ИКАО

Doc 10225, A42-EX

АССАМБЛЕЯ
СОРОК ВТОРАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 23 сентября – 3 октября 2025 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ДОКЛАД

Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря

ИКАО

Doc 10225, A42-EX

АССАМБЛЕЯ
СОРОК ВТОРАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 23 сентября – 3 октября 2025 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ДОКЛАД

Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря

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

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

Сорок вторая сессия, 2025

Doc 10225. ***Доклад Исполнительного комитета***
Номер заказа: 10225
ISBN 978-92-9275-933-9

© ИКАО, 2026

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

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ДОКЛАД

СОДЕРЖАНИЕ

ДОКЛАД

Страница

Доклад Исполнительного комитета Ассамблее 1

Общая часть 1

Участие делегаций государств и наблюдателей 1

Повестка дня 4

Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам 6

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2022, 2023 и 2024 годы 6

Пункт 12 повестки дня. Программы упрощения формальностей 6

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика 43

Пункт 14 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга 84

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха 93

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата 115

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) 147

Пункт 18 повестки дня. Наращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность 160

Пункт 19 повестки дня. Многоязычие в ИКАО 179

Пункт 20 повестки дня. Инновации в сфере авиации 182

Пункт 21 повестки дня. Инициатива "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) 187

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом 196

Добавление. Список рабочих документов, рассмотренных Исполнительным комитетом 209

ГРАФИК ОБСУЖДЕНИЯ ВОПРОСОВ В ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ КОМИТЕТЕ

ДАТА И КОЛИЧЕСТВО ЗАСЕДАНИЙ										
		СЕНТЯБРЬ							ОКТЯБРЬ	
ПУНКТ ПОВЕСТКИ ДНЯ		24 Утро 1, 2	25 День 3*	26 Утро/день 4, 5	27 День 6		29 Утро/день 7, 8	30 День 9, 10*	1 Утро/день 11, 12	2 Утро 13
10.	Задолженность по взносам	X								
11.	Годовые доклады Совета Ассамблее за 2022, 2023 и 2024 годы			X				X		
12.	Программы упрощения формальностей	X	X							X
13.	Авиационная безопасность. Политика						X			X
14.	Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга						X		X	
15.	Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха			X				X		
16.	Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата			X					X	
17.	Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)			X					X	
18.	Наращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность				X				X	
19.	Многоязычие в ИКАО			X					X	
20.	Инновации в сфере авиации				X				X	
21.	Инициатива "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP)				X				X	
22.	Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом						X	X		X

* Третье и десятое заседания Исполнительного комитета начались в 17:00.

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
АССАМБЛЕЕ

Общая часть

1. В период с 23 сентября по 3 октября 2025 года Исполнительный комитет 42-й сессии Ассамблеи провел 13 заседаний. Заседания проводились под председательством Председателя Ассамблеи Его Превосходительства инженера Наифа Али Аль-Абри (Оман).

Участие делегаций государств и наблюдателей

2. На всех или нескольких заседаниях Комитета присутствовали представители перечисленных ниже 192 государств-членов, обладающие действительными полномочиями:

Австралия
Австрия
Азербайджан
Албания
Алжир
Ангола
Андорра
Антигуа и Барбуда
Аргентина
Армения
Афганистан
Багамские Острова
Бангладеш
Барбадос
Бахрейн
Беларусь
Белиз
Бельгия
Бенин
Болгария
Боливия (Многонациональное Государство)
Босния и Герцеговина
Ботсвана
Бразилия
Бруней-Даруссалам
Буркина-Фасо
Бурунди
Бутан
Вануату
Венгрия
Венесуэла (Боливарианская Республика)
Вьетнам
Габон
Гайана
Гаити
Гамбия
Гана
Гватемала
Гвинея
Гвинея-Бисау
Германия
Гондурас
Гренада
Греция
Грузия
Дания
Демократическая Республика Конго
Джибути
Доминика
Доминиканская Республика
Египет
Замбия
Зимбабве
Израиль
Индия
Индонезия
Иордания
Ирак
Иран (Исламская Республика)
Ирландия
Исландия
Испания
Италия
Йемен
Кабо-Верде
Казахстан
Камбоджа
Камерун
Канада
Катар
Кения
Кипр
Кирибати
Китай
Колумбия
Коморские Острова
Конго
Корейская Народно-Демократическая Республика
Коста-Рика
Кот-д'Ивуар
Куба
Кувейт
Кыргызстан
Лаосская Народно-Демократическая Республика
Латвия
Лесото
Либерия
Ливан
Ливия
Литва
Люксембург
Маврикий
Мавритания
Мадагаскар
Малави
Малайзия
Мали
Мальдивы
Мальта
Марокко
Маршалловы Острова
Мексика
Микронезия (Федеративные Штаты)
Мозамбик
Монако

Монголия
Намибия
Науру
Непал
Нигер
Нигерия
Нидерланды
Никарагуа
Новая Зеландия
Норвегия
Объединенная Республика Танзания
Объединенные Арабские Эмираты
Оман
Острова Кука
Пакистан
Палау
Панама
Папуа – Новая Гвинея
Парагвай
Перу
Польша
Португалия
Республика Корея
Республика Молдова
Российская Федерация
Руанда
Румыния
Сальвадор
Самоа
Сан-Марино
Сан-Томе и Принсипи
Саудовская Аравия
Северная Македония
Сейшельские Острова
Сенегал
Сент-Винсент и Гренадины
Сент-Китс и Невис
Сент-Люсия
Сербия
Сингапур
Сирийская Арабская Республика
Словакия
Словения
Соединенное Королевство
Соединенные Штаты Америки
Соломоновы Острова
Сомали
Судан
Суринам
Сьерра-Леоне
Таджикистан
Таиланд
Тимор-Лешти
Того
Тонга
Тринидад и Тобаго
Тувалу
Тунис
Туркменистан
Турция
Уганда
Узбекистан
Украина
Уругвай
Фиджи
Филиппины
Финляндия
Франция
Хорватия
Центральноафриканская Республика
Чад
Черногория
Чехия
Чили
Швейцария
Швеция
Шри-Ланка
Эквадор
Экваториальная Гвинея
Эритрея
Эсватини
Эстония
Эфиопия
Южная Африка
Южный Судан
Ямайка
Япония

3. На одном или нескольких заседаниях также присутствовали наблюдатели от следующих 60 международных организаций:

Агентство Европейского союза по безопасности полетов (EASA);
Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов в Центральной Африке (ASSA-AC);
Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOA);
Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (ACEKHA);
Агентство членов Банджульского соглашения по расследованию авиационных происшествий (BAGAIA);
Арабская организация гражданской авиации (АКАО);
Ассоциация африканских организаций по подготовке авиационных специалистов (AATO);
Ассоциация "Глобальный экспресс" (GEA);
Ассоциация международного права (АМП);
Ассоциация авиационных служб (ASA);
Африканская ассоциация молодых авиационных специалистов (YAAPA);

Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА);
Аэрокосмическая академия (ААЕ);
Всемирная ассоциация по проблеме столкновений с птицами (WBA);
Гермес – авиатранспортная организация (ГЕРМЕС);
Группа Всемирного банка (ВБ);
Группа действий по вопросам воздушного транспорта (ATAG);
Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА);
Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ);
Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации (ЕВРОКАЕ);
Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК);
Европейский союз (ЕС);
Королевское авиационное общество (RAeS);
Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА);
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА);
Межгосударственный авиационный комитет (МАК);
Международная академия авиационно-космической медицины (IAASM);
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА);
Международная ассоциация по вопросам образования в авиационной и аэрокосмической сфере (ALICANTO);
Международная ассоциация представителей нефтяной промышленности по охране окружающей среды (IPIECA);
Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ИКСА);
Международная программа Коспас-Сарсат (КОСПАС-САРСАТ);
Международная федерация ассоциаций диспетчеров авиакомпаний (ИФАЛДА);
Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА);
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА);
Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА);
Международная федерация ассоциаций управления аэронавигационной информацией (IFAIMA);
Международная федерация работников транспорта (МФТ);
Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI);
Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ);
Международное агентство по возобновляемой энергии (МАВЭ);
Международные партнеры по развитию авиации, инновациям и устойчивому развитию (iPADIS);
Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА);
Международный совет аэропортов (МСА);
Международный совет деловой авиации (МСДА);
Международный форум по исследованиям в области авиации (IFAR);
Организация арабских воздушных перевозчиков (ААСО);
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО);
Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджульского договора (БАГАСОО);
Организация Сообщества развития Юга Африки по безопасности полетов (SASO)
Организация "АСТМ интернэшнл" (ASTM);
Полномочные авиационные органы Африки и Мадагаскара (ААМАС);
Рабочая группа по авиации (AWG);

Совместные полномочные органы по разработке правил для беспилотных систем (JARUS);
Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (ПАСО);
Учебная организация Объединенных авиационных администраций (JAA-TO);
Фонд безопасности полетов (FSF);
Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА);
Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС).

4. На всех заседаниях Комитета присутствовали Президент Совета г-н С. Шаккитано и Генеральный секретарь г-н Хуан Карлос Саласар. Секретарем Комитета был г-н М. Гилл, директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям. Заместителем секретаря был г-н С. Динг. Помощниками секретаря были г-жа Н. Абденнеби, г-жа Т. Агири, г-н С. да Сильва, г-н Б. Ф. Фрот, г-жа С. Хифди, г-жа Дж. Хьюпи, г-н П. Лучани, г-н М. Марин, г-жа М. Меркле, г-н А. Мишра, г-жа О. Нам, г-н М. Рахма, г-н Х. Варгас и г-н. В. Вэн.

Повестка дня

5. Пленарное заседание передало на рассмотрение Исполнительному комитету перечисленные ниже пункты:

Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам.

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2022, 2023 и 2024 годы.

Пункт 12 повестки дня. Программы упрощения формальностей.

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика.

Пункт 14 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга.

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха.

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

Пункт 18 повестки дня. Наращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность.

Пункт 19 повестки дня. Многоязычие в ИКАО.

Пункт 20 повестки дня. Инновации в сфере авиации.

Пункт 21 повестки дня. Инициатива "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP).

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом.

6. Вся документация и рабочие документы, рассмотренные Комитетом, перечислены по пунктам повестки дня и размещены на сайте Ассамблеи ИКАО по адресу: https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Assembly-Working-Papers.

— — — — — — — — —

Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам

(*этот вопрос был отражен в устном докладе Пленарному заседанию; никаких письменных материалов по нему в настоящем документе не имеется*)

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2022, 2023 и 2024 годы

11.1 На пятом заседании Исполнительного комитета Президент Совета напомнил, что обзор информации, содержащейся в ежегодных докладах Совета Ассамблее за 2022, 2023 и 2024 годы, а также в дополнительном докладе, охватывающем первые шесть месяцев 2025 года, был представлен в его вступительном слове на первом пленарном заседании.

11.2 Комитет принял к сведению эту информацию при том понимании, что ежегодные доклады вместе с дополнительным докладом доступны для всех государств-членов и с ними можно ознакомиться на общедоступном веб-сайте ИКАО.

Пункт 12 повестки дня. Программы упрощения формальностей

12.1 На своих втором и третьем заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о программах упрощения формальностей на основе доклада Совета о реализации Стратегии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по Программе идентификации пассажиров (TRIP), Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО и изменениях в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* (WP/15). В этом докладе рассматриваются итоги министерского сегмента Конференции по упрощению формальностей в Дохе (Катар) (WP/14) и приоритеты на следующий трехлетний период в области оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, включая итоги проведенного в ноябре 2024 года симпозиума (WP/16). Комитет рассмотрел также предложения по обновлению резолюций Ассамблеи: *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей* (заменяет резолюцию A41-17), *Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (заменяет резолюцию A41-14), *Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации* (заменяет резолюцию A41-13), *Доступность международной гражданской авиации* (заменяет резолюцию A41-15) и *Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми* (заменяет резолюцию A41-16). Кроме того, государства и наблюдатели представили 36 рабочих документов (WP/58, WP/59, WP/72 (Rev.1), WP/104 (Rev.1), WP/105, WP/127, WP/156, WP/158, WP/161, WP/182, WP/184, WP/185, WP/244, WP/264, WP/276, WP/285, WP/290, WP/319, WP/320, WP/323, WP/325 (Rev.1), WP/354, WP/372, WP/386, WP/416, WP/433, WP/439 (Rev.1), WP/447, WP/449, WP/460, WP/461 (Rev.1), WP/466, WP/469, WP/471, WP/475, WP/526) и 18 информационных документов (WP/128, WP/130, WP/186, WP/247, WP/286, WP/299, WP/302, WP/356, WP/357, WP/397, WP/402, WP/414, WP/450, WP/488, WP/509, WP/555, WP/563, WP/564).

Стратегические вопросы упрощения формальностей при воздушных перевозках

12.2 В документе WP/14 Совет представил доклад об итогах министерского сегмента высокого уровня Конференции ИКАО по упрощению формальностей (17 апреля 2025 года, Доха), на котором была принята Дохинская декларация в соответствии с новой стратегической целью ИКАО: *"Авиация обеспечивает надежную, доступную и беспрепятственную мобильность для всех"*. Ассамблее было предложено подтвердить принятые обязательства, содействовать повышению информированности о Дохинской декларации и поддержать включение ее положений в предлагаемые поправки к резолюциям A41-17 и A41-14. Комитет рекомендовал Ассамблее принять меры, указанные в этом документе.

12.3 В документе WP/15 Совет представил результаты работы в области упрощения формальностей, проделанной ИКАО со времени предыдущей сессии Ассамблеи, уделив особое внимание Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*, Стратегии TRIP ИКАО и ДОК. В этом документе намечены приоритетные задачи и ожидаемые результаты на трехлетний период 2026–2028 гг., приведены ссылки на резолюцию A41-17 (2022 г.) и представлены рекомендации по внесению поправок в добавление E к ней. Комитет отметил наличие широкой поддержки этого документа и рекомендует Ассамблее одобрить и принять резолюцию 12/1, заменяющую резолюцию A41-17 Ассамблеи.

12.4 В документе WP/58 Катар сообщил об итогах Конференции по упрощению формальностей 2025 года и принятии Дохинской декларации, подчеркнув важность осознания приоритетного характера вопросов упрощения формальностей наряду с безопасностью полетов, авиационной безопасностью, устойчивостью и защитой прав пассажиров. Комитет настоятельно призвал государства подтвердить приверженность соблюдению положений Приложения 9, содействовать выполнению Декларации, расширить национальные программы по упрощению формальностей и активнее участвовать в мероприятиях по упрощению формальностей. Он также призвал ИКАО разработать инструктивный материал по организации контроля и оказывать помощь в этом вопросе при наличии ресурсов. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить предложенные действия, указанные в этом документе.

