов на местах.

### Подготовка специалистов гражданской авиации

В указанном периоде было предоставлено 189 стипендий общей продолжительностью 181,5 рабочего месяца, включая 66 стипендий в рамках меморандумов о взаимопонимании, заключенных ИКАО с Республикой Корея и Сингапуром и предусматривающих проведение подготовки кадров за счет средств, выделяемых этими странами, и при административном контроле со стороны ИКАО. Кроме того, в рамках программ обучения на местах, проведенных инструкторами, нанятыми по линии проектов в области технического сотрудничества, было подготовлено 3 249 сотрудников администраций гражданской авиации, и еще 148 сотрудников



## ДОПОЛНЕНИЕ — С 1 ЯНВАРЯ ПО 30 ИЮНЯ 2016 ГОДА

были подготовлены поставщиками через статью закупок в рамках проектов в области технического сотрудничества.

### Оборудование и субподряды

Было оформлено двести двадцать (220) заказов на закупки; всего на закупки в рамках проектов на местах было израсходовано 15,9 млн долл. США.

### Бюджет расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC)

По состоянию на 30 июня 2016 года доходы Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) составили 4,68 млн долл. США, а расходы – 4,06 млн долл. США; таким образом, превышение доходов над расходами составило 0,62 млн долл. США.

ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДО 30 ИЮНЯ 2016 ГОДА  
ВО ИСПОЛНЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИЙ 38-Й СЕССИИ  
АССАМБЛЕИ

Резолюция	Содержание и предпринятые действия
A38-1	<p><i>Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i></p> <p>Во исполнение резолюции A38-1 Совет 12 июня 2015 года принял поправку 25 к Приложению 9 <i>"Упрощение формальностей"</i>, которая включает положение о принятии государствами законодательных актов, нормативных положений и/или руководящих принципов, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.</p>
A38-2	<p><i>Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации</i></p> <p>Во исполнение резолюции A38-2 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) после консультации с государствами и международными организациями были утверждены Советом и будут представлены 39-й сессии Ассамблеи для одобрения.</p> <p>ГПБП представляет собой директивный документ, предназначенный для повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации и используемый на глобальном, региональном и национальном уровнях. ГПБП был реструктурирован и пересмотрен, и в его поддержку разработана дорожная карта обеспечения глобальной безопасности полетов, служащая в качестве плана действий для помощи авиационному сообществу в достижении представленных в ГПБП целей посредством общей системы ориентиров для всех соответствующих заинтересованных сторон.</p> <p>ГАНП выступает в качестве документа по стратегическому планированию для государств, групп ИКАО по региональному планированию и осуществлению проектов (PIRG), поставщиков обслуживания, пользователей воздушного пространства и партнеров по отрасли. ГАНП был обновлен в целях включения в него дополнительного инструктивного материала в поддержку внедрению и для синхронизации с циклами проведения сессий Ассамблеи. Были также обновлены модули ASBU с учетом последних достижений техники и новых стандартов. Однако в целом структура обоих документов была сохранена для поддержания их необходимой стабильности.</p>
A38-3	<p><i>Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту</i></p> <p>Во исполнение резолюции A38-3 Совет 22 февраля 2016 года принял поправку 15 к Приложению 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>. Некоторыми из ключевых элементов и аспектов данной поправки являются: усиление</p>

защиты записей, относящихся к расследованию, с учетом согласования целей расследования и других общественных интересов; эффективные средства защиты записей, находящихся под охраной или контролем полномочного органа по расследованию авиационных происшествий; оказание помощи государствам в соблюдении "принципа баланса интересов" назначенным полномочным органом; учет различия применяемых правовых систем и практики государств при внедрении эффективных мер защиты записей, относящихся к расследованию. Кроме того, в июне 2016 года был опубликован недавно разработанный документ "Руководство по защите информации о безопасности полетов", часть I "Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов" (Doc 10053), содержащий указания по внедрению данной поправки.

A38-4 *Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов*

Во исполнение резолюции A38-4 Совет 2 марта 2016 года принял поправку 1 к Приложению 19 "Управление безопасностью полетов". Одним из ключевых элементов поправки 1 было обновление положений о защите данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников. В январе 2016 года Секретариат учредил Группу по внедрению средств защиты информации о безопасности полетов (SIP-IG), которая будет содействовать Секретариату в оказании помощи государствам по внедрению новых положений, касающихся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.

Группа экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP) в настоящее время занята разработкой руководящих указаний и выявлением передовых практических методов в поддержку создания эффективных систем представления данных о безопасности полетов. Руководящие указания в отношении создания таких систем и защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников будут включены в обновленное *Руководство по управлению безопасностью полетов* (РУБП) (Doc 9859), публикация которого запланирован на 2017 год.

A38-5 *Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей*

Были разработаны специальные проекты технической помощи (ТА), финансируемые Фондом безопасности полетов (SAFE) или партнерами в области обеспечения безопасности полетов, для оказания помощи государствам по разрешению вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). По состоянию на 30 июня 2016 года было осуществлено 8 проектов, 16 проектов находились в стадии реализации и 3 проекта – в стадии разработки. Проект ТА для Уругвая способствовал разрешению двух SSC, выявленных Координируемой миссией ИКАО по валидации (ICVM) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в апреле 2014 года.

При взаимодействии с региональными бюро осуществляет мониторинг всех мероприятий по повышению уровня безопасности полетов, проводимых Региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), с целью укрепления региональной координации, а также содействия и оказания помощи в

определении целей, приоритетов и показателей по мере необходимости. В феврале 2015 года было проведено глобальное координационное совещание для RASG и Региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG), направленное на повышение согласованности и приведение деятельности RASG и PIRG в соответствие с ГПБП и ГАНП.

ИКАО продолжала через свои региональные бюро работу по тщательному отслеживанию хода выполнения планов действий ИКАО, разработанных для эффективного и своевременного устранения недостатков конкретных государств в области безопасности полетов. В частности, в отношении государств с выявленными SSC ИКАО периодически отслеживает прогресс, достигнутый в работе Комиссии по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга (КРПМ), и принимает соответствующие меры.

Кроме того, в целях надлежащего реагирования на SSC и недостатки в области обеспечения безопасности полетов на региональном уровне ИКАО разработала региональные информационные табло для отслеживания прогресса в деле совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов в регионе.

Первая очная встреча Партнерства ИКАО по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) была проведена 25 ноября 2015 года в качестве дополнительного совещания Всемирного форума по вопросам авиации (IWAF). На этой встрече партнеры смогли обсудить способы координации и сотрудничества по вопросам технической помощи. Проводятся квартальные телеконференции для обсуждения деятельности партнеров в области технической помощи в государствах, выбранных в качестве первоочередных.

Была создана база данных, объединяющая всю актуальную информацию о безопасности полетов, полученную от региональных бюро, RASG, Региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и Программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), с целью анализа рисков, а также содействия разработке проектов по оказанию помощи.

A38-6

*Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра*

Радиочастотный спектр – конечный и ограниченный ресурс, управляемый Международным союзом электросвязи (МСЭ) посредством проводимых им раз в четыре года Всемирных конференций по радиосвязи (ВКР). Доступность требуемого радиочастотного спектра является важнейшей предпосылкой для безопасности полетов гражданской авиации и эффективного внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM). По мере роста спроса на радиочастотный спектр со стороны неавиационных пользователей авиация сталкивается с все возрастающей конкуренцией за ограниченный доступный спектр. Резолюция A38-6 настоятельно призывает ИКАО, государства-члены, международные организации и другие заинтересованные стороны гражданской авиации выделять необходимые ресурсы и стремиться к обеспечению непрерывного доступа авиации к ресурсам частотного спектра путем разработки комплексной стратегии в области частотного спектра, а также активного участия в ВКР и других региональных и международных мероприятиях, связанных с частотным спектром.

Со 2 по 27 ноября 2015 года в Женеве прошла ВКР-15 МСЭ. На ней были достигнуты положительные результаты для авиации, выразившиеся в полной реализации позиции ИКАО, сформулированной для этой конференции, защите существующих служб обеспечения безопасности полетов и получении доступа к спектру для новых служб. Этот успех был достигнут благодаря таким существенным факторам, как своевременная разработка и согласование позиции ИКАО с государствами-членами в процессе подготовки к конференции, активное участие экспертов ИКАО в работе МСЭ и региональных телекоммуникационных организаций по подготовке ВКР-15, представительство гражданской авиации в делегациях организаций по управлению использованием спектра различных государств, и активное участие делегации ИКАО в самой конференции.