12.5 В документе WP/319 Сенегал подчеркнул, что упрощение формальностей является важнейшим фактором эффективного и устойчивого развития воздушного транспорта, отметив прогресс во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9 и необходимость решения проблем, связанных с ростом объема перевозок. В этом документе предложено разработать Глобальный план упрощения формальностей (GFALP), призванный стать основой для добровольной самооценки в целях мониторинга соблюдения SARPS, а также проводить глобальную Конференцию по упрощению формальностей каждые три года. Комитет одобрил действие a), содержащееся в документе, и рекомендует Ассамблее передать действия b) и c), содержащиеся в документе, Совету с привлечением соответствующих технических органов для дополнительного изучения и выработки предложений по дальнейшим действиям. Комитет не поддержал предложение о созыве конференции высокого уровня по упрощению формальностей каждые три года, отметив ограниченность ресурсов государств-членов и ИКАО, что делает созыв конференции высокого уровня по упрощению формальностей каждые три года неосуществимым. Комитет призвал ИКАО изучить альтернативные способы поддержания динамики, в том числе с использованием существующих мероприятий ИКАО и региональных платформ, продолжая при этом оценивать возможность созыва будущих конференций высокого уровня по упрощению формальностей с более длительными временными интервалами.

12.6 В документе WP/72 (Rev.1) Соединенное Королевство и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке Международного совета аэропортов (МСА) подчеркнули сложный характер вопросов упрощения формальностей в соответствии с положениями Приложения 9 и предложили долгосрочный стратегический план упрощения формальностей для повышения уровня соблюдения SARPS, координации ресурсов, согласования требований на глобальном уровне и усовершенствования правил в целях обеспечения предсказуемых и беспрепятственных воздушных перевозок. Комитет отметил решительную поддержку со стороны множества делегаций в отношении более целенаправленного стратегического подхода к работе по упрощению формальностей и рекомендует Ассамблее передать действия, изложенные в документе, на рассмотрение Совету с привлечением соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и выработки предложений о дальнейших действиях.

Резолюция 12/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей

Ассамблея,

принимая во внимание, что Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* было разработано в качестве средства, способствующего четкому пониманию государствами-членами обязательств в соответствии со статьями 22, 23 и 24 Конвенции и стандартизации процедур в целях удовлетворения юридических требований, упомянутых в статьях 10, 13, 14, 29 и 35,

принимая во внимание, что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения процессов оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты, а также решения проблем в ходе пограничного контроля и аэропортового обслуживания в целях обеспечения эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

признавая, что ограничения и меры в области общественного здравоохранения, обусловленные пандемией COVID-19, оказали серьезное воздействие на авиационную отрасль и что ИКАО и государства-члены должны учитывать это воздействие при принятии решений по упрощению формальностей, связанных с воздушными перевозками,

вновь подтверждая обязательства, закрепленные в Министерской декларации Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), включая необходимость обеспечивать безопасное, надежное и упорядоченное транспортное сообщение и оперативную готовность авиации, а также обеспечивать долгосрочную жизнеспособность международной авиации и использовать опыт, накопленный в ходе нынешней и прошлых пандемий,

напоминая о выводах и рекомендациях направления "Упрощение формальностей" Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), состоявшейся в октябре 2021 года,

принимая во внимание важность того, чтобы в ходе таких процедур оформления государства-члены продолжали стремиться к обеспечению максимальной эффективности и безопасности,

принимая во внимание, что в резолюциях Совета Безопасности Организации Объединенных Наций подчеркивается сохраняющееся важное значение работы ИКАО по вопросам организации пограничного контроля и защиты проездных документов в целях борьбы с терроризмом,

1. *постановляет*, что прилагаемые к настоящей резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей по состоянию на день закрытия 42-й сессии Ассамблеи:

Добавление A.	Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей.
Добавление B.	Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля.
Добавление C.	Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях.
Добавление D.	Системы данных о пассажирах.
Добавление E.	Глобальное обязательство обеспечить беспрепятственную, надежную и доступную мобильность для всех.

2. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление об упрощении формальностей и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-17 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и практике в области упрощения формальностей".

ДОБАВЛЕНИЕ A

Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

Ассамблея,

принимая во внимание, что *Конвенция о правах инвалидов* и ее Факультативный протокол, которые были приняты Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в декабре 2006 года, вступили в силу 3 мая 2008 года,

принимая во внимание, что разработанные Организацией технические требования к машиносчитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют время прохождения в аэропортах таможенного контроля пассажирами и членами экипажа международных рейсов при одновременном укреплении программ в области соблюдения правил иммиграционных и других органов пограничного контроля,

принимая во внимание, что разработка набора стандартных пиктограмм в целях содействия эффективному использованию аэровокзалов пассажирами и другими пользователями оказалась полезной и выгодной,

принимая во внимание, что обеспечение доступности воздушного транспорта для всех пассажиров, включая лиц с инвалидностью, является ключевым вкладом в достижение Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР) и согласуется с такими международными соглашениями, как Конвенция о правах людей с инвалидностью,

принимая во внимание, что машиносчитываемые проездные документы (МСПД) укрепляют процесс организации пограничного контроля и повышают уровень авиационной безопасности за счет улучшения целостности документов, удостоверяющих личность пассажиров и членов экипажа,

принимая во внимание, что такие МСПД позволяют также осуществлять сотрудничество между государствами на высоком уровне для более активного противодействия мошенническим действиям с паспортами, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

принимая во внимание, что МСПД и другие средства получения информации о пассажирах, в силу того что они способствуют укреплению процессов организации пограничного контроля и улучшению целостности документов, также могут использоваться в целях обеспечения авиационной безопасности как важный уровень в структуре системы международной гражданской авиации для выявления террористов и предотвращения актов незаконного вмешательства задолго до процесса посадки на борт воздушного судна,

принимая во внимание, что внедрение Организацией таких технологических решений, как электронный обмен данными (ЭОД), технологии "блокчейн" и автоматизированные таможенные процедуры показало себя эффективным с точки зрения ускорения прохождения пассажирами и членами экипажей международных рейсов процедур таможенного контроля в аэропортах, повысив при этом уровень соблюдения требований иммиграционной и других пограничных служб,

принимая во внимание, что 38-я сессия Ассамблеи ИКАО в 2013 году постановила, что государствам-членам следует рекомендовать использовать электронную систему представления информации о различиях (EFOD), разработанную для удовлетворения потребности в более эффективном инструменте учета и анализа различий со Стандартами и Рекомендуемой практикой и для замены существующего механизма, основанного на бумажных документах,

учитывая компоненты Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, поддерживающие как цели организации пограничного контроля, так и цели обеспечения безопасности границ, проверка которых осуществляется в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ),

признавая важность упрощения формальностей и необходимость в централизованных национальных подразделениях по координации процессов упрощения формальностей, регулярных межведомственных совещаниях и площадках для общения с заинтересованными сторонами, а также обеспечения достаточных людских и финансовых ресурсов для поддержки деятельности в рамках программы упрощения формальностей и оказания государствам-членам помощи во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*,

напоминая о коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале 29 и 30 ноября 2018 года, и о выводах и рекомендациях этой Конференции, касающихся организации пограничного контроля,

1. *настоятельно призывает* государства-члены уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *просит* государства-члены осуществлять, насколько это практически возможно, согласованные на глобальном и региональном уровнях совместные и взаимоприемлемые меры с учетом различных национальных обстоятельств и политики в целях содействия восстановлению и устойчивому развитию международных пассажирских перевозок, не создавая при этом чрезмерного экономического бремени и не нанося ущерба безопасности полетов и усилиям по упрощению формальностей в области гражданской авиации;

3. *настоятельно призывает* государства-члены принимать и внедрять технологические решения, такие как электронный обмен данными (ЭОД), цифровизация и автоматизированные таможенные процедуры, для повышения эффективности и уровня соответствия требованиям контроля за оформлением в аэропортах;

4. *настоятельно призывает* государства-члены уделять должное внимание положениям *Руководства по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов* (Doc 9984) при внедрении ими соответствующих положений Приложения 9;

5. *просит* Генерального секретаря подготовить программу работы по обеспечению доступности воздушного транспорта для пассажиров с ограниченными возможностями в целях

создания авиатранспортной системы, учитывающей потребности пассажиров с ограниченными возможностями;

6. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и его соответствие современным требованиям государств-членов, а также их обязательствам, связанным с резолюциями Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, в отношении организации пограничного контроля и защиты проездных документов, и их обязательствам по *Международным медико-санитарным правилам (2005) Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) с поправками, внесенными в 2014, 2022 и 2024 годах*, в отношении урегулирования чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения и реагирования на них в дополнение к требованиям государств-членов, связанным с осуществлением мер обработки груза и оформления пассажиров; и технологическими достижениями, касающимися такого осуществления мер;

7. *просит* Генерального секретаря обеспечить актуальность соответствующего инструктивного материала и его соответствие требованиям государств-членов;

8. *просит* Совет обеспечить соответствие и взаимодополняемость положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, касающихся организации пограничного контроля, и Приложения 17 *"Безопасность"*;

9. *настоятельно призывает* государства-члены уделять должное внимание существующему инструктивному материалу и передовой практике в области ориентирования и символов и знаков, в том числе документу *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Doc 9636), в той мере, в какой они остаются применимыми;

10. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить, чтобы всем ведомствам и учреждениям, участвующим во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, включая ведомства гражданской авиации, полномочные органы иммиграционного, таможенного контроля, здравоохранения, карантинного контроля, выдачи проездных документов, управления воздушным движением, правоохранительные органы, почтовые ведомства, пограничную полицию и органы в сфере международных отношений, был предоставлен соответствующий доступ к системе представления информации о различиях (EFOD) в целях заполнения в полном объеме контрольного перечня соблюдения положений Приложения 9;

11. *настоятельно призывает* Совет принять меры к тому, чтобы ИКАО и государства-члены и впредь уделяли программе упрощения формальностей самое пристальное внимание и выделяли необходимые ресурсы;

12. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать оказывать финансовую поддержку деятельности Организации в области упрощения формальностей посредством добровольных взносов в форме людских и финансовых ресурсов, помимо предусмотренных бюджетом регулярной программы;

13. *признавая* ведущую роль ИКАО в деятельности в области упрощения формальностей, просит Совет обеспечить долгосрочную стабильность программ упрощения формальностей Организации путем принятия мер по включению соответствующих финансовых потребностей в бюджет Регулярной программы и обеспечению наличия достаточных людских ресурсов в кратчайшие возможные сроки и в практически возможной степени.

ДОБАВЛЕНИЕ B

Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля и повышению авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что государства-члены признают важность организации процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля для стратегической цели ИКАО по обеспечению авиационной безопасности и упрощению формальностей,

принимая во внимание, что государства-члены признают тот факт, что возможность однозначно идентифицировать физических лиц требует комплексного и координированного подхода, объединяющего следующие пять взаимозависимых элементов процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля в рамках сбалансированной системы:

a) основополагающие документы, средства и процессы, необходимые для обеспечения идентификации личности;

b) оформление и процесс изготовления стандартных машиносчитываемых проездных документов (МСПД), особенно электронных паспортов, которые соответствуют техническим характеристикам ИКАО, определенным в документе Doc 9303 *"Машиносчитываемые проездные документы"*;

c) процессы и протоколы выдачи документов правомочным владельцам соответствующими полномочными органами и средства контроля по борьбе с хищением, подделкой и потерей;

d) системы и средства проверки, обеспечивающие эффективное и надежное считывание и установление подлинности МСПД в пунктах пересечения границы, включая Директорию открытых ключей (ДОК) ИКАО;

e) унифицированные прикладные программы, обеспечивающие в ходе проверок своевременное, защищенное и надежное сопоставление данных МСПД и их владельцев с имеющимися и соответствующими данными;

принимая во внимание, что государствам-членам необходимы соответствующие возможности для однозначной идентификации физических лиц и средства и механизмы для установления и подтверждения личности пассажиров,

принимая во внимание, что стратегия программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP) представляет собой глобальную основу для достижения максимальных преимуществ от использования проездных документов и средств пограничного контроля путем сведения воедино элементов процесса идентификации пассажиров,

принимая во внимание, что государства – члены Организации Объединенных Наций постановили в резолюции 70/1 от 25 сентября 2015 года принять Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, включающую 17 целей в области устойчивого развития (ЦУР) на основе 169 целевых показателей, среди которых целевой показатель 16.9

предусматривает к 2030 году обеспечить наличие у всех людей законных удостоверений личности, включая свидетельства о рождении,

принимая во внимание, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в резолюциях 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) и 2482 (2019) решил, что все государства-члены должны предотвращать передвижение террористов или террористических групп с помощью эффективного пограничного контроля и контроля за выдачей документов, удостоверяющих личность, и проездных документов, а также с помощью мер предотвращения фальсификации, подделки или незаконного использования документов, удостоверяющих личность, и проездных документов,

принимая во внимание, что достоверность и действительность машиносчитываемых проездных документов (МСПД) зависит от удобочитаемости и защищенности этих документов, которые обеспечивают элементы их физической защиты и гарантируют элементы их электронной защиты,

принимая во внимание, что ограничение количества видов гражданского состояния зависит от документации, используемой для установления личности, подтверждения гражданства или национальной принадлежности, и оценки правомочий подателя заявления о выдаче паспорта (т. е. документы, удостоверяющие личность),

принимая во внимание, что паспорт является основным официальным проездным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и предназначенным для информирования государства транзита или назначения о том, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

принимая во внимание, что международная уверенность в целостности паспорта имеет важное значение для функционирования системы международных сообщений,

принимая во внимание, что во всем мире ширится практика использования украденных бланков паспортов теми, кто пытается въехать в страну под чужим именем,

принимая во внимание, что своевременное представление точных сведений об украденных, утерянных или отозванных проездных документах, выданных каждым государством-членом, в базу данных об украденных или утерянных проездных документах (SLTD) Международной организации уголовной полиции (ИНТЕРПОЛ) является обязательным требованием Стандарта Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*,

принимая во внимание, что защищенность процесса идентификации пассажира и средств пограничного контроля зависит от надежности систем организации процесса идентификации и целостности процесса выдачи проездного документа,

принимая во внимание, что сотрудничество на высоком уровне между государствами-членами необходимо для усиления противодействия злоумышленному использованию паспортов, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

принимая во внимание, что государства – члены Организации Объединенных Наций в Глобальной контртеррористической стратегии, принятой 8 сентября 2006 года, постановили активизировать усилия и сотрудничество на всех уровнях, где это уместно, в целях повышения

степени защиты документов, удостоверяющих личность, и проездных документов при их изготовлении и выдаче, а также в целях предотвращения и выявления их подделки или противозаконного использования,

принимая во внимание необходимость более широкого и тесного сотрудничества между государствами-членами в целях борьбы с мошенничеством и недопущения мошенничества в отношении документов, удостоверяющих личность, и проездных документов,

принимая во внимание, что проездные документы для беженцев, предусмотренные статьей 28 Конвенции 1951 года о статусе беженцев, а для лиц без гражданства – Конвенцией 1954 года о статусе лиц без гражданства, государства-участники выдают беженцам или лицам без гражданства, законно находящимся на их территории, т. е. являются проездными документами, предусматриваемыми двумя международными договорами для лиц, имеющих международно признанный статус,

принимая во внимание, что ИКАО создала Директорию открытых ключей (ДОК) для содействия аутентификации электронных машиносчитываемых проездных документов (электронные МСПД), включая электронные паспорта, усилив тем самым их защищенность и целостность средств пограничного контроля,