В настоящее время ведется подготовительная работа к следующей ВКР, запланированной на 2019 год. Разрабатывается позиция ИКАО, утверждение которой Советом ожидается в 2017 году после консультации с государствами. Первый вариант комплексной стратегии в области авиационного частотного спектра был утвержден и опубликован в 2014 году. В настоящее время осуществляется доработка стратегии в области спектра.

A38-7

*Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке*

ИКАО играет ведущую роль в координации мероприятий по оказанию помощи с различными региональными организациями в поддержку планов действий ИКАО во избежание дублирования усилий, включая приоритизацию и координацию всех региональных инициатив в области безопасности полетов Региональной группой по безопасности полетов для региона Африки и Индийского океана (RASG-AFI). На сегодняшний день 32 государства региона AFI приняли планы действий ИКАО.

План AFI продолжает предоставлять необходимую поддержку государствам через региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (Организацию по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджунского договора (БАГАСОО) и Агентство сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (КАССОА)).

План AFI содействовал созданию Ассоциации африканских организаций по подготовке кадров (ААТО), задачей которой является гармонизация и стандартизация авиационной подготовки в Африке.

Начиная с 2008 года в рамках плана AFI были проведены многочисленные семинары и практикумы в различных областях, связанных с безопасностью полетов, в которых приняли участие более 2 000 сотрудников из региона.

Конференция по безопасности полетов в Африке на уровне министров (16–20 июля 2012 года, Абуджа, Нигерия) вновь подтвердила обязательства по обеспечению надежного, устойчивого и безопасного воздушного транспорта в Африке. Усилия по достижению этих целей в области безопасности полетов и обеспечению устойчивого повышения уровня безопасности полетов уже дали ощутимые результаты. С июля 2012 года по июнь 2016 года количество государств региона AFI с показателем эффективной реализации (EI) в 60 % и выше увеличилось с 14 до 24, а количество государств с выявленными SSC уменьшилось с 20 до 4.

Поскольку достижение Абуджийских целей в области безопасности полетов имеет критически важное значение для выполнения целей ГПБП на уровне региона AFI, необходимо продолжать оказывать государствам помощь через План AFI в рамках сотрудничества с авиационными партнерами по обеспечению безопасности полетов, в частности с тем, чтобы предусмотреть в данной программе все связанные с обеспечением безопасности полетов направления деятельности, в том числе расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэродромы и наземные средства (AGA) и аэронавигационное обслуживание (ANS), работа по которым должна осуществляться своевременно и эффективно.

План AFI тесно сотрудничает с RASG-AFI и Группой регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG). Поэтому совещания RASG-AFI/3 и APIRG/20, проведенные в декабре 2015 года в Ямусукро (Кот-д'Ивуар), одобрили цели Плана AFI на 2016 год, включая достижение 70 % африканских государств показателя EI в 60 %, отсутствие SSC и сертификацию не менее 45 % всех международных аэропортов.

В отношении ANS План AFI разработал проект в поддержку внедрения африканской Программы ПАНО по безопасности полетов и обеспечению качества (ASQA); в 2015 году был создан механизм коллегиальной оценки.

A38-8 *Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи*

В ходе 38-й сессии Ассамблеи комиссия согласилась призвать государства использовать разработанный ИКАО инструментарий для выполнения требований в отношении владения языком и согласилась, что положение о гибком подходе к государствам, не обеспечившим соблюдение положений к 5 марта 2011 года, не является более необходимым. Следует призвать государства продолжать использование имеющегося в их распоряжении инструментария. Не было предложено никакой новой информации для 39-й сессии Ассамблеи, и никаких дальнейших действий не требуется.

A38-9 *Замена галонов*

Во исполнение резолюции A38-9 Секретариат доложит Ассамблее о сроках замены галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках. Доклад, который должен быть представлен на 39-й сессии Ассамблеи, содержит обновленную информацию о разработке альтернатив галонам для систем пожаротушения воздушных судов и предлагает новый срок для замены галонов, используемых в грузовых отсеках.

A38-10 *Признание аттестации тренажерных устройств имитации полетов (FSTD)*

Во исполнение резолюции A38-10 было опубликовано четвертое издание тома I "Самолеты" Руководства по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (Doc 9625), и Секретариат взаимодействовал с несколькими государствами и одной региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) по вопросу создания систем для утверждения FSTD на основе Doc 9625. В результате этого руководящие указания были частично включены в национальные правила некоторых стран или были признаны приемлемым средством обеспечения соответствия для утверждения FSTD. Ведется работа с другими государствами и RSOO. Кроме того, Секретариат



разрабатывает обновление *Руководства по утверждению организаций по подготовке летных экипажей* (Doc 9841), включающее улучшенные руководящие указания в отношении признания утверждений учебных организаций и их FSTD.

A38-11 *Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*

Одним из ключевых вопросов, которым посвящена резолюция A38-11 Ассамблеи, является предоставление дополнительных руководящих указаний в отношении уведомления о различиях и их публикации (см. п. 15 постановляющей части). Во исполнение этой резолюции Совет на шестом заседании своей 207-й сессии 26 февраля 2016 года утвердил поправки к памятке об уведомлении о различиях ("памятка") и к форме уведомления о соблюдении или различиях ("форма"). Измененные памятка и форма имеются в виде дополнений к электронной версии писем государствам, касающихся принятия различных поправок к Приложениям.

Измененные памятка и форма вместе с новым *Руководством по уведомлению о различиях и их публикации* (Doc 10055) должны внести дополнительную ясность для государств в отношении внедрения статьи 38 Чикагской конвенции и будут представлены государствам посредством включения учебного материала по ним в существующие аудиторные и компьютерные курсы подготовки (включая связанные с Универсальной программой проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов).

A38-12 *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации*

Так как полный обзор Сводного заявления был проведен в ходе A38, не было предложено никакой новой информации для 39-й сессии Ассамблеи.

A38-13 *Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе*

Никаких дополнительных действий не требуется.

A38-14 *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*

***Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта***

*Раздел I. Соглашения и договоренности*

В мае 2014 года и марте 2016 года Организация провела второй и третий Авиатранспортные симпозиумы ИКАО (IATS), которые были посвящены, соответственно, устойчивому развитию воздушного транспорта и конкуренции в сфере международного воздушного транспорта.

В мае 2014 года и сентябре 2015 года были проведены, соответственно, 12-е и 13-е совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта.

В июне 2015 года Совет официально принял текст долгосрочного концептуального плана ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта, который

призван служить государствам-членам ориентиром и руководством к действию на пути к достижению конечной цели – либерализации воздушного транспорта. Совет также официально принял основные принципы защиты интересов потребителей в качестве директивных указаний для государств и соответствующих заинтересованных сторон.

В 2013 году в Дурбане (Южная Африка), в 2014 году на Бали (Индонезия) и в 2015 году в Анталии (Турция) прошли Конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN). На конец 2015 года 137 государств, составляющих 72 % от общего числа членов ИКАО, участвовали в конференциях ICAN хотя бы один раз.

#### *Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования*

ИКАО разработала средства повышения прозрачности правил конкуренции в государствах и стимулирования сотрудничества, диалога и обеспечения совместимости регулятивных норм. В связи с этим была составлена подборка материалов по действующим на национальном или региональном уровне политике и практике в сфере конкуренции, представленная по следующему адресу:

<http://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/default.aspx>.

Была обновлена онлайн-база данных ИКАО по режимам и практике защиты интересов потребителей. Кроме того, на веб-сайте ИКАО было размещено проведенное Секретариатом исследование различных режимов защиты интересов потребителей, применимых к международному воздушному транспорту ([http://www.icao.int/sustainability/pages/eap\\_ep\\_consumerinterests.aspx](http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx)).

Организация продолжала содействовать соблюдению государствами международных конвенций и соглашений, таких как *Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях* (СТМВС) и *Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*, принятая в Монреале 28 мая 1999 года. Эта задача была выполнена посредством письма государствам, направленного в июле 2015 года, и глобальных/региональных совещаний.