принимая во внимание, что государства-члены запрашивают в рамках программ ИКАО техническую помощь и поддержку по наращиванию потенциала в целях совершенствования своих процессов идентификации пассажиров и организации пограничного контроля,

принимая во внимание, что сотрудничество по вопросам, связанным с торговлей людьми, между государствами-членами и различными национальными, региональными, международными и иными участниками, заинтересованными в этих вопросах, улучшает процедуры борьбы с торговлей людьми,

1. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять однозначную идентификацию физических лиц с помощью своих проездных документов и процессов организации пограничного контроля для получения максимальных преимуществ с точки зрения упрощения формальностей и обеспечения авиационной безопасности, включая предотвращение актов незаконного вмешательства и других угроз для гражданской авиации;

2. *настоятельно призывает* государства-члены внедрять более жесткие процедуры и средства для обеспечения целостности и защищенности документов, удостоверяющих личность, путем, в частности, применения принципов идентификации личности, таких как удостоверение в том, что личность существует и находится в живых и что заявитель соответствует указанной личности и однозначно идентифицируется в системе посредством обеспечения уверенности в отношении "социального следа" заявителя, свидетельствующего о том, как лицо взаимодействует с субъектами общества в течение жизненного цикла, и посредством проверки по данным регистрации в государственных органах или путем сопоставления данных регистрации с одной или несколькими биометрическими характеристиками;

3. *настоятельно призывает* государства-члены активизировать свои усилия по разработке и внедрению надежной системы управления процессом идентификации и обеспечить защищенность и целостность процесса выдачи проездных документов;

4. *настоятельно призывает* государства-члены активизировать свои усилия по созданию и внедрению надежной системы проверки целостности электронных машиносчитываемых проездных документов (eMRTD), в частности посредством аутентификации их электронных подписей и проверки их достоверности;

5. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю вести и обновлять дорожную карту реализации стратегии TRIP ИКАО, с тем чтобы помочь государствам-членам однозначно идентифицировать физических лиц и повысить уровень защищенности и целостности их проездных документов и средств пограничного контроля;

6. *просит* государства-члены активизировать свои усилия по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля и оказывать помощь друг другу в решении этих вопросов;

7. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями Doc 9303;

8. *напоминает* государствам-членам о необходимости обеспечить изъятие немашиносчитываемых паспортов из обращения;

9. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые приняли решение о выдаче электронных МСПД, делать это в соответствии с техническими требованиями Doc 9303;

10. *настоятельно призывает* государства-члены при выдаче проездных документов беженцам и лицам без гражданства обеспечивать соответствие этих проездных документов техническим требованиям Doc 9303, касающимся машиносчитываемых проездных документов;

11. *напоминает* государствам-членам о необходимости внедрения мер контроля в целях предотвращения хищения бланков проездных документов и незаконного присвоения вновь выданных проездных документов;

12. *настоятельно призывает* все государства-члены, нуждающиеся в помощи при создании эффективных и действенных систем идентификации и пограничного контроля, незамедлительно обращаться в ИКАО;

13. *просит* Совет обеспечивать актуальность технических требований и инструктивного материала, содержащихся в Doc 9303 *"Машиносчитываемые проездные документы"*, с учетом технологических достижений;

14. *настоятельно призывает* государства-члены укреплять свои процессы организации пограничного контроля, как того требуют соответствующие резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, путем внедрения соответствующих Стандартов Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*;

15. *призывает* государства-члены внедрять технические решения, направленные на повышение уровня авиационной безопасности и упрощение формальностей при прохождении пограничного контроля, совершенствуя при этом процедуры оформления, такие как совместное использование автоматизированных систем пограничного контроля (АСПК) на выходах и ДОК ИКАО при аутентификации электронных МСПД;

16. *просит* Совет продолжать изучать технические решения, направленные на повышение уровня авиационной безопасности и упрощение формальностей при прохождении пограничного контроля, совершенствуя при этом процедуры оформления;

17. *просит* Совет продолжать работу по повышению уровня целостности процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля, а также повышению безопасности и разработке инструктивного материала для содействия государствам-членам в достижении этих целей;

18. *настоятельно призывает* Совет изучить пути расширения помощи и оказания поддержки государствам-членам в целях наращивания потенциала в сфере идентификации пассажиров и средств пограничного контроля, включая инициативную ведущую роль ИКАО в содействии оказанию такой помощи и ее координации в рамках международного сообщества;

19. *настоятельно призывает* все государства-члены присоединиться к системе ДОК ИКАО, загрузить в систему ДОК соответствующую информацию от своего государства и использовать информацию, представленную всеми государствами в ДОК ИКАО, для аутентификации электронных МСПД на пунктах пограничного контроля;

20. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не делают этого, оперативно представлять точные сведения об украденных, утерянных и отозванных проездных документах, выданных соответствующим государством, в ИНТЕРПОЛ для их включения в его базу данных об украденных и утерянных проездных документах (SLTD);

21. *призывает* государства-члены, которые еще не делают этого, сверять на пунктах пограничного контроля при въезде и выезде проездные документы пассажиров международных рейсов с базой данных Интерпола об украденных и утерянных проездных документах (SLTD);

22. *настоятельно призывает* государства-члены создать эффективные и действенные механизмы представления информации в базу данных SLTD и запроса информации из нее;

23. *настоятельно призывает* все государства-члены выдавать машиносчитываемые паспорта в соответствии с Doc 9303 и соблюдать крайние сроки внедрения указателей типа вторичных документов;

24. *рекомендует* государствам-членам, выпускающим электронные МСПД, обеспечивать полное соответствие Стандартам ИКАО и внедрять цифровые проездные документы везде, где это возможно;

25. *настоятельно призывает* все государства-члены, выпускающие электронные МСПД, отказаться от базового контроля доступа (BAC) и внедрить систему установления соединения с аутентификацией паролем (PACE), а также обновить алгоритмы кодировки изображения лица и в соответствующие сроки оснастить системы досмотра средствами декодирования новой кодировки на пунктах пограничного контроля;

26. *настоятельно призывает* государства-члены создавать эффективную систему обмена информацией и сотрудничества с участием всех заинтересованных сторон для предотвращения торговли людьми;

27. *просит* Генерального секретаря продолжать разработку соответствующего инструктивного материала по борьбе с торговлей людьми, чтобы оказать государствам-членам поддержку в выполнении ими положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, касающихся торговли людьми.

ДОБАВЛЕНИЕ C

Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях

Ассамблея,

принимая во внимание необходимость проведения государствами-членами постоянной работы, направленной на повышение эффективности и результативности процедур таможенного контроля,

принимая во внимание, что создание и активная деятельность национальных программ и комитетов по упрощению формальностей в области воздушного транспорта является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений,

принимая во внимание, что сотрудничество в области упрощения формальностей между государствами-членами и различными национальными, региональными и международными организациями, а также представителями отрасли, занимающимися вопросами упрощения формальностей, приносит выгоду всем заинтересованным сторонам,

принимая во внимание, что такое сотрудничество становится крайне необходимым с учетом количественного роста нестандартизированных систем данных о пассажирах, что может отрицательно сказаться на жизнеспособности отрасли воздушного транспорта, и с учетом растущих потребностей органов пограничного контроля в передаче данных о пассажирах,

принимая во внимание, что в последние годы во всем мире возрос риск передачи инфекционных заболеваний воздушным транспортом,

принимая во внимание, что Приложение 9 предусматривает рамочную основу для упрощения формальностей при оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, в частности что Стандарт 8.43 предписывает государствам-членам принимать законодательные акты, нормативные положения и/или руководящие принципы, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, а соответствующая Рекомендуемая практика предусматривает разработку эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям,

принимая во внимание, что сотрудничество по вопросам борьбы с незаконной торговлей ресурсами дикой природы между государствами-членами и различными национальными, региональными, международными сторонами и другими заинтересованными сторонами в этой области принесло пользу процедурам по борьбе с незаконной торговлей ресурсами дикой природы,

1. *настоятельно призывает* государства-члены создать и использовать национальные программы и комитеты по упрощению формальностей в области воздушного транспорта

и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами, а также продвигать идеи трансграничных соглашений об обмене данными и налаживании государственно-частного партнерства;

2. *настоятельно призывает* государства-члены участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей в области воздушного транспорта других межправительственных авиационных организаций;

3. *настоятельно призывает* государства-члены принимать все необходимые меры для обеспечения разработки национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках и создания комитетов по упрощению формальностей или других соответствующих каналов для того, чтобы:

a) обеспечить своевременное и эффективное внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*;

b) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:

1) приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и целями Приложения 9;

2) выработки удовлетворительных решений текущих проблем в области упрощения формальностей;

3) содействия формированию культуры упрощения формальностей;

4) координации действий со всеми соответствующими государственными учреждениями и ведомствами, включая органы общественного здравоохранения и соответствующие заинтересованные стороны, посредством создания национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFC);

c) инициировать любые необходимые последующие действия;

d) обеспечивать осуществление соответствующей координации для эффективной реализации стратегии TRIP ИКАО.

4. *настоятельно призывает* государства-члены поощрять свои национальные и другие программы и комитеты по упрощению формальностей изучать проблемы упрощения формальностей и согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других государств-членов, с которыми у них установлено воздушное сообщение;

5. *настоятельно призывает* соседние и пограничные государства-члены консультироваться друг с другом по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, по их мнению, такие консультации могут привести к единому решению этих проблем;

6. *настоятельно призывает* государства-члены, эксплуатантов воздушных судов и эксплуатантов аэропортов продолжать интенсивное сотрудничество в отношении:

a) выявления и решения проблем упрощения формальностей;

b) разработки взаимных договоренностей о недопущении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции, распространения инфекционных заболеваний и других угроз для национальных интересов;

7. *настоятельно призывает* государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов и аэропортов и их ассоциациям участвовать в работе систем электронного обмена данными для достижения максимальных уровней эффективности обработки грузопотоков в международных аэровокзалах;

8. *настоятельно призывает* государства-члены выполнять положения Приложения 9 для упрощения формальностей при оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, включая обеспечение того, чтобы эксплуатанты воздушных судов и аэропортов разработали соответствующие планы по оказанию своевременной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, признавая, что планы эксплуатантов аэропортов могут быть частью планов на случай чрезвычайной обстановки на аэродроме, требуемых в соответствии с Приложением 14;

9. *настоятельно призывает* государства-члены и эксплуатантов воздушных судов и аэропортов в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза, обеспечивая при этом безопасность международной цепи поставок;

10. *просит* государства-члены рассмотреть возможность определения или назначения профильного ведомства или соответствующего механизма координации по вопросам упрощения формальностей и обеспечить наличие механизмов устойчивого финансирования и необходимых людских ресурсов для поддержки осуществления положений об упрощении формальностей Приложения 9 и связанной с ними деятельности;

11. *просит* государства-члены ратифицировать и осуществлять Монреальский протокол 2014 года и рассмотреть рекомендации, содержащиеся в *Руководстве ИКАО по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров* (Doc 10117);

12. *настоятельно призывает* государства-члены принимать меры в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами воздушных судов для повышения уровня информированности пассажиров о недопустимости и возможных юридических последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения в аэропортах и на борту воздушных судов, для того чтобы не допустить и предотвратить недисциплинированное и нарушающее порядок поведение;

13. *настоятельно призывает* государства-члены принимать меры в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами воздушных судов, чтобы обеспечить обучение сотрудников соответствующих служб методам определения урегулирования ситуаций с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами;

14. *просит* государства-члены обеспечить оказание помощи лицам с ограниченными возможностями, путешествующим воздушным транспортом, и особенно принять меры по уменьшению барьеров, ограничивающих возможности пожилых людей и лиц с ограниченными

возможностями во время нештатных ситуаций, например в периоды чрезвычайных ситуаций, связанных со здравоохранением;

15. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить адаптацию помещений аэропортов к потребностям лиц с ограниченными возможностями, полную доступность подъемных систем и соответствующих устройств, наличие специально отведенных мест для посадки и высадки лиц с ограниченными возможностями, расположенных как можно ближе к главному входу в здание аэровокзала и/или выходу из него, а также наличие надлежащих и доступных парковочных мест для транспортных средств лиц, нуждающихся в помощи при передвижении, в частности в период чрезвычайной ситуации, связанной со здравоохранением;

16. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить предоставление в аэропортах услуг, отвечающих потребностям пассажиров с ограниченными возможностями, включая услуги по предоставлению информации об обслуживании во время полета для лиц с нарушениями слуха или зрения;

17. *настоятельно призывает* государства-члены наладить диалог и сотрудничество между национальными, региональными и международными органами пограничного контроля и безопасности в отношении их обязательств, связанных с Приложением 9 *"Упрощение формальностей"* и соответствующими резолюциями Совета Безопасности Организации Объединенных Наций;

18. *просит* Генерального секретаря обеспечить, чтобы ИКАО продолжала свою работу по вопросам организации пограничного контроля и обеспечения защиты проездных документов в целях борьбы с терроризмом, и укреплять сотрудничество и взаимодействие ИКАО с соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций (ООН), например, с Контртеррористическим управлением ООН (UNOCT) и Управлением ООН по наркотикам и преступности (UNODC);

19. *настоятельно призывает* государства-члены создать с участием всех заинтересованных сторон эффективную систему обмена информацией и сотрудничества для предотвращения незаконной торговли ресурсами дикой природы.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Системы данных о пассажирах

Ассамблея,

принимая во внимание необходимость проведения государствами-членами постоянной работы по повышению эффективности и результативности процедур контроля за оформлением,

принимая во внимание, что Совет Безопасности ООН в резолюции 2396 (2017), приветствуя решение ИКАО о введении стандарта в рамках Приложения 9 *"Упрощение* формальностей*"*, касающегося использования ее государствами-членами систем предварительной информации о пассажирах (API), и признавая, что многие государства – члены ИКАО еще не внедрили этот стандарт, постановил в п. 11, что в соответствии с п. 9 резолюции 2178 (2014) и Стандартом ИКАО ее государства-члены должны, помимо прочего, создать системы API и должны требовать,

чтобы авиакомпании, действующие на их территории, предоставляли API соответствующим национальным органам,

принимая во внимание, что Совет Безопасности ООН в п. 12 резолюции 2396 постановил, что государства-члены должны развивать потенциал для сбора, обработки и анализа, в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, данных записей регистрации пассажиров (PNR) и обеспечивать, чтобы данные PNR использовались всеми их компетентными национальными органами и доводились до их сведения, при полном уважении прав человека и основных свобод, в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью, призвал далее государства-члены, ООН и другие международные, региональные и субрегиональные организации предоставлять государствам-членам техническую помощь, ресурсы и поддержку в наращивании потенциала для реализации таких возможностей и рекомендовал государствам-членам обмениваться, сообразно обстоятельствам, данными PNR с соответствующими или заинтересованными государствами-членами в целях выявления иностранных боевиков-террористов, возвращающихся в страны своего происхождения или гражданства либо совершающих поездки или перемещающихся в третьи страны, прежде всего всех лиц, включенных в перечень Комитетом, учрежденным резолюциями 1267 (1999), 1989 (2011) и 2253 (2015),

принимая во внимание, что Совет безопасности ООН в резолюции 2482 (2019) призвал государства-члены выполнять обязательства по сбору и анализу API, а также развивать, во исполнение Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО), способность к сбору, обработке и анализу данных PNR и обеспечивать, чтобы компетентные национальные органы, в полной мере, уважая права человека и основные свободы, использовали такие данные и обменивались ими, что будет помогать сотрудникам служб безопасности прослеживать связи между лицами, замешанными в организованной преступной деятельности, пресекать поездки террористической направленности и преследовать за терроризм и организованную преступную деятельность, будь то внутри- или транснациональную, в том числе путем использования программ по наращиванию потенциала,

принимая во внимание, что данные API и PNR в соответствии со стратегией TRIP ИКАО также могут использоваться в целях обеспечения авиационной безопасности как важный элемент в структуре системы международной гражданской авиации для выявления террористов и предотвращения актов незаконного вмешательства задолго до процесса посадки на борт воздушного судна,

1. *настоятельно призывает* государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов, выполняющим международные воздушные перевозки, присоединяться к системам электронного обмена данными, заблаговременно предоставляя информацию о пассажирах, с тем чтобы обеспечить максимальный уровень эффективности обработки пассажиропотоков в международных аэропортах;

2. *настоятельно призывает* государства-члены при использовании электронных систем данных о пассажирах обеспечивать соответствие требований к данным о пассажирах международным стандартам, принятым в этих целях соответствующими международными организациями и учреждениями системы Организации Объединенных Наций, и обеспечивать безопасность, добросовестную обработку и защиту этих данных при полном уважении прав человека;

3. *просит* государства-члены внедрить режим одного окна для представления данных о пассажирах, позволяющий сторонам, участвующим в перевозке пассажиров по воздуху, представлять стандартизированную информацию о пассажирах (т. е. API, интерактивные системы API (iAPI) и/или PNR) через один пункт ввода данных, чтобы выполнить все нормативные требования в отношении въезда и/или выезда пассажиров, которые могут предъявляться различными ведомствами государства;

4. *настоятельно призывает* государства-члены при создании систем данных о пассажирах содействовать, в соответствующих случаях, применению передовой практики и обмену информацией о ней с другими государствами-членами;

5. *просит* государства-члены рассмотреть возможность развертывания интерактивных систем API и предоставлять в рамках верификации, проводимой перед поездкой, интегрированные ответы на запросы, поступающие от эксплуатантов воздушных судов в связи с требованиями в области иммиграции, авиационной безопасности и общественного здравоохранения;

6. *призывает* государства-члены поддерживать деятельность ИКАО по разработке соответствующего инструктивного материала и осуществлению положений Приложения 9, касающихся PNR;

7. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, создать возможности для сбора, обработки и анализа данных PNR и обеспечивать, чтобы данные PNR использовались их компетентными национальными органами и доводились до их сведения при полном уважении прав человека и основных свобод в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Глобальное обязательство обеспечить беспрепятственную, надежную и доступную мобильность для всех

Ассамблея,

напоминая о Конференции по упрощению формальностей (FALC 2025), проходившей с 14 по 17 апреля 2025 года в Дохе, Катар, и Декларации министров (Дохинская декларация), принятой 17 апреля 2025 года,

принимая во внимание, что применение Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года имеет большое значение для упрощения оформления воздушных судов, пассажиров и их багажа, грузов и почты, а также для решения проблем, связанных с пограничным контролем и процедурами в аэропортах, в целях поддержания эффективности воздушных перевозок,

напоминая о резолюциях Ассамблеи ИКАО: A42-XX *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей"*, A42-XX *"Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми"*, A42-XX *"Доступность международной гражданской авиации"*, A42-XX *"Оказание помощи пострадавшим в авиационных*

происшествиях и их семьям", A41-12 *"Поддержание здоровья и обеспечение безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки"* и A41-11 *"Декларация об упрощении формальностей при воздушных перевозках, подтверждающая глобальное обязательство обеспечить безопасное и эффективное восстановление авиации после пандемии COVID-19 и сделать авиацию более устойчивой в будущем"*, которые отражают глобальную приверженность государств-членов и ИКАО делу дальнейшего упрощения формальностей при воздушных перевозках,

подчеркивая необходимость активной поддержки государствами-членами усилий ИКАО по упрощению формальностей при воздушных перевозках путем внесения добровольных взносов, в том числе прикомандирования сотрудников, и содействия более тесному сотрудничеству с национальными и международными учреждениями, включая иммиграционные службы, службы пограничного контроля, таможенные службы и органы здравоохранения,

принимая во внимание, что упрощение формальностей при воздушных перевозках имеет большое значение для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивости сектора гражданской авиации,

принимая во внимание, что внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики упрощения формальностей имеет большое значение для глобального согласования и обеспечения единообразия процессов обработки пассажиров, экипажей, воздушных судов и грузов,

принимая во внимание, что активное участие в работе международных механизмов и форумов, принимающих решения, в целях оптимизации и постоянного совершенствования процессов упрощения формальностей и идентификации пассажиров,

признавая, что воздушный транспорт играет важную роль в соединении людей, содействии торговле, активизации устойчивого социально-экономического развития и, следовательно, повышении качества жизни, обеспечивая при этом дальнейшее внесение вклада международной гражданской авиации в достижение соответствующих целей в области устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что гуманитарное реагирование в случае серьезных кризисных ситуаций в значительной степени зависит от оперативной доставки и оказания помощи по воздуху,

отмечая текущую работу ИКАО по руководству глобальными усилиями по стандартизации и совершенствованию мер в области упрощения формальностей при воздушных перевозках путем разработки Приложения 9, стратегии Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО и программ Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО, а также посредством создания технических требований, политики и инструктивного материала, наращивания потенциала, оказания помощи и сотрудничества с соответствующими международными организациями,

признавая разнообразие специализированных навыков, необходимых для упрощения формальностей при воздушных перевозках,

признавая большое значение эффективной системы реагирования на будущие кризисы, связанные с общественным здравоохранением, которая основана на соответствующих инструктивных материалах, передовой практике, комплексных подходах к управлению рисками и уроках, извлеченных из пандемии COVID-19, с тем чтобы международное авиационное сообщество

могло оперативно реагировать на кризис, связанный с общественным здравоохранением, и повысить устойчивость к будущим аналогичным вспышкам заболеваний,

1. *просит* государства-члены укреплять механизмы налаживания прочных партнерских отношений с иммиграционными службами, службами пограничного контроля, таможенными службами, органами здравоохранения и всеми заинтересованными сторонами, участвующими в управлении процессом пересечения границ, в целях содействия применению единого и комплексного подхода к упрощению формальностей при воздушных перевозках;

2. *просит* государства-члены разработать стратегическое, предусматривающее расстановку приоритетов, ориентированное на перспективу концептуальное видение с учетом новых тенденций, технического прогресса и глобальных острых потребностей, таких как беспрепятственное перемещение людей и товаров, инклюзивность и устойчивость;

3. *настоятельно призывает* государства-члены активно участвовать в разработке соответствующих международно-правовых и административных механизмов, соответствующих меняющимся потребностям международной гражданской авиации и способствующих упрощению формальностей, особенно в области регистрации актов гражданского состояния, цифровой идентификации, биометрического распознавания, предварительной информации о пассажирах, данных записи регистрации пассажиров и беспрепятственного оформления пассажиров и членов экипажа;

4. *просит* государства-члены рассмотреть устойчивые механизмы финансирования, обеспечивающие долгосрочное функционирование программ упрощения формальностей и постоянное совершенствование воздушного транспорта;

5. *просит* государства-члены активно участвовать в деятельности, направленной на содействие достижению соответствующих целей в области устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций, и принимать меры по содействию достижению этих целей;

6. *настоятельно призывает* государства-члены тесно сотрудничать в деле сохранения ценности и важности стратегической цели ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*, которая предусматривает оказание содействия государствам и предоставление экспертных знаний и ресурсов посредством адресной и эффективной помощи в упрощении формальностей при воздушных перевозках и в наращивании потенциала тем государствам, которые в ней нуждаются;

7. *настоятельно призывает* государства-члены предоставлять гуманитарным миссиям максимальный доступ к воздушному пространству и аэропортам;

8. *поручает* Совету пересмотреть и доработать положения ИКАО для упрощения выполнения гуманитарных полетов;

9. *настоятельно призывает* государства-члены и ИКАО уделять приоритетное внимание всеохватности услуг воздушного транспорта и их доступности для лиц с явной и неявной инвалидностью и лиц с ограниченной подвижностью посредством обеспечения их участия в принятии решений, обеспечения многостороннего сотрудничества и вовлечения гражданского общества, содействия сбору и обмену данными, а также стандартизации повышения квалификации персонала, помимо прочих мер, в целях создания системы воздушного транспорта, учитывающей потребности инвалидов;

10. *настоятельно призывает* государства-члены принять меры для обеспечения того, чтобы действующие процедуры по борьбе с торговлей людьми основывались на комплексной политике и предусматривали наличие систем отчетности и контактных лиц в соответствующих компетентных органах, а также рекомендовать проводить надлежащую подготовку персонала аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, непосредственно контактирующих с пассажирами;

11. *просит* государства-члены повышать качество обслуживания пассажиров и упрощение формальностей при грузоперевозках за счет роста эффективности перемещения воздушных судов, пассажиров, членов экипажа и грузов;

12. *просит* государства-члены содействовать обеспечению интероперабельности на всех этапах оформления пассажиров с использованием ручных или автоматизированных процессов или определенных сочетаний этих процессов;

13. *настоятельно призывает* государства-члены предпринять меры и/или действия для решения вопросов, связанных с упрощением формальностей при воздушных перевозках беженцев и лиц без гражданства, в партнерстве с национальными и международными правозащитными учреждениями;

14. *настоятельно призывает* государства-члены предпринять меры к тому, чтобы совместными усилиями национальных полномочных органов и авиационной отрасли улучшить ситуацию с обращением с лицами без права на въезд в соответствии с положениями Приложения 9;

15. *настоятельно призывает* государства-члены применять стратегический, инициативный и основанный на сотрудничестве подход к внедрению инновационных технологий, способных улучшить все аспекты упрощения формальностей при воздушных перевозках, включая пограничный контроль, при этом обеспечивая надлежащее внедрение, распространение и использование одобренных технологий в рамках всех аспектов упрощения формальностей, чтобы улучшить процессы, связанные с пассажирами, членами экипажа, воздушными судами, грузом и почтой, а также учитывая возможность внедрения и интеграции инновационных технологий, направленных на решение существующих проблем в области упрощения формальностей;

16. *напоминает* государствам-членам о необходимости способствовать налаживанию прочных партнерских отношений с иммиграционными службами, службами пограничного контроля, таможенными службами и органами здравоохранения в целях оптимизации эффективности и результативности потоков пассажиров и грузов;

17. *просит* государства-члены сосредоточить усилия на найме и подготовке кадров;

18. *настоятельно призывает* государства-члены работать над привлечением следующего поколения специалистов по упрощению формальностей, способствуя при этом реализации политики и инициатив, которые повышают разнообразие, равенство и инклюзивность, включая усилия по преодолению гендерного разрыва в авиационной отрасли;

19. *поручает* Совету усилить ведущую роль ИКАО в продолжающемся осуществлении и развитии стратегии Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО, включая разработку усовершенствованных технических спецификаций для проездных документов и удостоверений личности, обеспечивающих функциональную совместимость данных, и механизмов их регулярной проверки;

20. *поручает* Совету поддерживать работу Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО и ее активное использование на международном уровне, выступая за ее применение как в государственном, так и в частном секторах в качестве основы для проверки проездных документов и соответствующих цифровых удостоверений личности во всем мире;

21. *настоятельно призывает* государства-члены совместно с сектором здравоохранения и соответствующими заинтересованными сторонами разработать национальный авиационный план на случай вспышки инфекционного заболевания, представляющего риск для здоровья населения, с тем чтобы обеспечить продолжение безопасной и эффективной эксплуатации воздушного транспорта при любых обстоятельствах; этот план должен быть разработан в соответствии с Международными медико-санитарными правилами Всемирной организации здравоохранения;

22. *настоятельно призывает* государства-члены своевременно информировать пассажиров и все заинтересованные стороны авиационного сообщества о своих въездных требованиях, связанных с общественным здравоохранением, а также регулярно оценивать возможность возникновения непосредственных угроз общественному здравоохранению и оперативно принимать меры в случае чрезвычайных ситуаций;

23. *настоятельно призывает* государства-члены активно участвовать в работе Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA);

24. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-17.

— — — — — — — —

Приложение 9 "Упрощение формальностей"

12.7 В документе WP/323 Канада при поддержке ИАТА и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) осветила проблемы, связанные с ограниченной выдачей удостоверений членов экипажа (УЧЭ), призвав к укреплению сотрудничества между группами экспертов ИКАО по авиационной безопасности, кибербезопасности и упрощению формальностей в целях обеспечения баланса между пограничным контролем и эффективностью перевозок в соответствии с Дохинской декларацией. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.8 В документе WP/460 Колумбия при поддержке 15 государств – членов Латино-американской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) поделилась своим опытом регулирования воздушных перевозок домашних животных, животных для эмоциональной поддержки и служебных собак, предложив использовать этот опыт в качестве основы для подготовки рекомендаций государствам в целях содействия стандартизации. С учетом увеличения числа владельцев домашних животных и повышения спроса на них в документе подчеркивается необходимость разработки SARPS для обеспечения безопасной, эффективной и ориентированной на пассажиров перевозки таких животных. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.9 В документе WP/461 (Rev.1) Колумбия при поддержке 14 государств – членов ЛАКГА и Международного совета деловой авиации (МСДА) определила проблемы реагирования

на чрезвычайные ситуации и предложила нормативные положения и механизмы сотрудничества для содействия быстрому перемещению воздушных судов, экипажей и персонала. В этом документе также подчеркнута необходимость создания информационных систем, позволяющих государствам определять источники помощи, а также содержится призыв к региональным бюро ИКАО оказывать поддержку в разработке соответствующей специальной платформы для этой цели. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.10 В документе WP/466 Доминиканская Республика при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА сообщила о принятии комплексной Национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFP), подкрепленной нормативными положениями, руководством по техническому осмотру и Национальным комитетом по упрощению формальностей, отвечающим за обеспечение межведомственной координации. С учетом проблем, с которыми сталкиваются государства при внедрении положений Приложения 9, в этом документе ИКАО предложено признать эту модель в качестве основы. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий, принимая во внимание опыт Доминиканской Республики, как пример передовой практики, которую можно повторить.

12.11 В документе WP/104 (Rev.1) Саудовская Аравия при поддержке Сингапура подчеркнула необходимость повышения качества обслуживания пассажиров путем оптимизации пропускной способности существующих аэропортов в условиях увеличения пассажиропотока, отметив при этом факторы, сдерживающие процесс создания новой инфраструктуры. В целях поддержания качества обслуживания в этом документе представлено предложение о создании государствами систем оценки эксплуатационной эффективности с использованием количественных показателей, дополненных оценкой объектов и предоставляемого обслуживания, а также об обобщении ИКАО современной передовой практики государств в качестве первого шага. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.12 В документе WP/105 Саудовская Аравия при поддержке Сингапура представила информацию о скоординированном подходе своих органов здравоохранения и гражданской авиации к охране здоровья пассажиров и персонала, подкрепленном созданием центров санитарного контроля в международных аэропортах и постоянным расширением их возможностей. Комитет рекомендует Ассамблее передать указанные в документе действия на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения и подготовки предложений относительно последующей деятельности с учетом вклада соответствующих технических органов.