ИКАО предоставила государствам дополнительную адресную помощь в соответствии с их потребностями и местной ситуацией. К примеру, в целях стимулирования развития грузовых авиаперевозок в Африке в Ломе (Того) в августе 2014 года было проведено совещание ИКАО, посвященное данной теме. Также в октябре 2014 года в Монтего-Бей (Ямайка) была проведена Региональная авиатранспортная конференция, а в марте 2015 года в Антананариву (Мадагаскар) было проведено Совещание по устойчивому развитию воздушного транспорта в Африке. В результате этих мероприятий были приняты декларации и региональные планы действий, давшие импульс для развития воздушного транспорта.

Было активизировано сотрудничество с международными организациями, в частности с Всемирной туристской организацией (ЮНВТО), и заинтересованными сторонами авиационной отрасли в вопросах, представляющих взаимный интерес, таких как обеспечение связности, содействие развитию путешествий и туризма, либерализация доступа к рынку, защита интересов потребителей и помощь малым островным развивающимся государствам (SIDS). К примеру, на совместном форуме высокого уровня ЮНВТО/ИКАО, проведенном в Медельине (Колумбия) в сентябре 2015 года, было принято Медельинское заявление по вопросам туризма и воздушного

транспорта в целях развития. Кроме того, ИКАО приняла активное участие в Коалиции мировых туристских ассоциаций (GTAC) – группе, состоящей из ведущих государственных и частных организаций сектора путешествий и туризма. Задачей группы является содействие лучшему пониманию роли путешествий и туризма как фактора экономического роста, повышения занятости и устойчивого развития.

#### *Раздел III. Распределение услуг авиакомпаний*

Новой информации не имеется.

#### *Раздел IV. Торговля услугами*

Новой информации не имеется.

#### *Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики*

Продолжалась работа по обновлению *Политики и инструктивного материала в области экономического регулирования международного воздушного транспорта* (Дос 9587) и *Руководства по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626). Предварительные варианты этих обновленных документов ИКАО будут представлены 39-й сессии Ассамблеи.

#### **Добавление В. Статистика**

В апреле 2014 года было проведено первое совещание Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP/1).

Статистическая программа ИКАО была модернизирована в рамках инициативы Управления корпоративными данными (EDM), нацеленной на согласование различных источников данных на организационном уровне при помощи стандартных справочных таблиц и систематизации путем создания целостного хранилища многофункциональных данных. Процесс реорганизации позволит усовершенствовать прикладной интерфейс, улучшить интероперабельность между государствами, учреждениями ООН, международными организациями, отраслью и другими заинтересованными сторонами и повысить эффективность распространения собираемых данных.

Новая онлайн-платформа ICAO Data+ (<https://www4.icao.int/newdataplus>) была дополнена визуальными аналитическими функциями, позволяющими пользователям быстро получать изображения тенденций, сходств и различий между выборками данных и проводить сопоставительный анализ.

Реорганизация статистической программы создала для ИКАО возможности для более эффективного использования ее согласованных исходных данных и их преобразования в полезную информацию для нужд экономического анализа. Секретариат разработал инструменты бизнес-анализа, систему ИКАО по представлению и анализу информации о CO<sub>2</sub> (ICORAS) и исследование эксплуатационно-экономических показателей авиаперевозчиков.

ИКАО внедрила модель совместного предприятия на уровне отдельных проектов в партнерстве с Всемирным почтовым союзом (ВПС), Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международным транспортным форумом (МТФ) Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Всемирной туристской

организацией (ЮНВТО) и Междисциплинарным центром математического и численного моделирования (ICM) Варшавского университета.

По запросу государствам и международным организациям были предоставлены помощь и авиационные данные и анализ.

### ***Добавление С. Прогнозирование, планирование и экономический анализ***

Многодисциплинарная рабочая группа по долгосрочным прогнозам перевозок (MDWG-LTF) Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP) разработала единый набор долгосрочных прогнозов перевозок на 30-летний период. В состав MDWG-LTF входят представители десяти государств-членов и трех международных организаций, а также пять членов рабочих групп Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

Был создан набор временных рядов коммерческих пассажиро-километров (КПК) и грузовых тонно-километров (ГТК) для международных и внутренних полетов на уровне пар городов и уровне перевозчиков с 1995 по 2012 гг. путем использования следующих данных: а) фактических данных о перевозках, сообщенных государствами ИКАО (посредством форм отчетности по воздушному транспорту А, В и С) и опубликованных непосредственно государствами, которые охватывают более 90 % пассажирских и 95 % грузовых перевозок; б) оценочных данных о перевозках, основанных на расписаниях авиакомпаний, опубликованных в официальном справочнике авиакомпаний (OAG). Эти данные были использованы для заполнения пробелов. Этот первоначальный набор данных был затем сопоставлен с данными о полетах, содержащимися в общей базе данных о производстве полетов (COD), которую ведет CAEP, в целях определения общих исходных объемов перевозок в 2012 году.

Рабочая группа разработала долгосрочные прогнозы перевозок для 50 групп маршрутов, на основании которых можно подготавливать специальные или более детальные прогнозы для различных целей, таких как безопасность полетов, планирование аэронавигационных систем и экологический анализ.

### ***Добавление D. Налогообложение***

В июле 2015 года был проведен обзор государств с целью выяснения позиции государств и получения сведений о том, как они придерживаются политики ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта. Результаты обзора будут доступны в качестве дополнения к документу Doc 8632. (<http://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8632>).

### ***Добавление E. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание***

В мае 2015 года было проведено пятое совместное совещание Группы экспертов по экономике аэропортов (AEP) и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP).

В рамках процесса по изысканию путей и средств финансирования развития авиационной инфраструктуры ИКАО провела обширное исследование опыта государств в области разработки различных моделей частно-государственного партнерства (ЧГП) при реализации инфраструктурных проектов ([www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx)). Обновленный доклад об экономике

аэропортов был размещен на веб-сайте ИКАО по адресу: [www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx).

Многодисциплинарная рабочая группа по экономическим проблемам, связанным с внедрением модулей блочной модернизации (MDWG-ASBU) подготовила отчеты о том, как проводить анализ затрат/выгод, технико-экономические обоснования и анализ экономического воздействия, а также разрабатывать финансовые схемы.

В июле 2015 года был проведен обзор государств с целью оценки уровня реализации политики ИКАО в отношении сборов. Результаты обзора показывают, что большинство из 83 государств-респондентов (на долю которых приходится 84 % мирового объема регулярных перевозок) выполняют политику ИКАО.

#### ***Добавление F. Экономика авиаперевозчиков***

Были проведены исследования региональных различий эксплуатационных экономических показателей международных авиакомпаний за 2011, 2012 и 2013 гг., а в настоящее время проводится исследование за 2014 год; результаты публикуются в циркулярах раз в два года. На основе результатов этих исследований Агентству ИАТА по прорейтам ежегодно предоставлялись глобальные и региональные взвешенные данные с целью установления факторов прорейта для доходов от пассажирских перевозок по интерлайну.

#### ***Добавление G. Авиапочта***

Всемирному почтовому союзу (ВПС) ежегодно предоставлялись данные и анализы по объемам перевозок и финансовым показателям авиакомпаний для использования при расчете базового тарифа на перевозку авиапочты в соответствии со статьей 53 Всемирной почтовой конвенции.

A38-15

*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*

#### ***Добавление A. Общая политика***

Значительные суммы добровольных взносов, полученные от государств-членов, позволили ИКАО продолжить свою деятельность по повышению уровня авиационной безопасности во всем мире, содействию и ориентированию международного и регионального сотрудничества, развитию взаимодействия между правительствами и отраслью и улучшению координации действий между партнерами. Эта спонсорская помощь также способствовала прогрессу в деле внедрения Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. и, таким образом, обеспечила полную поддержку инициатив ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Ценные уроки, извлеченные из ICASS, подтверждают неизменную актуальность стратегии как цельной программы, рамки которой позволяют направлять деятельность ИКАО в области авиационной безопасности, в связи с чем ее следует продлить в существующем формате до того момента, когда будет утвержден к реализации новый Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

**Добавление В. Международные юридические документы, принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации**

Важность присоединения к конвенциям по авиационной безопасности продолжает подчеркиваться на брифингах и совещаниях высокого уровня.