12.13 В документе WP/386 Саудовская Аравия подчеркнула роль авиации в оказании гуманитарной помощи, отметив такие препятствия для своевременного выполнения гуманитарных рейсов, как неравный доступ, задержки в оформлении и непоследовательное применение сборов. В этом документе предложено создание целевой группы для проведения обзора существующих положений в целях ускорения воздушных перевозок гуманитарного назначения. Комитет рекомендует Ассамблее передать действие, указанное в п. c), на рассмотрение Совета с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий, а также принять резолюцию 12/2, заменяющую резолюцию A41-13 Ассамблеи.

12.14 В документе WP/156 Соединенные Штаты Америки обратили внимание на несогласованность в обращении с членами экипажей воздушных судов в период пандемии COVID-19, что привело к созданию небезопасных условий труда и эксплуатационной неэффективности. В этом документе содержится напоминание о призыве Ассамблеи к разработке согласованных стандартов и отмечается значительный прогресс в разработке новых положений, достигнутый Рабочей группой по Приложению 9 (WGA9) Группы экспертов по упрощению формальностей. Комитет рекомендует Ассамблее поддержать данное предложение и направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.15 В документе WP/161 Соединенные Штаты Америки рассмотрели SARPS Приложения 9, касающиеся лиц без права на въезд и депортируемых лиц, согласно которым государства должны выдавать документы для репатриации в течение 30 дней. В этом документе отмечены многочисленные случаи несоблюдения этих требований и выражено мнение о необходимости обновления установленных сроков с учетом современных технологий. Некоторые государства отметили, что предлагаемое сокращение срока выдачи документов для репатриации с 30 до 7 дней может оказаться недостижимым на практике и может создать трудности при реализации в развивающихся странах. Одно государство отметило, что необходимо в первую очередь изучить соответствующие технологии, прежде чем предпринимать конкретные шаги. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.16 В документе WP/372 Уругвай при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА представил обзор прогресса, достигнутого странами Южной Америки в решении проблемы нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров, включая информацию о проведенной в Бразилиа в 2024 году встрече, на которой Агентство Европейского союза по безопасности полетов (EASA) представило доклад о соответствующих инициативах, предпринимаемых на уровне ЕС. В этом документе также приведена ссылка на проект резолюции, подготовленный Группой экспертов по политике, экономике и юридическим вопросам в области воздушного транспорта (GEPEJTA). Некоторые делегации выразили мнение о том, что меры, связанные с недисциплинированными пассажирами, должны также касаться поведения на борту воздушного судна. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить предложенные в документе действия, указанные в пп. a) и b).

12.17 В документе WP/285 ИАТА, ИФАЛПА, Международная федерация работников транспорта (МФТ) и Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА) подчеркнули необходимость ускорения процесса пересечения государственных границ членами экипажей для обеспечения эффективности воздушных перевозок. В документе отмечено, что в Приложении 9 предусмотрен безвизовый въезд для членов экипажей, имеющих УЧЭ, однако это по-прежнему признается в ограниченном масштабе, при этом многие государства полагаются на альтернативные документы. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий с учетом технологического развития в области цифровых удостоверений.

12.18 В документе WP/439 (Rev. 1) Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ) подчеркнуло важность надежных воздушных перевозок радиоактивных материалов, особенно короткоживущих радиофармпрепаратов, необходимых для диагностики и лечения рака. Несмотря на наличие надлежащей международно-правовой базы, по-прежнему отмечаются случаи

отказов и задержек. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.19 Комитет принял к сведению информационные документы WP/563 и WP/564, представленные Китаем, информационный документ WP/247, представленный Кубой, информационный документ WP/509, представленный Италией, информационный документ WP/450, представленный Южной Африкой, и информационный документ WP/302, представленный ИАТА.

Резолюция 12/2. Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание статью 44 *Конвенции о международной гражданской авиации*, в которой отмечается, что в число целей и задач ИКАО входит содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций одобрила Сендайскую декларацию и Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., принятые на Третьей Всемирной конференции Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий,

принимая во внимание, что гуманитарное реагирование в случае серьезных кризисных ситуаций в значительной степени зависит от оперативной доставки и оказания помощи по воздуху,

учитывая, что стихийные бедствия наносят ущерб социальной и экономической инфраструктуре всех стран и что особо тяжелые долгосрочные последствия стихийных бедствий испытывают развивающиеся страны, что затрудняет их устойчивое развитие,

учитывая, что основную ответственность за предупреждение и снижение риска бедствий несут государства и что любые предпринимаемые Организацией меры реагирования должны определяться пострадавшим(и) государством(ами) и согласовываться с ним(и),

признавая, что в Приложении 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложении 9 *"Упрощение формальностей"*, Приложении 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, Приложении 14 *"Аэродромы"* и Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"* содержатся предназначенные для государств Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), касающиеся планирования мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств и мер реагирования, а также процедур пограничного контроля, связанных с выполнением рейсов по оказанию помощи после стихийных бедствий или антропогенных катастроф,

признавая, что снижение риска бедствий является одной из важных функций системы Организации Объединенных Наций, которой следует уделять постоянное внимание, и подчеркивая необходимость демонстрации международным сообществом твердой политической решимости, необходимой для использования научных и технических знаний для уменьшения уязвимости перед лицом стихийных бедствий и экологических опасностей, принимая во внимание особые потребности развивающихся стран,

признавая, что всем государствам жизненно необходимо иметь устойчивую к бедствиям авиационную инфраструктуру, способствующую социально-экономическому развитию и обеспечивающую в трудные времена своевременное и эффективное распределение помощи,

признавая, что всем государствам может быть полезным включить в свои стратегические планы развития авиатранспортного сектора стратегии снижения риска бедствий,

признавая, что существует необходимость координировать на наиболее адекватном уровне меры в области политики и оперативные меры реагирования на стихийные бедствия или антропогенные катастрофы, достигающие регионального или глобального масштаба,

1. *настоятельно рекомендует* государствам признать значительную роль авиации в контексте снижения риска бедствий на национальном уровне, в том числе в своих стратегических планах развития авиатранспортного сектора;

2. *настоятельно рекомендует* государствам учитывать приоритетные задачи по снижению риска бедствий, содержащиеся в Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., а также передовую практику государств-членов, при разработке своих государственных планов на случай чрезвычайных ситуаций, а также в требованиях к планам действий поставщиков авиационных услуг в случае чрезвычайных ситуаций;

3. *поручает* Совету разработать политику реагирования в кризисных ситуациях и стратегию снижения риска бедствий в авиации, которые будут регламентировать и определять стратегический подход и оперативные действия по реагированию на связанные с авиацией кризисные ситуации, которые могут отрицательно сказываться на безопасности полетов или непрерывности деятельности международной гражданской авиации;

4. *поручает* Совету оказывать помощь государствам в реализации стратегий снижения риска бедствий в авиации, уделяя первоочередное внимание наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ) и малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ);

5. *поручает* Генеральному секретарю разработать сеть ИКАО, состоящую из структур, координирующих действия в кризисных ситуациях, и соответствующих координационных механизмов и договоренностей между ИКАО, регионами, государствами и отраслью, поддерживающую скоординированные меры в области политики и оперативные меры реагирования и оказания помощи в кризисных ситуациях на наиболее адекватном уровне;

6. *поручает* Генеральному секретарю продолжать коллективную работу в рамках системы Организации Объединенных Наций для обеспечения своевременной, согласованной и качественной помощи всем государствам в случае, если ущерб от бедствий создает угрозу здоровью людей и развитию;

7. *поручает* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО, если это уместно и согласуется с ее стратегическими целями, в соответствующих механизмах, созданных в поддержку межсекторального осуществления Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. и Плана действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия;

8. *настоятельно призывает* государства-члены предоставлять гуманитарным миссиям максимальный доступ к воздушному пространству и аэропортам;

9. *просит* Совет пересмотреть и доработать положения ИКАО для упрощения выполнения гуманитарных полетов;

10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-13 Ассамблеи.

— — — — — — — —

Стратегия ИКАО по Программе идентификации пассажиров (TRIP) и Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО

12.20 В документе WP/475 Аргентина при поддержке нескольких государств ЛАКГА представила обзор преимуществ использования ДОК ИКАО и электронных паспортов (ePassport) в целях повышения безопасности и эффективности пограничного контроля, отметив при этом такие вызовы, как технические барьеры, функциональная совместимость и нерегулярное обновление сертификатов. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.21 В документе WP/325 (Rev.1) Международный совет аэропортов (МСА) при поддержке Казахстана отметил прогнозируемый рост пассажиропотока до 18,7 млрд пассажиров к 2045 году и подчеркнул роль цифровой идентификации и биометрических данных в решении проблемы перегруженности аэропортов и повышении безопасности и качества обслуживания пассажиров. В этом документе содержится призыв к государствам-членам координировать их внутреннюю политику и процессы и к ИКАО – ускорить темпы разработки цифровых проездных документов (DTC), а также предлагается государствам-членам и ИКАО активно взаимодействовать с соответствующими отраслевыми организациями по вопросам внедрения управления цифровой идентификацией и биометрических систем. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов, таких как Техническая консультативная группа по программе TRIP (TAG/TRIP), для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.22 Комитет принял к сведению информационные документы: WP/286, представленный Казахстаном, WP/397, представленный Саудовской Аравией, WP/357, представленный Таиландом, и WP/186, представленный Уругваем.

Доступность международной гражданской авиации

12.23 В документе WP/447 Колумбия при поддержке 14 государств – членов ЛАКГА поделилась своим опытом разработки нормативно-правовой базы для перевозки домашних животных, животных для эмоциональной поддержки и служебных собак, предложив использовать его в качестве основы для подготовки рекомендаций другим государствам в целях содействия стандартизации. В документе подчеркнута необходимость принятия SARPS для обеспечения безопасности полетов, удобства и доступности при сохранении эксплуатационной эффективности. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.24 В документе WP/184 Дания от имени Европейского союза (ЕС) и государств – участников Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), а также при поддержке Австралии, Канады, Японии и МСА предложила подтвердить обязательство по повышению доступности мировой авиации, сославшись на резолюцию A41-15 о достоинстве и недискриминации. Комитет рекомендует Ассамблее принять резолюцию 12/3, заменяющую резолюцию A41-15 Ассамблеи, а также передать содержащееся в документе действие b) на рассмотрение Совета с учетом вклада соответствующих технических органов и результатов их текущей работы.

12.25 В документе WP/471 Доминиканская Республика при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА и МСА представила предложение о разработке региональной стратегии обеспечения универсальной доступности гражданской авиации в соответствии с положениями Конвенции Организации Объединенных Наций о правах инвалидов, Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, резолюции A41-15 Ассамблеи и документа *"Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов"* (Doc 9984). В этом документе подчеркнута важнейшая роль доступности в обеспечении соблюдения прав человека и устойчивого развития. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить предложенные в рабочем документе действия.

12.26 В документе WP/416 Уругвай при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА представил доклад, в котором содержится определение инвалидности, изложены характеристики соответствующего нормативно-правового подхода и приведены статистические данные для более глубокого понимания положения инвалидов на глобальном уровне. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить предложенные в рабочем документе действия.

12.27 В документе WP/354 ИАТА при поддержке МСА отметила увеличение численности пожилых людей и инвалидов, подчеркнув необходимость учета потребностей инвалидов при воздушных перевозках. Сославшись на резолюцию A41-15, она настоятельно призвала к обеспечению единообразия правил, стандартов и процедур для повышения доступности воздушных перевозок. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить предложенные в рабочем документе действия.

12.28 В документе WP/264 Международные партнеры по развитию авиации, инновациям и устойчивому развитию (iPADIS) ссылаются на резолюцию A41-15, в которой подчеркивается, что обеспечение доступности является одной из приоритетных задач в социально-деловой сфере. В этом документе представлена трехкомпонентная стратегия "Доступные авиаперевозки для всех", ("Оценка и продвижение доступности для авиаперевозок и туризма" (ACCEPT), "Типовая политика и руководство по обеспечению доступности (MPGA)", "Техническая и учебная поддержка (TTS)"), разработанная в поддержку приоритетных задач, намеченных в документе A42-WP/15 и добавлении E к нему. В нем содержится призыв к активизации работы в области координации, взаимодействия, подготовки персонала и наращивания потенциала. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить действия, указанные в пп. a), b) и c) документа, а также принять поправку к добавлению E к проекту резолюции, представленному в документе A42-WP/15.

12.29 В документе WP/433 Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА) представила многогранную точку зрения на проблему уязвимости пассажиров в Латинской Америке, уделив особое внимание пассажирам с ограниченными возможностями или ограниченной подвижностью. В этом документе подчеркнуто, что временная или постоянная инвалидность требует особого внимания и представила обзор нормативно-правовой базы в области регулирования вопросов инвалидности в международной гражданской авиации. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить предложенные в рабочем документе действия.

12.30 Комитет принял к сведению информационные документы: WP/509, представленный Италией, WP/555, представленный Эфиопией, WP/299, представленный Казахстаном, WP/130, представленный Саудовской Аравией, WP/526, представленный Соединенным Королевством, и WP/488, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА).