**Добавление С. Осуществление технических мер по обеспечению безопасности**

В целях повышения эффективности и результативности мер по обеспечению безопасности ИКАО в течение трехлетнего периода продолжала предоставлять новый и обновленный инструктивный материал, включая девятое издание *Руководства по авиационной безопасности*, дополненное отдельными руководствами по следующим предметам:

- Оценка последствий (в области авиационной безопасности);
- Культура обеспечения авиационной безопасности;
- Системы управления авиационной безопасностью (СУАБ);
- Признание эквивалентности мер безопасности.

В тесном сотрудничестве с Рабочей группой по угрозам и рискам (WGTR) Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSEC) ИКАО продолжала отслеживать потенциальные угрозы для авиационной безопасности (в частности, связанные с кибербезопасностью, безопасностью неконтролируемых зон, дистанционно пилотируемыми авиационными системами, переносимыми человеком самодельными взрывными устройствами и переносными зенитно-ракетными комплексами). Быстрое уведомление и распространение сведений о рисках для авиационной безопасности при помощи инструктивного материала для всех государств и заинтересованных сторон способствовало последовательному, эффективному и своевременному реагированию. Другой инструктивный материал был издан для повышения способности государств осуществлять приоритизацию ресурсов в сфере авиационной безопасности на основе оценки риска, в том числе: *Полеты воздушных судов гражданской авиации над зонами конфликтов*, *Информация о переносных зенитно-ракетных комплексах (ПЗРК)* и *Руководство по оценке уязвимости аэропорта* и веб-хранилище по кибербезопасности на защищенном портале ИКАО. Важность рассмотрения новых и существующих угроз также подчеркивалась в деятельности ИКАО по непрерывному мониторингу и поддержке внедрения.

В настоящее время разрабатывается поправка 15 к Приложению 17 *"Безопасность"*, которая будет включать новые и/или пересмотренные положения, касающиеся методов выявления подозрительного поведения, инноваций в сфере авиационной безопасности, ПЗРК, оценки рисков, кибербезопасности и безопасности неконтролируемых зон. Конкретно в отношении положений о безопасности неконтролируемых зон Совет принял во внимание нарастающую угрозу террористических атак на неконтролируемые зоны аэропортов и недавние теракты в местах большого скопления людей, как в аэропортах, так и в местах, не имеющих отношения к авиации, и решил повысить существующую Рекомендуемую практику в отношении безопасности неконтролируемых зон до статуса Стандартов.

***Добавление D. Действия государств в связи с актом незаконного вмешательства***

В связи с недавними событиями и атаками на гражданскую авиацию Совет попросил напомнить государствам-членам об их обязательстве сообщать ИКАО об актах незаконного вмешательства (AUI) наиболее быстрыми средствами в соответствии с требованием Приложения 17. Для содействия выполнению этого обязательства Секретариат ИКАО совместно с Группой экспертов по авиационной безопасности разработали измененный вариант формы донесения об AUI с целью упрощения ее использования и ускорения представления за счет концентрации на сборе ключевых данных и критически важной информации, относящихся к происшествию.

***Добавление E. Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности***

Полномасштабное внедрение механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) началось в 2015 году. Совету представляются регулярные доклады о ходе выполнения Программы. Был подготовлен общий доклад о ходе внедрения УППАБ-МНМ для представления 39-й сессии Ассамблеи. Он включает общий доклад о ходе выполнения Программы, основные результаты проверок и анализ уровня внедрения критических элементов государственных систем контроля за обеспечением авиационной безопасности, ориентировочный уровень соответствия Стандартам Приложения 17.

***Добавление F. Программа ИКАО по поддержке внедрения и развития в сфере авиационной безопасности (ПВР-АБ)***

Деятельность в рамках Стратегии ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности включает: обеспечение руководства, координацию и оказание государствам-членам помощи с учетом их потребностей; содействие региональному сотрудничеству; контроль и координацию деятельности глобальной сети учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ); разработку и обновление учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ).

Стратегия представляет собой базу для определения потребностей государств-членов в области авиационной безопасности и дорожную карту для создания эффективной национальной системы авиационной безопасности, соответствующей Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS). Залогом успеха этой стратегии являются планы модернизации в сфере авиационной безопасности (ASIP), разрабатываемые в рамках партнерства между ИКАО и государством, которому предоставляется помощь, и предусматривающие также соответствующие задачи других сторон, предоставляющих помощь, таких как региональные организации, другие государства-члены и, по мере необходимости, отрасль. ASIP указывают на необходимость политической воли со стороны государств и их полной приверженности задачам укрепления авиационной безопасности для использования выгод, которые приносит поддержка со стороны ИКАО и других партнеров.

Секретариат поддерживал Группу сторон, оказывающих помощь в области авиационной безопасности, с целью координации предоставления помощи в глобальном масштабе. Деятельность Группы включает обмен информацией о

действующих проектах по оказанию помощи и обеспечение коллективного подхода к оказанию помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности.

В целях удовлетворения постоянной потребности в подготовке в области авиационной безопасности на мировом и региональном уровне сеть УЦАБ ИКАО была расширена и теперь включает 30 центров, и еще несколько центров ожидают утверждения. В поддержку своих инициатив в области подготовки и оказания помощи Секретариат проведет обзор всех своих УКАБ до конца 2016 года с целью обеспечения их соответствия квалификационным требованиям Глобальной политики ИКАО в области авиационной подготовки.

Под руководством Секретариата ИКАО поддерживает различные региональные инициативы в области авиационной безопасности, такие как Азиатско-Тихоокеанский региональный координационный форум по авиационной безопасности (RASCFC) и Комплексный региональный план осуществления проектов в области авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке (План AFI SECFAL).

В соответствии с приложением по авиационной безопасности к меморандуму о сотрудничестве (МОС) между ИКАО и ЕС, которое, в частности, устанавливает рамки обмена информацией и совместных действий, Секретариат активно осуществляет координацию деятельности по оказанию помощи, финансируемую Европейским союзом (ЕС), через Европейскую конференцию гражданской авиации (ЕКГА).

#### ***Добавление G. Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира***

Продолжалась работа по содействию взаимному признанию процедур обеспечения авиационной безопасности на основе широкого сотрудничества с заинтересованными сторонами и отраслью, в том числе распространение недавно разработанного инструктивного материала *Признание эквивалентности мер безопасности*, а также обмен информацией и обсуждения в формате Группы экспертов по авиационной безопасности. Формализованные соглашения о взаимном признании процедур обеспечения авиационной безопасности приобретают все большее значение в процессах управления двусторонними отношениями в сфере авиационной безопасности.

#### ***Добавление H. Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности***

В период после 38-й сессии Ассамблеи ИКАО содействовала сотрудничеству между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами с целью повышения уровня авиационной безопасности и упрощения формальностей при воздушных перевозках как на региональном, так и на глобальном уровнях.

В феврале 2016 года ИКАО подписала меморандум о взаимопонимании (МОВ) с Международным советом аэропортов (МСА), определяющий рамки сотрудничества в целях повышения уровня авиационной безопасности в аэропортах во всем мире. МОВ устанавливает механизм поддержки осуществляемой МСА Программы совершенствования авиационной безопасности в аэропортах (АРЕХ), предназначенной для оказания помощи аэропортам в выявлении и устранении уязвимых мест в системе обеспечения авиационной безопасности.



ИКАО также укрепила сотрудничество в области безопасности авиагруза, работая в тесном взаимодействии с Всемирной таможенной организацией (ВТамО) в рамках МОВ, подписанного в 2011 году, проводя совместные конференции и практикумы и опубликовав совместно подготовленную брошюру *Глобальные авиагрузовые перевозки*, способствуя таким образом безопасной перевозке груза и почты во всем мире. В этом направлении ИКАО также сотрудничает с ВТамО и Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) в рамках поддержки недавно введенной ими в действие Программы по контролю авиагруза, направленной на создание групп контроля, которые смогут осуществлять профайлинг обрабатываемого в аэропорту груза с целью минимизации риска его использования для незаконной деятельности, включая акты незаконного вмешательства.

A38-16

*Сводное заявление о постоянной политике и практике в области упрощения формальностей*

***Добавление А. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей***

В 2013 году начала применяться поправка 23 к Приложению 9 "Упрощение формальностей". Эта поправка, касающаяся добавления 13 к Приложению 9, была принята для повышения эффективности обмена данными о пассажирах и реагирования на пандемии или массовые эпидемии. В ноябре 2013 года Совет принял поправку 24 к Приложению 9. Эта поправка касается обеспечения большей доступности воздушного транспорта для лиц с ограниченными возможностями, а также таких вопросов, как защита процесса выдачи проездных документов; проверка проездных документов в аэропортах; использование систем предварительной информации о пассажирах (API) и записей регистрации пассажиров (PNR); процедуры в отношении выдворения лиц, не имеющих права на въезд, и депортируемых лиц. В мае 2013 года в Мексике был проведен семинар по упрощению формальностей для государств региона НАСС. Основное внимание на этом семинаре уделялось приоритетным направлениям программы и вопросам, касающимся лиц, не имеющих права на въезд, и депортируемых лиц, а также созданию национальных программ упрощения формальностей при воздушных перевозках. Была также подчеркнута важность данных API и PNR.

В 2014 поправка 24 к Приложению 9 вступила в силу. 24–28 ноября 2014 года в Монреале было проведено восьмое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей. Помимо одобрения нового Руководства по национальным программам по упрощению формальностей при воздушных перевозках, совещание внесло предложения о поправках к Приложению 9. В нескольких регионах ИКАО были проведены региональные семинары по упрощению формальностей (FAL), в том числе один в Лиме в сентябре и один в Париже в октябре. Семинары были посвящены системе предварительной информации о пассажирах (API) и записям регистрации пассажиров (PNR), а также вопросам, связанным с лицами, не имеющими права на въезд, и депортируемыми лицами, созданию национальных программ по упрощению формальностей при воздушных перевозках, доступности воздушного транспорта для лиц с ограниченными возможностями, стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP), Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО и другим проблемам в области FAL, актуальным для государств соответствующих регионов.

В 2015 году Совет принял поправку 25 к Приложению 9. Эта поправка касалась, помимо прочего, таких вопросов, как оказание помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям, машиносчитываемые проездные документы (МСПД), упрощение формальностей при перевозке авиагруза и база данных ИНТЕРПОЛа по утерянным или украденным проездным документам (SLTD). Было опубликовано новое руководство по *Типовым национальным программам по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFP)*. Руководство содержит указания относительно того, каким образом государства могут выполнять Стандарты 8.17, 8.18 и 8.19 Приложения 9. В течение года ввиду требования Стандарта 3.10.1 (13-е издание 2011 года) Приложения 9 к Договаривающимся государствам обеспечить, чтобы срок действия немашинсчитываемых паспортов истекал до 24 ноября 2015 года, Секретариат провел масштабную информационную кампанию, чтобы напомнить государствам о наступающем сроке и получить ответ на письмо государствам ЕС6/3-12/70 *"Выполнение Стандарта 3.10.1 Приложения 9 "Упрощение формальностей"*. По состоянию на 31 декабря 2015 года в официальных ответах на это письмо было указано, что 140 государств-членов обеспечили соблюдение установленного срока, а еще 16 государств указали, что требование было выполнено после наступления срока. В марте 2015 года в Бангкоке был проведен семинар по упрощению формальностей для государств региона АРАС.

***Добавление В. Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля***

На 38-й сессии Ассамблеи в 2013 году была одобрена программа идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО, представляющая собой стратегию повышения защиты проездных документов во всем мире. Программа TRIP ИКАО подчеркивает важность комплексного подхода к управлению процессами идентификации, что позволяет оптимизировать аспекты, связанные как с авиационной безопасностью, так и с упрощением формальностей, и предполагается, что она расширит возможности государств в части точной идентификации лиц, обеспечивая полномочные органы эффективными средствами и рекомендациями для идентификации. ИКАО продолжала оказывать государствам-членам помощь по всем вопросам, связанным с машиносчитываемыми проездными документами (МСПД), включая проведение мероприятий по наращиванию потенциала, финансируемых донорами. На региональном уровне Организация полагалась на поддерживаемые государствами-участниками семинары, имеющие целью повысить осведомленность в вопросах МСПД, биометрии и стандартов по безопасности. Один региональный семинар был проведен в Синт-Мартене (Нидерландские Антильские острова) в июле; еще один состоялся в ноябре в Буркина-Фасо. Оба этих мероприятия были посвящены содействию внедрению передовой практики применительно к выдаче защищенных паспортов и системам пограничного контроля с уделением особого внимания важности выдачи МСПД, отвечающих требованиям ИКАО, и участию в Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО. В дополнение к региональным семинарам по МСПД ИКАО провела в октябре в Монреале свой девятый Симпозиум по МСПД с выставкой. Этот проводимый ежегодно симпозиум был посвящен преимуществам внедрения автоматизированных систем пограничного контроля с учетом Стандартов и спецификаций ИКАО и использования таких эффективных средств пограничного контроля, как ДОК ИКАО. На конец года в результате присоединения к ДОК Бельгии, Ирландии, Республики Молдова и Таиланда общее количество участников этой директории увеличилось до 39. Государствам настоятельно предлагается присоединиться к ДОК, учитывая важность повышения трансграничной безопасности

и совершенствования процессов упрощения формальностей при воздушных перевозках. ИКАО продолжала в 2013 году пропагандировать преимущества участия в ДОК путем проведения серии практикумов.

В 2014 году в рамках стратегии ИКАО (TRIP) был проведен ряд значительных мероприятий. Внедрение стратегии началось с этапа I в регионе Африки, в рамках которого были разработаны проекты оказания помощи в тесном сотрудничестве с региональными организациями, такими как Сообщество государств Сахеля и Сахары (CEN-SAD), Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА), Экономическое сообщество государств Центральной Африки (ЭСГЦА) и Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС). Усилия по согласованию потребностей государств с экспертным опытом ИКАО и сообществом доноров оказались успешными благодаря поддержке со стороны Канады инициативы по "Усилению защиты проездных документов в районе Сахеля", которая сосредоточивает внимание на наращивании потенциала в регионе посредством проведения практикумов, подготовки и миссий по технической оценке.

Тем временем ИКАО продолжала уделять внимание нуждам в области наращивания потенциала в других регионах Африки, а также в Средней Азии и Северной и Южной Америке путем предложения проектов и мероприятий по оказанию помощи. Было проведено два региональных семинара по МСПД – один в Узбекистане в апреле и один в Испании в июне. Оба этих мероприятия были посвящены содействию внедрению передовой практики применительно к выдаче защищенных паспортов и системам пограничного контроля с уделением особого внимания важности выдачи МСПД, отвечающих требованиям ИКАО, и участия в ДОК ИКАО. В ходе регионального семинара в Испании ИКАО в тесном взаимодействии с Европейской комиссией организовала испытания на совместимость цифрового протокола дополнительного контроля доступа (SAC), который стал обязательным для всех новых электронных паспортов, выданных в государствах – членах Европейского союза после декабря 2014 года. В других регионах ИКАО продолжала проведение оценок недостатков в области МСПД в заинтересованных государствах, в частности в регионе Центральной и Южной Америки, при поддержке Канады.

Основными темами Десятого Симпозиума и выставки по МСПД, биометрии и пограничному контролю, прошедшего в октябре в Монреале, на котором собралось 505 участников, стали целостность границ и управление пограничным контролем. Одним из главных результатов 22-го совещания Технической консультативной группы по машиночитываемым проездным документам (TAG/MRTD/22), прошедшего в Монреале в мае, стало одобрение седьмого издания документа Doc 9303 *"Машиночитываемые проездные документы"*. Совещание рассмотрело широкий спектр прочих вопросов, связанных с внедрением стратегии ИКАО TRIP, включая пересмотренный круг полномочий Группы, разработку рабочей программы и нового веб-портала TRIP. В целях развития работы Группы TAG/MRTD/22 одобрило будущие рабочие программы двух своих подгрупп: Рабочей группы по новым технологиям и Рабочей группы по наращиванию потенциала.