Резолюция 12/3. Доступность международной гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что инвалиды и лица с ограниченной подвижностью составляют значительную и растущую часть населения мира,

принимая во внимание, что Конвенция Организации Объединенных Наций (ООН) о правах инвалидов и Факультативный протокол к ней предусматривают поощрение, защиту и обеспечение полного и равного осуществления всеми инвалидами всех прав человека и основных свобод, включая свободу передвижения и свободу выбора,

ссылаясь на Стратегию ООН по инклюзии людей с инвалидностью, которая лежит в основе устойчивого и преобразующего прогресса в деле учета вопроса интеграции инвалидов в рамках всех компонентов работы Организации Объединенных Наций,

напоминая, что в резолюции ООН A/RES/76/154, принятой Генеральной Ассамблеей в 2021 году, признается важность обеспечения инвалидам доступной среды во всех аспектах жизни и необходимость выявления и устранения предрассудков, дискриминации, препятствий и барьеров, которые ограничивают доступ инвалидов к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи,

с обеспокоенностью отмечая, что, несмотря на существование этих документов и обязательств, инвалиды и лица с ограниченной подвижностью продолжают сталкиваться с препятствиями на пути их равноправного участия в жизни общества, в том числе с препятствиями для их свободного передвижения,

признавая, что авиационному сообществу необходимо удовлетворять растущий спрос в авиационном секторе на обслуживание людей с видимой и невидимой инвалидностью, а также лиц с ограниченной подвижностью и стареющего населения, и что развивающиеся тенденции в обществе вызывают изменение характера и степени распространенности потребностей в доступности,

признавая важность совместной работы правительств и отрасли в целях содействия удовлетворению потребностей инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью в передвижении с уделением приоритетного внимания безопасности при любых обстоятельствах,

подтверждая, что многообразие и социальная включенность крайне необходимы для устойчивого роста международной гражданской авиации,

признавая принципиальную важность услуг воздушного транспорта и необходимость предоставления равного доступа к таким услугам для всех пассажиров,

признавая также, что цифровизация и инновации создают как новые возможности, так и новые проблемы для инвалидов, лиц с ограниченной подвижностью и стареющего населения,

вновь обращая внимание на соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", а также на процедуры и принципы, содержащиеся в документе Doc 9984 "*Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов*",

1. *постановляет*, что достоинство и недискриминация являются универсальными правами, которые применимы ко всем людям, включая инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью, путешествующих воздушным транспортом;

2. *просит* Совет*:*

   a) обеспечить, чтобы ИКАО неизменно играла ведущую роль в вопросах устойчивости, в том числе включенности и доступности как неотъемлемых условий социальной устойчивости;

   b) разработать эффективную стратегию и программу работы по обеспечению доступности для пассажиров с инвалидностью и ограниченной подвижностью, включая меры по отслеживанию воздействия общественных и демографических изменений на авиационный сектор и оценке их воздействия на предоставление услуг по обеспечению доступности, с тем чтобы обеспечить перспективность этих услуг, в целях создания в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами авиатранспортной системы, учитывающей потребности пассажиров с инвалидностью;

   c) обеспечить, чтобы в SARPS Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" признавалась принципиальная важность доступных услуг для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью и поддерживалось постоянное развитие таких услуг в соответствии с видоизменяющимися потребностями в доступности;

3. *настоятельно призывает* государства-члены уделять приоритетное внимание включенности и доступности услуг воздушного транспорта для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью;

4. *рекомендует* всем государствам-членам работать над достижением единообразия своих правил, стандартов и процедур, касающихся доступности воздушного транспорта, в максимально возможной степени и в тесном сотрудничестве с группами, представляющими интересы инвалидов, и другими соответствующими заинтересованными сторонами;

5. *рекомендует* государствам-членам обеспечить, чтобы транспортный сектор координировал с отраслью и гражданским обществом свой подход к предоставлению доступных услуг на всех этапах инвалидам и лицам с ограниченной подвижностью в тесном сотрудничестве с группами, представляющими интересы инвалидов, и другими соответствующими заинтересованными сторонами;

6. *рекомендует* государствам-членам поддерживать деятельность ИКАО ресурсами, как финансовыми, так и в натуральной форме, для обеспечения успешной реализации согласованных мер по содействию предоставлению услуг воздушного транспорта инвалидам и лицам с ограниченной подвижностью;

7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-15.

— — — — — — — —

Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

12.31 В документе WP/16 Совет представил обзор прогресса, достигнутого с момента принятия резолюций A39-27, A40-16 и A41-14 в области оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF), включая выполнение 30 рекомендаций симпозиума AAAVF 2021 года и итоги работы симпозиума AAAVF 2024 года. В этом документе изложены текущие действия, недостатки и приоритеты на 2026–2028 гг. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить соответствующую программу, настоятельно призвать заинтересованные стороны к ее более активному выполнению и принять резолюцию 12/4, заменяющую резолюцию A41-14 Ассамблеи.

12.32 В документе WP/59 Катар подчеркнул необходимость обеспечения готовности к оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, отметив последствия недостаточной готовности и сохраняющиеся проблемы, с которыми сталкиваются государства. В этом документе предложены меры по повышению низких показателей соблюдения требований в области AAAVF согласно вопросам протокола Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), включая проведение опросов, участие в них и разработку региональных стратегий. Комитет рекомендует Ассамблее направить Совету действия, изложенные в документе, с использованием вклада соответствующих технических органов для дальнейшего изучения и предложения дальнейших действий.

12.33 В документе WP/290 Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) при поддержке Казахстана предложила усовершенствовать процесс организации будущих симпозиумов AAAVF с учетом обязательств, принятых согласно резолюциям A39-27 *"Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"*, A40-16 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей"* и A41-14, а также рекомендаций симпозиумов AAAVF 2021 года и AAAVF 2024 года. Комитет рекомендует Ассамблее принять к сведению существующие основные принципы ИКАО в области проведения симпозиумов, просить Совет продолжать обеспечивать широкое участие заинтересованных сторон и содействовать проведению симпозиумов AAAVF в соответствии с процедурами ИКАО, соответствующими решениями Совета и соглашениями с принимающими государствами.

Резолюция 12/4. Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

Ассамблея,

учитывая, что, хотя международный воздушный транспорт является наиболее безопасным видом транспорта, полностью исключить вероятность серьезных авиационных происшествий невозможно,

принимая во внимание, что действия государства, в котором имело место происшествие, должны быть направлены на удовлетворение насущных потребностей лиц, пострадавших в

авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, включая обеспечение того, чтобы каждый эксплуатант воздушного судна или аэропорта разработал и внедрил комплексный план помощи семьям, и напоминая о включении в 2005 году в Приложение 9 положений о разрешении въезда членов семей жертв авиационных происшествий в государство, в котором имело место происшествие, по ускоренной процедуре,

принимая во внимание, что политика ИКАО должна быть направлена на обеспечение учета ИКАО и ее государствами-членами психологических, физических и духовных потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, и их семей, включая создание национальных сетей поддержки пострадавших,

принимая во внимание необходимость признания ИКАО и ее государствами-членами важности своевременного уведомления членов семей пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, скорейшей эвакуации и точного опознания пострадавших, возврата личных вещей пострадавших и предоставления точной информации членам их семей,

признавая роль правительств государств, граждане которых пострадали в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, в уведомлении и оказании помощи семьям,

напоминая о положениях статьи 28 Монреальской конвенции 1999 года *(Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок)*, а также резолюции № 2, принятой Монреальской конференцией, которыми предусматриваются незамедлительные предварительные выплаты пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и признавая, что неполная ратификация Монреальской конвенции препятствует совершенствованию и стандартизации механизмов выплаты компенсаций, и подчеркивая необходимость всеобщей ратификации и выполнения Монреальской конвенции 1999 года,

напоминая о принятии поправки 29 к Приложению 9 ИКАО *"Упрощение формальностей"*, в которой статус Рекомендуемой практики 8.46 был повышен до уровня Стандарта 8.47, тем самым обязав государства вводить законодательство, нормативные акты и(или) политику для оказания поддержки и помощи жертвам авиационных происшествий и членам их семей,

признавая важность решения Совета официально объявить 20 февраля Международным днем памяти жертв авиационных катастроф и членов их семей для сохранения памяти о жертвах и выражения солидарности с их семьями, а также для дальнейшего повышения уровня авиационной безопасности и предотвращения подобных трагедий в будущем,

принимая к сведению утверждение Советом ИКАО документа *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Doc 9998) в марте 2013 года и выпуск *"Руководства по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Doc 9973) в декабре 2013 года,

признавая, что обзор контрольного перечня соблюдения положений (КПСП) в электронной системе представления информации о различиях (EFOD) выявил низкий уровень внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, и настоятельно призывая государства-члены повысить частоту представления отчетности в целях повышения уровня соблюдения положений,

принимая во внимание необходимость оказания поддержки членам семей, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, где бы ни случилось такое

происшествие, и оперативного обмена опытом оказания такой поддержки, включая информацию об эффективных процедурах и политике, с другими государствами-членами и ИКАО в целях повышения действенности усилий государств по оказанию поддержки семьям,

учитывая, что согласование правил, касающихся порядка оказания помощи потерпевшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, является, кроме всего прочего, гуманитарной обязанностью и факультативной функцией Совета ИКАО, предусмотренной в статье 55 c) Чикагской конвенции, и признавая необходимость укрепления механизмов обмена информацией и предоставления государствам и эксплуатантам учебных ресурсов для проведения тщательных оценок риска и осуществления стратегий его снижения,

учитывая, что государства должны придерживаться единого порядка действий в отношении пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семей,

принимая во внимание, что авиаперевозчик, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие, как правило, располагает оптимальными возможностями для оказания помощи семьям сразу же после происшествия,

признавая итоги Симпозиума ИКАО по оказанию помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям (AAAVF 2021), включая 30 рекомендаций, изложенных в докладе Симпозиума,

напоминая о полезных инициативах Международной федерации членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) по оказанию помощи членам семей жертв,

отмечая, что члены семей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, независимо от того, где произошло происшествие, или национальной принадлежности пострадавших, испытывают схожие общечеловеческие нужды и эмоциональные потребности,

признавая, что общественность по-прежнему будет уделять пристальное внимание ходу проводимых государствами расследований, а также гуманитарным аспектам авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами,

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить свою приверженность принципу оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей для обеспечения того, чтобы каждый эксплуатант воздушного судна или аэропорта разработал и внедрил комплексный план помощи семьям;

2. *настоятельно призывает* государства-члены вводить в действие законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей, как предписывается Стандартом 8.47 Приложения 9 ИКАО и в соответствии со статьей 28 Монреальской конвенции 1999 года и резолюцией № 2, принятой Монреальской конференцией;

3. *рекомендует* государствам, в которых действуют законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, пересматривать эти документы, по мере необходимости, в соответствии с основными принципами ИКАО, изложенными в Doc 9998, и инструктивным материалом, содержащимся в Doc 9973;

4. *настоятельно призывает* государства-члены регулярно докладывать ИКАО, используя контрольный перечень соблюдения положений (КПСП) в рамках электронной системы представления информации о различиях (EFOD), об уровне выполнения положений Приложения 9, связанных с планами оказания помощи семьям, а также повысить прозрачность и частоту представления отчетности в целях повышения уровня соблюдения положений;

5. *настоятельно призывает* государства-члены признать 20 февраля Международным днем памяти жертв авиационных катастроф и членов их семей и провести на национальном уровне памятные мероприятия, востребованные их гражданами, пострадавшими в результате трагедий в гражданской авиации;

6. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, ратифицировать и осуществлять Монреальскую конвенцию 1999 года;

7. *приветствует* рекомендации Симпозиума и поручает Совету включить в бизнес-план следующего трехлетнего периода те рекомендации Симпозиума, которые требуют дальнейших консультаций с группами экспертов, и, в частности, поддержать потребности государств-членов в наращивании потенциала, включая проведение подготовки персонала и предоставление ресурсов для снижения риска в зонах конфликта;

8. *поручает* Совету активно и своевременно по мере необходимости проводить последующую работу с соответствующими группами экспертов ИКАО в отношении этих рекомендаций, выработанных на Симпозиуме;

9. *поручает* Совету при рассмотрении информации об уровне реализации планов оказания помощи семьям внимательно изучить вопрос разработки Стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на оказание поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, включая положения о своевременном уведомлении и предоставлении точной информации членам их семей;

10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-14.

— — — — — — — —

Контроль и наращивание потенциала в области упрощения формальностей

12.34 В документе WP/320 Саудовская Аравия подчеркнула, что в соответствии с требованиями Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, закрепленными в Чикагской конвенции, государства обязаны сводить к минимуму задержки путем соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в области пограничного контроля. Несмотря на принятие этих требований в 1949 году, показатели их соблюдения отстают от показателей соблюдения положений по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности. В указанном выше документе предложено разработать национальные механизмы контроля и руководство по организации контроля. Комитет рекомендует Ассамблее передать указанные в документе действия на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения и подготовки предложений относительно последующей деятельности с учетом вклада соответствующих технических органов, принимая во внимание, в частности потребности в ресурсах и приоритетные направления работы.

12.35 В документе WP/244 Объединенные Арабские Эмираты представили информацию об инициативе "Год упрощения формальностей (FAL2024)", направленной на содействие наращиванию потенциала посредством проведения подготовки персонала и оказания помощи в целях повышения глобального уровня соблюдения требований. В этом документе отмечено, что Группа экспертов по упрощению формальностей создала Рабочую группу по наращиванию потенциала в области упрощения формальностей для разработки глобальной стратегии. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить указанные в документе действия.

12.36 В документе WP/158 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств привела нормативно-правовую базу Анголы для сертификации инспекторов и инструкторов по упрощению формальностей в качестве наглядного примера того, каким образом национальный подход может способствовать внедрению положений Приложения 9. В этом документе государствам рекомендуется внедрить аналогичные модели. Комитет рекомендует Ассамблее настоятельно призвать государства принять национальные программы по упрощению формальностей, взять за основу модель Анголы и передать действие c) на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения и подготовки предложений относительно последующей деятельности с учетом вклада соответствующих технических органов.

12.37 В документе WP/127 АКГА от имени 54 африканских государств подчеркнула роль систем сбора и обработки данных о пассажирах (предварительная информация о пассажирах (API) и данные записи регистрации пассажиров (PNR)) в обеспечении пограничного контроля и упрощения формальностей, предложив принять глобальную рамочную программу оказания помощи в разработке таких систем. Комитет рекомендует Ассамблее передать указанные в документе действия на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения и подготовки предложений относительно последующей деятельности с учетом вклада соответствующих технических органов, стимулировать государства к сотрудничеству, наращиванию потенциала и развитию партнерских отношений, а также настоятельно призвать Совет поручить Генеральному секретарю способствовать развитию регионального сотрудничества, обновлять информацию о финансировании и содействовать разработке экономически эффективных решений.

12.38 Комитет принял к сведению информационные документы WP/128 и WP/356, представленные Саудовской Аравией.

Торговля людьми и нелегальная миграция

12.39 В документе WP/185 Дания от имени ЕС и его государств-членов и государств – участников ЕКГА и при поддержке Австралии, Японии и МСДА рассмотрела вопрос об использовании коммерческих воздушных перевозок для нерегулярной миграции, в том числе членами сетей незаконного ввоза мигрантов путем злоупотребления безвизовыми режимами и под предлогом трудовой миграции. В нем подчеркивается необходимость укрепления сотрудничества между государствами и отраслью и выполнения требований документа *"Руководство по комплексной стратегии борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе"* (Doc 10171) и рассматривается возможность внесения поправок в Приложение 9 и документ *"Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года)"* (Doc 10184). Государства-члены в целом признали важность решения этой проблемы и вновь подтвердили свою твердую приверженность международному сотрудничеству и борьбе с торговлей людьми и незаконным ввозом мигрантов. Одно государство-член и некоторые международные организации выразили обеспокоенность в связи с заявлениями о наличии взаимосвязи между торговлей людьми и незаконным ввозом мигрантов, которая носит весьма сложный и многоплановый характер и поэтому должна рассматриваться в рамках существующих многосторонних структур по правам

человека и миграции в тесной координации с соответствующими органами Организации Объединенных Наций. Некоторые международные организации выразили обеспокоенность в связи с ожиданиями, возлагаемыми на эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, которые могут привести к возникновению новых обязанностей в отношении решения проблемы использования воздушных перевозок для нерегулярной миграции. Комитет отметил широкую поддержку данного документа. Для решения проблемы использования воздушных перевозок для нерегулярной миграции Комитет также рекомендует Ассамблее передать указанные в документе действия на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения и подготовки своевременных предложений относительно последующей деятельности с учетом вклада соответствующих технических органов и в консультации с соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций.

12.40 В документе WP/469 Доминиканская Республика при поддержке 17 государств – членов ЛАКГА подчеркнула, что торговля людьми представляет собой транснациональное преступление, которое затрагивает 25 млн человек и при совершении которого широко используется авиация. В этом документе отмечены соответствующие документы ИКАО, однако подчеркнута непоследовательность их применения в связи с их необязательным характером. Комитет рекомендует Ассамблее одобрить предложенные действия и принять к сведению, что в соответствии с поправкой 30 к Приложению, которая начала применяться 11 июля 2025 года, статус положений 8.49 и 8.50 Приложения 9 уже был повышен до уровня Стандартов.

12.41 В документе WP/276 Ямайка отметила тенденция к росту незаконного ввоза мигрантов с использованием нерегулярных перевозчиков и авиации общего назначения, а также тот факт, что такие перевозки часто выполняются при отсутствии данных о пассажирах. В этом документе предлагается внести изменения в Приложение 9 и *"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"* (Doc 9626), усовершенствовать методику проведения оценки рисков и рассмотреть возможность распространения требований о предоставлении API и PNR на авиацию общего назначения. Комитет рекомендует Ассамблее передать указанное в п а) документа действие на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения и подготовки предложений относительно последующей деятельности с учетом вклада соответствующих технических органов, а также настоятельно призвать государства сотрудничать с компетентными органами и содействовать развитию сотрудничества в области борьбы с незаконным ввозом мигрантов на региональном и глобальном уровне.

12.42 В документе WP/449 Мексика отметила тенденция к росту незаконного ввоза мигрантов воздушным транспортом и ее воздействие на безопасность и миграционные системы. В этом документе содержится настоятельный призыв признать глобальный характер этой проблемы и предложить Совет проанализировать практику государств и рассмотреть возможности развития сотрудничества и разработки соответствующего инструктивного материала или SARPS, а также наращивания потенциала в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Комитет рекомендует Ассамблее передать указанные в документе действия на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения и подготовки предложений относительно последующей деятельности с учетом вклада соответствующих технических органов.

12.43 В документе WP/182 Соединенные Штаты Америки подчеркнули, что торговля людьми представляет собой преступную деятельность, которая затрагивает 27,6 млн человек во всем мире, особо отметив роль авиации в предотвращении торговли людьми и уменьшении соответствующих рисков. В этом документе содержится напоминание о резолюции A41-16 о борьбе с торговлей людьми. Комитет принял к сведению, что вопрос борьбы с торговлей людьми рассматривается в действующей резолюции A41-16 Ассамблеи *"Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми"*. В этой связи Комитет

согласен с включением представленной в добавлении к рабочему документу резолюции в резолюцию A41-16 и рекомендует Ассамблее принять резолюцию 12/5, заменяющую резолюцию A41-16.

12.44 Комитет принял к сведению информационные документы: WP/402, представленный Саудовской Аравией, и WP/414, представленный Соединенными Штатами Америки.

Резолюция 12/5. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми

Ассамблея,

принимая во внимание, что в Протоколе о предупреждении и пресечении торговли людьми, особенно женщинами и детьми, и наказании за нее, дополняющем Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности, принятом в ноябре 2000 г. Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций и вступившем в силу 25 декабря 2003 года, предусмотрен международный механизм и что этот Протокол ратифицирован большинством стран,

принимая во внимание, что в совместно подготовленном ИКАО и Управлением Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по правам человека циркуляре 352 "Инструктивные указания по подготовке кабинного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее", опубликованном в мае 2018 г., подчеркивается важная роль международной авиации в борьбе с торговлей людьми,

принимая во внимание, что обучение сотрудников, работа которых связана с пассажирами, а также другого авиационного персонала способам выявления предполагаемых случаев торговли людьми и реагирования на них может содействовать пресечению таких преступлений,

принимая во внимание, что Стандарт 8.45 в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* обязывает Договаривающиеся государства принять меры с тем, чтобы внедряемые процедуры по противодействию торговле людьми основывались на комплексной стратегии и включали четкие системы оповещения и связи аэропортов и эксплуатантов воздушных судов с уполномоченными сотрудниками соответствующих компетентных органов,

принимая во внимание, что Стандарт 8.46 в Приложении 9 обязывает Договаривающиеся государства принять меры с тем, чтобы обеспечить ознакомительное обучение персонала аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, находящегося в непосредственном контакте с пассажирами, по вопросам торговли людьми,

принимая во внимание, что проведение информационных кампаний среди авиационного персонала и пассажиров может способствовать повышению уровня распознания предполагаемых случаев торговли людьми и оповещению о них,

принимая во внимание, что ИКАО должна содействовать разработке четких инструктивных указаний относительно торговли людьми, подлежащих исполнению каждым государством, включая типовые отчетные протоколы и правоохранительные меры реагирования, ориентированные на защиту жертв и учитывающие их посттравматическое состояние,

принимая во внимание, что документ Doc 10171 *"Комплексная стратегия борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе"*, одобренный FALP в июле 2021 года и Авиатранспортным комитетом (АТС) в сентябре 2021 года, нацелен на укрепление национальной политики и процедурных механизмов по борьбе с торговлей людьми и содержит инструктивный материал и рекомендации в помощь государствам, ведомствам и организациям гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов и аэропортов при разработке комплексных стратегий борьбы с торговлей людьми в соответствии с резолюцией A42-XX Ассамблеи ИКАО *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей"*,

принимая во внимание, что внедрение комплексной стратегии, охватывающей законодательство, руководство, политику, порядок представления отчетности и механизмы реагирования, партнерства, подготовку, информирование общественности, сбор данных, обмен информацией, включая рекомендации и подходы, выработанные в консультации с оставшимися в живых жертвами торговли людьми, и оказание помощи оставшимся в живых жертвам торговли людьми, может помочь ведомствам и организациям гражданской авиации, эксплуатантам воздушных судов и аэропортов пресекать такие преступления,

принимая во внимание, что в циркуляре 362 ИКАО *"Инструктивные указания по борьбе с торговлей людьми в рамках цепочек поставок авиаперевозчиков"* представлены указания и рекомендации для ведомств гражданской авиации и авиаперевозчиков по разработке политики, обеспечивающей должную осмотрительность и прозрачность при управлении цепочками поставок,

принимая во внимание, что реализация положений циркуляра 362 ИКАО *"Инструктивные указания по борьбе с торговлей людьми в рамках цепочек поставок авиаперевозчиков"* в совокупности с политикой, процедурами, повышением осведомленности и подготовкой персонала может помочь ведомствам гражданской авиации и авиаперевозчикам пресекать такие преступления,

1. *настоятельно призывает* государства-члены уделить внимание принятию и оперативной реализации поправки 30 к Стандартам 8.45 и 8.46 Приложения 9;

2. *призывает* государства-члены должным образом учитывать положения циркуляра 352 *"Инструктивные указания по подготовке кабинного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее"* при осуществлении соответствующих положений Приложения 9;

3. *поручает* Совету обеспечивать актуальность инструктивного материала, относящегося к проблеме борьбы с торговлей людьми, и отражение в нем потребностей государств-членов;

4. *призывает* государства-члены должным образом учитывать положения документа Doc 10171 *"Комплексная стратегия борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе"* при осуществлении соответствующих положений Приложения 9;

5. *настоятельно призывает* государства-члены должным образом учитывать положения циркуляра 362 *"Инструктивные указания по борьбе с торговлей людьми в рамках цепочек поставок авиаперевозчиков"* при реализации соответствующих положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*;

6. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-16.

— — — — — — — —

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

13.1 На своем восьмом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности (AVSEC) на основе докладов Совета об итогах этапа заседаний высокого уровня на уровне министров в рамках Недели безопасности ИКАО 2024 года, состоявшегося в Маскате, Оман (WP/13), и о текущей работе, связанной с зонами конфликтов и обязательствами государств-членов (WP/35). Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении следующих резолюций: "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" (WP/11 Revision No. 1) и "Кибербезопасность в гражданской авиации" (WP/12 Revision No. 1). Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 35 документов: WP/78 Revision No. 1, 79, 86, 100, 101, 102, 111, 117, 118, 119, 120, 124, 165, 199, 200, 201, 233 Revision No. 1, 239 Revision No. 1, 240, 241, 324, 369, 370, 371, 398, 419, 438 Revision No. 1, 453, 454, 470 и 482.

13.2 Были приняты к сведению следующие информационные документы: WP/498, WP/513, WP/515 и WP/516 – Бангладеш, WP/562 – Камерун, WP/586 – Дания, WP/116 и WP/198 – Доминиканская Республика, WP/551 – Индонезия, WP/580 – Казахстан, WP/561 – Республика Корея, WP/80 – Саудовская Аравия, WP/584 – Международная федерация транспортников (МФТ) и WP/667 – Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

Маскатская декларация и резолюция Ассамблеи для принятия

13.3 В документе WP/13 Совет представляет итоги этапа заседаний высокого уровня на уровне министров, созванного в рамках Недели авиационной безопасности ИКАО 2024 года в Маскате, целью которого является обеспечение того, чтобы авиация оставалась безопасной и устойчивой силой для достижения глобального прогресса. В документе содержится призыв подтвердить обязательства, взятые в Маскатской декларации по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности.

13.4 В документе WP/11 Revision No. 1 Совет предлагает внести изменения в резолюцию A41-18 о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности, чтобы отразить изменения, происшедшие после 41-й сессии Ассамблеи.

Обсуждение

13.5 Комитет принял к сведению итоги сегмента высокого уровня на уровне министров, проведенного в рамках Недели авиационной безопасности ИКАО 2024 года в Омане, представленные в документе WP/13, и вновь подтвердил обязательства, взятые в Маскатской декларации по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности. Комитет также отметил, что ключевые элементы Декларации нашли отражение в обновленных вариантах резолюций A41-18 и A41-19, как это предлагается в документе WP/11 Revision No. 1 и документе WP/12 Revision No. 1 соответственно.

13.6 Представляя документ WP/11 Revision No. 1, Совет напомнил, что 41-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию A41-18 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности"*. В соответствии с пунктом 2 постановляющей части резолюции A41-18 сводное заявление должно рассматриваться на каждой очередной сессии Ассамблеи.

13.7 В заключение большинство членов Комитета поддержало предложение о том, чтобы представить для принятия пленарной сессией пересмотренную резолюцию A41-18 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности"*, включающую ключевые элементы, согласованные в ходе обсуждения данного вопроса.

13.8 Одним из государств-членов было предложено изменить новый пункт 4 постановляющей части в добавлении G (Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности) резолюции A41-18 так, чтобы он имел следующую формулировку: "*предлагает* государствам-членам активно поддерживать региональные группы ИКАО по вопросам обеспечения авиационной безопасности и кибербезопасности, а также программы и группы сотрудничества в области авиационной безопасности, если таковые существуют в отдельных регионах,…". Однако, Комитет не поддержал данную предложенную поправку.

Резолюция 13/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно постоянной политики ИКАО в области авиационной безопасности, в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования, доступны для понимания и логически упорядочены,

принимая во внимание, что в резолюции A41~~0~~-18~~1~~ Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности в резолюции A41~~0~~-18~~1~~ (добавления A–G включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 42~~1~~-й сессии,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности по состоянию на день закрытия 42~~1~~-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* просить Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41~~0~~-18~~1~~.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу общей безопасности,

принимая во внимание, что акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации ~~превратились в основную~~по-прежнему представляют угрозу ее безопасному и упорядоченному развитию, в связи с чем необходимо обеспечить ее эффективную защиту,

принимая во внимание эволюционный характер угрозы ~~террористических актов~~ пагубных действий, включая новую угрозу, которую представляют собой ~~скрытые взрывные устройства~~ самодельные зажигательные устройства, размещенные в авиагрузе, а также иные случаи злоупотребления системой авиаперевозок в неблаговидных целях, скрытые взрывные устройства и прочие нападения в неконтролируемых зонах, системы "земля – воздух", в том числе переносные зенитно-ракетные комплексы (ПЗРК), другие дистанционные атаки, химические угрозы, нападения с использованием беспилотных авиационных систем (БАС), ~~нападения на систему грузовых перевозок в террористических целях,~~ использование воздушного судна в качестве оружия, кибератаки и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, включая, в частности, угрозу, создаваемую инсайдерами, серьезно сказывается на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставя под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушных судов и на земле, и подрывая веру людей ~~народов мира~~ в безопасность международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что некоторые угрозы, сценарии нападений и самодельные устройства, ориентированные на воздушный транспорт, приобретают все более сложный характер,

принимая во внимание, что все акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации являются тяжким преступлением и нарушением международного права,

напоминая о том, что резолюции A27-12 и A29-16 остаются в силе,

признавая, что использование авиационного сектора ~~для~~ в целях совершения различных уголовных действий, таких как незаконная перевозка по воздуху наркотиков и психотропных веществ, а также торговля людьми, дикой флорой и фауной и другими запрещенными товарами, может выявлять или усугублять уязвимости, которыми могут воспользоваться те, кто планирует осуществление актов незаконного вмешательства,

напоминая о резолюции A40-12 по Декларации по авиационной безопасности,

~~*напоминая* о совместных коммюнике, принятых на совместных конференциях ИКАО и Всемирной таможенной организации (ВТамО) по повышению безопасности авиагруза и упрощению формальностей, состоявшихся в Сингапуре в июле 2012 года, Манаме (Бахрейн) в апреле 2014 года и в Куала-Лумпуре (Малайзия) в июле 2016 года,~~

учитывая важность общего подхода Организации Объединенных Наций (ООН), предусматривающего сотрудничество и координацию между всеми соответствующими органами и специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций в признании авиационного сектора в качестве важнейшей инфраструктуры, от которой зависят национальная безопасность, процветание и развитие, а также глобальная экономика,

учитывая резолюции 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) и 2617 (2021) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН), касающиеся угроз международному миру и безопасности, создаваемых террористическими актами,

учитывая роль Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций (2006 г.) в качестве глобального инструмента стимулирования усилий по борьбе с терроризмом на национальном, региональном и международном уровне, восьмой обзор которой был принят в 2023 году резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН (A/RES/77/298),

учитывая Делийскую декларацию Контртеррористического комитета Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2022 г.) о противодействии использованию новых и новейших технологий в террористических целях,

учитывая усилия ИКАО и ее государств-членов по реализации Глобальной контртеррористической стратегии ООН в целях активизации международных, региональных и национальных действий по борьбе с терроризмом, включая принятие практических мер по наращиванию потенциала государств-членов в области противодействия террористическим угрозам и повышению координации контртеррористических мероприятий, проводимых в рамках системы ООН,

признавая, что глобальные консультации и усилия по распространению информации совместно с государствами – членами ИКАО для выработки и уточнения элементов Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) успешно привели к принятию этого плана Советом в ноябре 2017 года, а затем к принятию второго издания ГПАБ в июне 2024 года,

признавая возрастание усилий, требуемых от государств-членов для достижения ~~глобальных~~ и поддержания глобальной системы авиационной безопасности, основанной на всестороннем и эффективном применении Стандартов авиационной безопасности ИКАО всеми государствами-членами, ~~желательных показателей ГПАБ на 2023-й и 2030-й годы,~~ при коллективной поддержке со стороны других государств-членов, ИКАО, региональных организаций, отрасли и всех остальных заинтересованных сторон,