ИКАО продолжала пропагандировать преимущества участия в ДОК путем проведения серии практикумов и региональных семинаров, призывая государства присоединяться ввиду важности повышения трансграничной безопасности и совершенствования процессов упрощения формальностей при воздушных перевозках. В течение года к ДОК ИКАО присоединились новые участники – Бразилия, Иран (Исламская

Республика), Катар, Сейшельские Острова, Узбекистан и Филиппины, доведя общее число участников до 45.

В 2015 году продолжались успешные усилия по согласованию потребностей государств с экспертным опытом ИКАО и сообществом доноров. В течение года было проведено несколько важных мероприятий по реализации программы ИКАО TRIP, в том числе инициативы по наращиванию потенциала. В течение 2015 года продолжалось осуществление финансируемого Канадой проекта "Укрепление защиты проездных документов и процесса управления идентификацией в регионе Сахеля", в рамках которого в январе 2015 года в Ниамее (Нигер) был проведен региональный семинар, были осуществлены миссии по технической оценке в Мали и Тунисе и был разработан стандартный учебно-методический комплекс (СУМК) TRAINAIR PLUS под названием "Контроль подлинности и действительности проездных документов при пересечении границы в аэропорту. Уровень 1". Этот учебный курс был совместно разработан Секцией FAL и Международным информационно-координационным центром подготовки авиационного персонала (GAT) для удовлетворения постоянно растущего спроса со стороны государств – членов ИКАО на техническую помощь в деле предотвращения использования поддельных проездных документов для борьбы с международной преступностью и терроризмом. Целью этого СУМК является углубление знаний и развитие навыков сотрудников служб контроля, необходимых для определения поддельных проездных документов при выполнении проверки.

В марте 2015 года Правительство Канады профинансировало аналогичный проект для региона Карибского моря. Будучи более ориентированным на пограничный контроль, этот проект предполагает разработку Модели пограничного контроля, основанной на оценке риска, включая инструктивные указания по оценке, и проведение двух региональных семинаров и четырех миссий по технической оценке.

В ноябре был проведен региональный семинар по МСПД в Найроби. В рамках программы TRIP ИКАО продолжала распространять информацию по вопросам проездных документов и управления идентификацией, опубликованную в выпусках 1–3 тома 10 "Доклада по МСПД". Цель доклада – предоставить всеобъемлющую информацию о новых событиях, тенденциях, инновациях и программных приложениях в области МСПД государствам – членам ИКАО и международному сообществу специалистов в области авиации и безопасности. Создание целостной системы управления идентификацией пассажиров было в центре внимания участников 11-го Симпозиума и выставки по МСПД, состоявшихся в октябре в Монреале. На них присутствовало свыше 500 участников, представлявших 86 государств и 18 международных организаций. Было опубликовано седьмое издание документа Doc 9303 на английском языке. В течение года к ДОК ИКАО присоединился один новый участник – Колумбия, доведя общее число участников до 46. В марте 2015 года был подписан договор на предоставление ДОК ИКАО с "Бундесдрукерай ГмбХ" как главным подрядчиком на выполнение всех работ по проектированию, разработке и эксплуатации ДОК.

### ***Добавление С. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях***

В 2013 году на веб-сайте ИКАО были размещены инструктивные указания для внедрения государствами требований к системе PNR и рассылке сообщений PNRGOV. Электронный формат сообщения PNRGOV, одобренный ИКАО, ВТамО и ИАТА, предназначен для пересылки данных PNR авиакомпаниями государствам и имеет

целью гармонизировать использование систем PNR во всем мире, повысить эффективность использования данных и способствовать авиационной безопасности и упрощению формальностей. ИКАО, ИАТА и ВТамО совместно подготовили прикладной инструментарий по данным о пассажирах, включающий набор учебных и ознакомительных материалов по API и PNR. Этот инструментарий будет использоваться в рамках всемирных мероприятий по пропаганде глобальных стандартов и инструктивных указаний по API и PNR. Также в 2013 году было предоставлено в общее пользование четвертое издание Рекомендаций в отношении предварительной информации о пассажирах, опубликованное совместно ИКАО, ВТамО и ИАТА. Этот документ предназначен для оказания помощи государствам во внедрении национальных программ по API и содействия международной гармонизации процессов. Он включает инструктивные указания в отношении стандартного электронного формата сообщения со списком пассажиров (PAXLST), разработанного специально для передачи пассажирских ведомостей. В нем содержатся новые положения, касающиеся авиационной безопасности, а также вопросов, связанных с защитой данных и "интерактивной системой API" (iAPI), являющейся более совершенным способом оформления пассажиров в аэропортах. Рекомендации в отношении сообщения PNRGOV и API дополняют соответствующие SARPS Приложения 9.

В 2015 году после принятия Резолюции 2178 (2014) Совета Безопасности ООН, которая, в числе прочего, призывает государства-члены использовать API для предотвращения проезда иностранных боевиков-террористов, ИКАО активизировала сотрудничество с Контртеррористическим центром ООН в рамках совместной работы по вопросам, связанным с API и PNR.

A38-17

*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*

#### ***Добавление А. Общие положения***

В целях дальнейшего распространения информации о политике и инструктивном материале ИКАО в различных выпусках Журнала ИКАО, докладе в области охраны окружающей среды за 2013 год и других изданиях были опубликованы статьи о работе ИКАО в области охраны окружающей среды; были проведены различные экологические симпозиумы и семинары на такие темы, как авиация и изменение климата (май 2013 года), зеленые технологии (сентябрь 2014 года), глобальные партнерские программы в области авиации для сокращения эмиссии (сентябрь 2015 года).

Кроме того, в пяти местах в различных регионах ИКАО было проведено два цикла Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD). GLAD были проведены во исполнение просьбы 38-й сессии Ассамблеи об организации семинаров и практикумов по глобальной системе для международной авиации с целью информирования и обеспечения участия всех государств – членом ИКАО.

ИКАО организовывала внеплановые мероприятия и информационные киоски во время проведения совещания Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН).

Были утверждены новые прогнозы по авиационному шуму и эмиссии, которые будут рекомендованы в качестве основы для принятия решений по вопросам, связанным с окружающей средой, на предстоящей 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Тенденции указывают на то, что авиационный шум и эмиссия авиационных двигателей, влияющие на качество местного воздуха, и авиационная эмиссия, влияющая на мировой климат, в будущем будут расти, но меньшими темпами по сравнению с ростом объема перевозок. Впервые тенденции включили оценку потенциального вклада альтернативных видов топлива в нетто-эмиссию CO<sub>2</sub>. Проведенный анализ показал, что до двух процентов потребляемого объема топлива в 2020 году может приходиться на устойчиво производимые альтернативные виды топлива. Долгосрочное прогнозирование доли устойчиво производимых альтернативных видов топлива сталкивается со значительной неопределенностью, однако, согласно проанализированным CAEP сценариям, в 2050 году до 100 % потребности международной авиации в реактивном топливе может быть удовлетворено за счет устойчиво производимых альтернативных видов топлива. Развитие и использование альтернативных видов топлива в будущем будет в значительной степени зависеть от действующей политики и стимулов в отношении таких видов топлива, а также от экологической и экономической эффективности их использования. Согласно аналитическим допущениям, если в 2050 году будет производиться достаточное количество альтернативных видов реактивного топлива для полной замены реактивного топлива, произведенного на основе нефтепродуктов, нетто-эмиссия CO<sub>2</sub> может сократиться на 63 %.

Тенденции в области авиационного шума указывают на то, что в соответствии со сценарием, предполагающим быстрое развитие передовых технологий, рост объема воздушных перевозок после 2030 года может перестать влечь за собой рост площади контуров шума.

***Добавление В. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды***

Совещание CAEP/10 (февраль 2016 года) доработало рекомендацию в отношении Стандарта на сертификацию самолетов по эмиссии CO<sub>2</sub>. Новый Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> рекомендован к включению в новый том Приложения 16 "Охрана окружающей среды" (том III "Эмиссия CO<sub>2</sub> самолетов"). Секретариат в настоящее время проводит новый Стандарт через процесс принятия SARPS, который завершится в начале 2017 года.

Совещание CAEP/10 рекомендовало новый том *Технического руководства по окружающей среде* (Дос 9501) об использовании методик сертификации самолетов по эмиссии CO<sub>2</sub>, который будет опубликован ИКАО в качестве первого издания тома III документа Дос 9501.

Совещание CAEP/10 рекомендовало первый Стандарт на нЛТЧ для авиационных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН. Стандарт на нЛТЧ, который начнет применяться к двигателям, изготовленным начиная с 1 января 2020 года, является первым стандартом такого рода. Новый Стандарт на нЛТЧ рекомендован в качестве поправки к тому II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16. Кроме того, для обновления и поддержания актуальности экологических SARPS был рекомендован ряд общих поправок к тому II Приложения 16. Секретариат в настоящее

время проводит поправки к тому II Приложения 16, включая новый Стандарт на нЛТЧ, через процесс принятия SARPS.

Был обновлен материал *Технического руководства по окружающей среде* (Дос 9501), касающийся *методик сертификации авиационных двигателей по эмиссии*, который будет опубликован в качестве поправки к тому II документа Дос 9501.

Рекомендации относительно изменения тома I *"Авиационный шум"* Приложения 16 предусматривают обновление и поддержание актуальности экологических SARPS. В настоящее время Секретариат в рамках процесса принятия SARPS занимается подготовкой поправок к тому I Приложения 16.

Был обновлен материал *Технического руководства по окружающей среде* (Дос 9501), касающийся *методик сертификации воздушных судов по шуму*, который будет опубликован в качестве поправки к действующему изданию тома I документа Дос 9501.

Было обновлено *Руководство по рекомендуемому методу расчета контуров шума вокруг аэропортов* (Дос 9911); ожидается публикация нового варианта документа.

Секретариат обновил *Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>* (Дос 9988), включив в него общие правила, которые можно использовать для оценки выгод, обеспечиваемых элементами корзины мер ИКАО по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации.

САЕР подготовил циркуляр для обмена приобретенным опытом и информацией о передовой практике с целью содействия государствам и авиационной отрасли в привлечении населения к решению экологических вопросов и проблем. Циркуляр ИКАО *"Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации"* был представлен на совещании САЕР/10.

#### ***Добавление С. Политика и программы, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом***

Совещание САЕР/10 рекомендовало опубликовать обновленный вариант части 2 *"Землепользование и охрана окружающей среды" Руководства по проектированию аэропортов* (Дос 9184). Он включает конкретные рекомендации по планированию и организации землепользования, которые являются одним из элементов "сбалансированного подхода" к управлению авиационным шумом.

#### ***Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16***

Никаких действий не выполнялось.

#### ***Добавление E. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом***

Новой информации не имеется. Секретариат определил рамки работы по проведению глобального анализа последствий запретов на полеты в ночное время, однако финансирование для выполнения этой работы предоставлено не было.

***Добавление F. Планирование и организация землепользования***

Учитывая возрастающий спрос на международный воздушный транспорт, совещание САЕР/10 рекомендовало опубликовать обновленный вариант части 2 "Землепользование и охрана окружающей среды" Руководства по проектированию аэропортов (Doc 9184).

***Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара***

САЕР приступил к подготовке к возможному возобновлению сверхзвуковых полетов, обсудив ход работы по разработке нового стандарта по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов.

В ходе цикла САЕР/11 был достигнут прогресс в работе по определению точек сертификационного измерения для оценки уровня шума от звукового удара на земле; выбору подходящего для использования в Стандарте количественного показателя уровня шума, оценивающего уровень шума от звукового удара и демонстрирующего подходящее соотношение между полевыми измерениями и исследованием реакции человеческого организма внутри помещения; оценке преимуществ использования прогнозирования звукового удара, помимо физических измерений, при сертификации сверхзвуковых судов.

Текущий уровень знаний в области звукового удара, состояние научных исследований и проекты создания сверхзвуковых самолетов показывают, что сертификация сверхзвукового самолета может быть проведена в период 2020–2025 гг.

***Добавление H. Влияние авиации на качество местного воздуха***

На совещании САЕР/10 был рекомендован первый Стандарт на нЛТЧ для авиационных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН. Стандарт на нЛТЧ, который начнет применяться к двигателям, изготовленным начиная с 1 января 2020 года, является первым стандартом такого рода. Новый Стандарт на нЛТЧ рекомендован в качестве поправки к тому II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16.

A38-18

*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*

ИКАО и ее государства-члены активно работали над проблемой эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, разрабатывая "корзину мер по смягчению последствий" и содействуя их реализации с целью достижения глобальных желательных целей ИКАО, предусматривающих ежегодное повышение топливной эффективности на 2 % и поддержание после 2020 года нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> на одном уровне (т. е. нейтральный по углероду рост после 2020 года).

Секретариат работал совместно с САЕР над обновлением оценки тенденций САЕР ИКАО 2013 года для последующего обсуждения Советом и 39-й сессией Ассамблеи ИКАО.

Новый Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> рекомендован к включению в совершенно новый том Приложения 16 (том III) к Конвенции о международной гражданской авиации и ожидает одобрения Советом. Этот новый Стандарт, ставший первым отраслевым



международным проектно-конструкторским стандартом на эмиссию CO<sub>2</sub>, начнет применяться к новым конструкциям типов самолетов с 2020 года, а к конструкциям типов самолетов, уже находящихся в производстве, – в 2023 году. Это означает, что, если конструкция находящегося в серийном производстве самолета будет изменена после 2023 года, самолет должен будет соответствовать Стандарту на эмиссию CO<sub>2</sub>. Дата прекращения производства, установленная на 2028 год, означает, что находящиеся в серийном производстве самолеты, не соответствующие Стандарту, начиная с 2028 года больше не смогут производиться, если их конструкция не будет изменена таким образом, чтобы соответствовать Стандарту.

При понимании того, что многие эксплуатационные усовершенствования, определенные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП), обеспечивают возможность сокращения расхода топлива и эмиссии CO<sub>2</sub>, был проведен анализ экологических выгод от реализации таких мер. ИКАО также продолжала оказывать поддержку государствам и заинтересованным сторонам в их усилиях по разработке и внедрению альтернативных видов топлива для авиации, в частности, путем регулярного обновления Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF) и прогнозирования будущего производства таких видов топлива и экологических выгод, обеспечиваемых их жизненным циклом.

В сотрудничестве с секретариатом Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) Секретариат ИКАО в рамках механизма чистого развития (МЧР) РКИК ООН разрабатывает методики для проектов, связанных с авиацией. В ноябре 2015 года Исполнительный совет МЧР утвердил методику "Электрические системы руления для самолетов". В мае 2016 года была утверждена вторая методика МЧР "Солнечная энергия для воздушных судов местных воздушных линий, обслуживающихся у посадочных галерей". Эти две методики являются первыми методиками МЧР в сфере авиации.

Были предприняты значительные усилия для выполнения просьбы 38-й сессии Ассамблеи о разработке глобальной системы рыночных мер (PM) для международной авиации. Первоначальные результаты были достигнуты Консультативной группой Совета ИКАО по вопросам охраны окружающей среды (EAG) при технической поддержке со стороны CAEP ИКАО с использованием концептуального подхода, в рамках которого был предложен базовый проект глобальной системы PM для обсуждения и анализа преимуществ и недостатков ее структурных элементов с целью улучшить концептуальное предложение. EAG провела в общей сложности 15 совещаний, а CAEP выполнил ряд анализов по запросу EAG и Совета.

В январе 2016 года Совет учредил Группу высокого уровня по глобальной системе рыночных мер для содействия сближению мнений относительно предложенной глобальной системы PM. Группа провела совещания в феврале и апреле 2016 года и смогла улучшить предложенный текст.

В рамках продолжающегося процесса разработки глобальной системы PM для международной авиации в мае 2016 года в Монреале было проведено Совещание высокого уровня (HLM) по глобальной системе PM, целью которого было содействие обсуждению на высоком уровне предложенной глобальной системы PM. Совещание HLM успешно уточнило и улучшило ряд положений предложения, а также отметило пункты, требующие дальнейшего усовершенствования, и возможные альтернативные подходы и идеи по решению проблемных вопросов.

С целью обеспечения полного вовлечения государств и других заинтересованных сторон ИКАО в 2015 и 2016 годах провела два цикла из пяти региональных семинаров, объединенных под названием "Глобальные диалоги в сфере авиации" (GLAD), которые охватили все регионы ИКАО. Семинары позволили участникам ознакомиться с предложенным текстом проекта резолюции Ассамблеи и предоставили возможности для обмена замечаниями и комментариями.

Кроме того, САЕР ИКАО провел работу в области технических аспектов глобальной системы РМ (таких как мониторинг, отчетность и верификация (МОВ); критерии единиц эмиссии (EUC); реестры) в поддержку проводимого EAG и Советом обсуждения.

По состоянию на июнь 2016 года 95 государств-членов, на долю которых приходится 88,1 % мирового объема международных воздушных перевозок, подготовили и представили ИКАО планы действий, продемонстрировавшие высокую степень заинтересованности и вовлеченности государств-членов в данную инициативу. ИКАО также ввела в действие программу "дружеской взаимовыручки", в рамках которой государствам, представившим планы действий, предлагается создавать партнерские отношения с государствами-членами, еще не подготовившими планы действий, с целью обеспечения поддержки и обмена опытом и знаниями.

ИКАО также обновила свой *Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>* (Дос 9988). Содержащиеся в нем методы количественной оценки были автоматизированы с помощью программного инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (ЕВТ). В рамках своей деятельности по наращиванию потенциала ИКАО провела восемь экологических семинаров, сразу после которых были организованы практикумы по планам действий во всех регионах ИКАО и в Штаб-квартире ИКАО. Были проведено 400 сеансов связи с координаторами национальных планов действий.

В рамках деятельности ИКАО по оказанию дальнейшей помощи государствам и облегчения доступа к финансированию для разработки и реализации планов действий государств ИКАО установила партнерские отношения с Европейским союзом (ЕС), а также с Глобальным экологическим фондом (ГЭФ) и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

Совместный проект ИКАО и ЕС по оказанию помощи "Наращивание потенциала для смягчения последствий эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации" – это стоящий 6,5 млн евро проект оказания помощи 14 государствам Африки и бассейна Карибского моря в разработке добровольных планов действий, введении авиационных экологических систем (AES) для мониторинга авиационной эмиссии, а также в реализации мер по сокращению авиационной эмиссии. После проведения стартовых семинаров в Доминиканской Республике в декабре 2014 года и в Камеруне в феврале 2015 года во всех выбранных государствах были организованы группы по национальным планам действий, и к июню 2016 года все государства представили планы действий. ИКАО продолжала обеспечивать поддержку в реализации мер по смягчению последствий, включенных в планы действий.

Совместный проект ИКАО/ГЭФ/ПРООН по оказанию помощи "Преобразование глобального авиационного сектора: сокращение эмиссии международной авиации" – глобальный проект стоимостью 2 млн долл. США, который включает разработку

инструктивных документов и вспомогательных механизмов для оказания помощи в определении и реализации мер, направленных на сокращение авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, и выполнение практического экспериментального проекта на Ямайке, по замене керосиновых и дизельных вспомогательных силовых установок электрооборудованием, работающим на солнечной энергии. Экспериментальный проект на Ямайке направлен на обеспечение возможности воспроизведения гелиотехнологии в аэропортах.

**A38-19**      *Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года*

Организация продолжила содействовать ратификации *Пекинских документов* посредством письма государствам (LE 3/44, LE 3/45-14/69), визитов Президента Совета и/или Генерального секретаря в государства-члены, а также встреч с высокопоставленными правительственными служащими. Кроме того, Организация постоянно содействует их ратификации во время личной сдачи документов на хранение государственными должностными лицами и на совещаниях ИКАО. Организация спонсировала или участвовала в юридических семинарах, организованных Намибией, Польшей, Республикой Корея, Сингапуром и ИАТА, в частности, с целью содействия принятию этих документов. Кроме того, Организация сотрудничала с Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) в Бангладеш и Нигерии с целью содействия принятию Пекинских документов и приняла участие в публикации модуля 5 "*Террористические преступления, связанные с транспортом (гражданская авиация и морское судоходство)*" Программы правового обучения по вопросам борьбы с терроризмом. По состоянию на 8 июля 2016 года Конвенция была подписана 31 государством, и ее ратифицировали или присоединились к ней 14 государств; Протокол был подписан 33 государствами, и его ратифицировали или присоединились к нему 15 государств.

**A38-20**      *Поддержка Монреальской конвенции 1999 года*

В ходе своих визитов в государства Президент Совета и Генеральный секретарь, а также другие должностные лица ИКАО постоянно подчеркивают важность ратификации; если государство не ратифицировало Конвенцию, ему настоятельно предлагается сделать это. Организация содействует ратификации в ходе участия в юридических семинарах, во время личной сдачи документов на хранение государственными должностными лицами, на сессиях Ассамблеи и других совещаниях ИКАО. По состоянию на дату выпуска этого доклада Монреальская конвенция 1999 года была ратифицирована 120 государствами.

**A38-21**      *Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета*

Резолюция была опубликована в документе Дос 10022 "*Действующие резолюции Ассамблеи*" (по состоянию на 4 октября 2013 года), который был направлен государствам-членам.

**A38-22**      *Бюджеты на 2014, 2015 и 2016 годы*

Раздел А: Никаких действий не требуется.

Раздел В: Никаких действий не требуется.

Раздел С: Никаких действий не требуется.

**A38-23** *Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции*

Южный Судан стал государством-членом 10 ноября 2011 года, а с 1 декабря 2011 года этой стране начисляются взносы по ставке 0,06 %. Никаких дополнительных действий не требуется.

**A38-24** *Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения*

В течение 2015 года Генеральный секретарь направил всем государствам-членам три письма государствам, в которых были указаны подлежащие уплате суммы за текущий год и причитающиеся суммы по состоянию на 31 декабря предыдущего года. На данный момент в 2016 году Генеральный секретарь направил одно письмо государствам, посвященное тому же предмету.

Со времени проведения последней сессии Ассамблеи никаких новых договоренностей предложено не было. Совет продолжает проводить политику побуждения государств-членов, имеющих задолженность, к внесению предложений об ее урегулировании для ликвидации задолженности по взносам за длительный срок в соответствии с резолюцией A37-32 ИКАО.

По состоянию на 15 июня 2016 года было приостановлено право голоса в Ассамблее 21 государства-члена в связи с их задолженностью по взносам, равной общей сумме начисленных взносов за три предыдущих финансовых года или превышающей ее, и тех государств-членов, которые не соблюдают соглашений, заключенных в соответствии с положениями п. 4 b) постановляющей части резолюции A37-32 Ассамблеи.

Дополнительные меры, указанные в п. 9 постановляющей части резолюции A37-32, в течение этого периода были также применены в отношении тех государств-членов, право голоса которых было приостановлено в соответствии со статьей 62 Конвенции. Правом избрания в Совет, Комитеты и рабочие органы будут обладать только государства, не имеющие невыплаченной задолженности по взносам, помимо задолженности за текущий год.

**A38-25** *Стимулирование погашения задолженности за длительный срок*

Никаких действий не требуется.

**A38-26** *Взносы в Общий фонд за 2014, 2015 и 2016 годы*

Генеральный секретарь уведомил государства-члены об их взносах за 2015 год письмом государствам A1/8-15/39 от 29 мая 2015 года; письмом государствам A1/8-15/70 от 1 сентября 2015 года; письмом государствам A1/8-15/83 от 30 ноября 2015 года и за 2016 год письмом государствам A1/8-16/59 от 10 июня 2016 года.

**A38-27** *Фонд оборотных средств*

Совет утвердил рекомендацию об увеличении Фонда оборотных средств до 8,0 млн долл. США. Никаких дополнительных действий не требуется.

- A38-28 *Изменение Финансовых положений*
- В 2014 году было опубликовано 15-е издание *Финансовых положений ИКАО* (Doc 7515), включающее все поправки, утвержденные 38-й сессией Ассамблеи.
- A38-29 *Утверждение счетов Организации за 2010, 2011 и 2012 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизоров по ним*
- Никаких дополнительных действий не требуется.
- A38-30 *Назначение внешнего ревизора*
- Никаких дополнительных действий не требуется.

— КОНЕЦ —