признавая важность внедрения и продвижения глобальной практики в области авиационной безопасности (как ИКАО, так и государствами-членами), основанной на оценке риска, соответствующей и пропорциональной угрозе,

подчеркивая необходимость сохранения бдительности, поскольку кажущееся отсутствие серьезных инцидентов в сфере авиационной безопасности не подразумевает снижения риска, а упреждающие меры по-прежнему имеют большое значение,

признавая имеющуюся необходимость в содействии повышению осведомленности в вопросах авиационной безопасности и формированию государствами-членами, отраслью и другими заинтересованными сторонами полноценной и действенной культуры безопасности в авиации,

принимая во внимание региональные дорожные карты, принятые на региональных конференциях по авиационной безопасности в Египте, Панаме, Португалии и Таиланде в период с 2017 по 2018 год,

ссылаясь на коммюнике второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале в ноябре 2018 года, а также на выводы и рекомендации этой Конференции,

принимая во внимание Маскатскую декларацию министров по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности, утвержденную 11 декабря 2024 года на Неделе ИКАО по авиационной безопасности, проведенной в Маскате, Оман,

напоминая о важности всестороннего подхода государств-членов к авиационной безопасности и другим авиационным дисциплинам, поддержания эффективного взаимодействия между различными организациями для обеспечения учета всей необходимой информации, а также проведения оценки последствий каждой внедряемой в гражданской авиации меры, особенно в области авиационной безопасности,

признавая, что грузовые авиаперевозки играют важнейшую роль в транспортировке товаров первой необходимости, включая медицинские препараты и вакцины, что наблюдалось во время ~~ограничения и меры по охране здоровья населения, введенные из-за~~ пандемии COVID-19~~, вызвали серьезные последствия для авиационной отрасли и что эти последствия должны учитываться ИКАО и государствами-членами при принятии решений о политике и мерах в области авиационной безопасности~~,

напоминая о совместных коммюнике, принятых на совместных конференциях ИКАО и Всемирной таможенной организации (ВТамО) по повышению безопасности авиагруза и упрощению формальностей, состоявшихся в Сингапуре в июле 2012 года, Манаме (Бахрейн) в апреле 2014 года и в Куала-Лумпуре (Малайзия) в июле 2016 года,

принимая во внимание, что акты саботажа или попытки совершения диверсии посредством использования зажигательных устройств, помещенных в авиагруз и/или почту, несут новые риски для безопасности и охраны глобальных цепочек поставок и влекут за собой разрушительные последствия для взаимосвязанных экономических систем стран и мировой торговли,

вновь подтверждая важность обеспечения ~~обязательства, принятые в декларации министров по итогам Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), среди прочего, обеспечивать~~ безопасно~~е~~го, надежно~~е~~го и упорядочено~~е~~го транспортно~~е~~го сообщени~~е~~я и оперативн~~ую~~ой готовност~~ь~~и авиации, а также ~~обеспечивать~~ долгосрочн~~ую~~ой жизнеспособност~~ь~~и международной авиации и использова~~ть~~ния опыта, накопленн~~ый~~ого в ходе нынешн~~ей~~их и прошлых ~~пандемий~~мировых событий,

1. *решительно осуждает* все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются;

2. *с негодованием отмечает* все акты и попытки актов незаконного вмешательства, имеющие целью разрушение гражданских воздушных судов и гражданских аэропортов посредством систем "земля – воздух", угроз поджога авиагруза, почты и цепочки поставок, атак с помощью БАС и других дистанционных атак, злонамеренного использования гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и гибель людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле;

3. *вновь подтверждает,* что защита авиации от комплексных и сложных угроз имеет критически важное значение для обеспечения устойчивости воздушного транспорта и что ИКАО и государства-члены должны и впредь уделять вопросам авиационной безопасности и кибербезопасности самое пристальное внимание и выделять необходимые ресурсы, как это предусмотрено для других аспектов гражданской авиации;

4. *призывает* все государства-члены подтвердить свою решительную поддержку последовательной политики ИКАО, принимая самые эффективные меры обеспечения безопасности в соответствии с требованиями и рекомендациями Приложения 17 *"Безопасность"* и связанными с безопасностью положениями Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* на индивидуальной основе и в сотрудничестве с другими государствами для предотвращения актов незаконного вмешательства и наказания лиц, совершивших, планировавших, спонсировавших любые такие акты, участвовавших в них с использованием своих особых навыков и финансировавших участников преступного сговора;

5. *вновь подтверждает* ответственность ИКАО за содействие последовательному и единообразному решению вопросов, которые могут возникнуть между государствами-членами в областях, затрагивающих безопасную и упорядоченную работу международной гражданской авиации во всем мире;

6. *поручает* Совету продолжать на первоочередной основе свою работу, касающуюся мер по предотвращению актов незаконного вмешательства и обеспечивать выполнение этой работы с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *призывает* ИКАО и ее государства-члены выполнять резолюции 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 и 2482 СБ ООН в рамках своей соответствующей компетенции и совместно демонстрировать ведущую роль ИКАО в обеспечении защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства на глобальном уровне;

7*bis*. *призывает* ИКАО и ее государства-члены выполнять Глобальную контртеррористическую стратегию Организации Объединенных Наций и Делийскую декларацию Контртеррористического комитета Совета Безопасности Организации Объединенных Наций о противодействии использованию новых и развивающихся технологий в террористических целях, в частности положения, изложенные в ряде не имеющих обязательной силы руководящих принципов относительно угроз, возникающих в результате использования террористами БАС;

8. ~~*просит*~~ *поручает* Генерально~~го~~му секретар~~ю~~ю с учетом ведущей роли ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности повысить значимость вопросов авиационной безопасности в ИКАО и ее региональных бюро и обеспечить долгосрочную устойчивость программы Организации в области обеспечения авиационной безопасности в контексте ~~бюджета~~ Регулярной программы;

9. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать оказывать финансовую поддержку деятельности Организации в области авиационной безопасности посредством добровольных взносов в виде людских и финансовых ресурсов в дополнение к деятельности, финансируемой из регулярного бюджета~~Регулярной программы~~;

9*bis*. *настоятельно призывает* все государства-члены обеспечить эффективное выполнение стандартов ИКАО и стремиться к совместному достижению желательной цели Глобального плана ИКАО по обеспечению авиационной безопасности (ГПАБ) и его шести

приоритетных областей, а также активно участвовать в глобальных и региональных усилиях, направленных на достижение указанной желательной цели;

10. *поручает* Совету обеспечить регулярный пересмотр ГПАБ Группой экспертов по авиационной безопасности, с тем чтобы план сохранял свою актуальность, указанные в нем приоритетные задачи были направлены на устранение существующих и зарождающихся угроз, и чтобы он продолжал служить полезным инструментом поддержки усилий государств-членов, направленных на полную реализацию положений Приложения 17 *"Безопасность"*;

11. *поручает* Совету учитывать уроки, извлеченные в ходе реализации ГПАБ, принимая во внимание глобальные промежуточные показатели на 2027, 2030 и 2033 годы в качестве ориентиров, по которым мировое сообщество будет оценивать проделанную работу, ~~в том числе изменения, произошедшие в авиационной отрасли вследствие пандемии COVID-19, при внесении уточнений в этот план для включения в него четких и коллективных целей и задач в области авиационной безопасности~~ вместе с механизмом отслеживания достигнутого прогресса с использованием существующих процессов и инструментов для оказания помощи ИКАО, государствам-членам и заинтересованным сторонам в деятельности по неуклонному повышению уровня авиационной безопасности;

12. *поручает* Генеральному секретарю продолжать всесторонним образом рассматривать и совершенствовать планы и программы ИКАО в области авиационной безопасности с использованием консультативных механизмов с участием государств-членов и отрасли для обеспечения того, чтобы эти планы и программы по-прежнему служили своей намеченной цели и адаптировались к новым и возникающим проблемам в сфере авиационной безопасности с учетом инновационных подходов в целях их дальнейшего совершенствования или повышения их эффективности. О результатах рассмотрения, в том числе о любых рекомендациях, следует регулярно докладывать Совету;

~~13. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать активное участие в мероприятиях, проводимых на глобальном и региональном уровнях для выполнения задач, достижения целей и реализации приоритетов ГПАБ на национальном и региональном уровнях с учетом глобальных желательных показателей ГПАБ на 2023 и 2030 годы;~~

~~14~~13. *настоятельно призывает* все государства-члены, отрасль и другие заинтересованные стороны продолжать принимать практические меры к развитию культуры безопасности в авиации в поддержку эффективной реализации мер обеспечения авиационной безопасности, а также содействовать повышению осведомленности в вопросах авиационной безопасности и формированию оптимального поведения всех организаций и лиц в контексте авиационной безопасности.

ДОБАВЛЕНИЕ B

Международные документы в области воздушного права, принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

a) *Международные документы в области воздушного права*

Ассамблея,

принимая во внимание, что обеспечение защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства усилено *Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год), *Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию*, *дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1988 год), *Конвенцией о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год), *Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекин, 2010 год), *Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год), *Протоколом, изменяющим Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 2014 год), и двусторонними соглашениями о борьбе с такими актами;

1. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, стать участниками *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год) и *Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекин, 2010 год), *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год), и *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 2014 год)[1];

2. *призывает* государства-члены, которые еще не стали участниками вышеупомянутых документов в области воздушного права, приступить, еще до ратификации, принятия, утверждения или присоединения, к реализации принципов этих документов и призывает государства-члены, изготавливающие пластические взрывчатые вещества, как можно скорее ввести практику маркировки таких взрывчатых веществ;

3. *просит* Генерального секретаря продолжать напоминать государствам-членам о важности вступления в число участников Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, *Протокола*, *дополняющего Монреальскую конвенцию* (1988), *Протокола*, *дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (2010), *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*

[1] Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection.

(2014), а также *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* и оказывать необходимую помощь государствам-членам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

b) *Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

принимая во внимание, что пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации можно в значительной степени способствовать путем принятия государствами-членами национального уголовного законодательства, предусматривающего суровые меры наказания за такие акты;

1. *призывает* государства-члены уделять особое внимание принятию надлежащих мер против лиц, совершающих, планирующих, спонсирующих, финансирующих акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, или способствующих их осуществлению, и, в частности, включить в свои законодательства нормы, предусматривающие суровое наказание таких лиц;

2. *призывает* государства-члены предпринимать надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений и заключения соответствующих соглашений, предусматривающих выдачу лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию.

ДОБАВЛЕНИЕ C

Осуществление технических мер по обеспечению безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства требует постоянной бдительности, а также разработки и реализации мер противодействия угрозам, в том числе включенных в Приложение 17 *"Безопасность"* и в связанные с безопасностью положения Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* со стороны государств-членов,

принимая во внимание, что существует очевидная необходимость укрепления безопасности на всех этапах и во всех процессах, связанных с перевозкой лиц, их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправлений и защиты гражданской авиации от кибератак и угроз в неконтролируемых зонах аэропортов, а также нападений, совершаемых инсайдерами или при их содействии,

принимая во внимание, что угрозы системам обработки авиагруза и почты в целом, включая угрозы поджога авиагруза и почты, а также угрозы глобальным цепочкам поставок в результате попыток совершения диверсии путем размещения самодельного зажигательного устройства на воздушных судах, требуют глобального подхода к разработке и внедрению требований и передовой практики в сфере обеспечения безопасности, включая постоянное сотрудничество и обмен информацией с соответствующими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТамО), Всемирный почтовый союз (ВПС), Международная морская

организация (ИМО) и Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН). В этой связи государствам следует делиться новыми передовыми практиками, применяемыми для снижения угрозы самодельных зажигательных устройств или в случае разработки новых технологий, способных помочь в их обнаружении,

принимая во внимание, что ответственность за претворение в жизнь этих мер безопасности государственными учреждениями, аэропортовыми властями, эксплуатантами воздушных судов и другими организациями лежит на государствах-членах,

принимая во внимание, что эффективное осуществление мер безопасности, поддерживаемых ИКАО, является эффективным средством предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

принимая во внимание, что для соотнесения мер обеспечения безопасности с уровнем риска для безопасности необходимо использовать широкий спектр стратегий и инструментов управления факторами риска с целью обеспечить эффективность и устойчивость мер авиационной безопасности, учитывая любые непреднамеренные последствия для безопасности гражданской авиации. В свою очередь, эффективной координации вопросов безопасности полетов, авиационной безопасности и кибербезопасности будет способствовать обмен знаниями и наращивание усилий,

принимая во внимание, что контрмеры по защите гражданской авиации могут быть эффективными лишь в случае использования высококвалифицированного и компетентного персонала служб безопасности в дополнение к проведению проверок при приеме на работу, сертификации и контролю качества,

~~*принимая во внимание,* что из-за пандемии COVID-19 в некоторых случаях могло быть необходимо временно снизить определенные требования в области авиационной безопасности,~~

~~*признавая* важность тщательной оценки и устранения рисков, связанных с возобновлением деятельности авиации, при особом внимании к рискам, возникающим в результате воздействия пандемии на персонал,~~

~~*принимая во внимание,* что из-за пандемии COVID-19 при устранении угроз и рисков для авиационной безопасности необходимо учитывать новые риски в области охраны здоровья, при этом обеспечивая равновесие между упрощением формальностей и устойчивостью,~~

принимая во внимание, что внедрение устойчивой культуры безопасности на всех уровнях, во всей авиационной системе и в отношении всего персонала – как сотрудников служб безопасности, так и персонала, не занимающегося вопросами безопасности – является необходимым условием для создания и обеспечения устойчивости эффективной среды безопасности,

принимая во внимание, что для обеспечения эффективности и действенности мер авиационной безопасности и упрощения формальностей в области пассажирских и грузовых перевозок и для определения будущих режимов досмотра в целях безопасности требуются инновационные технологии и процессы, а также соответствующая подготовка, при этом следует учитывать необходимость наличия специальных навыков для эксплуатации существующих и развивающихся технологий авиационной безопасности и управления ими, а также найма и подготовки персонала для их использования и проведения работы по привлечению следующего поколения авиационных специалистов,

признавая, что своевременное и эффективное тестирование и сертификация существующего и нового оборудования для обеспечения авиационной безопасности, появляющегося в условиях быстрого развития технологий, имеют решающее значение для укрепления глобальной авиационной безопасности и соответствия увеличению пассажиропотока,

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь уделять самое пристальное внимание принятию эффективных, основанных на фактических данных и оценке риска, эксплуатационно устойчивых мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, соответствующих существующей угрозе безопасности международной гражданской авиации, учитывать новый и меняющийся характер этой угрозы и регулярно обновлять положения Приложения 17 к Чикагской конвенции исходя из оценки угроз и рисков;

2. *настоятельно призывает* все государства-члены, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами-членами, принимать все возможные меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, в частности такие меры, которые требует или рекомендует Приложение 17, а также те меры, которые рекомендованы Советом;

3. *вновь напоминает* об ответственности всех государств-членов за введение на своей территории эффективных мер авиационной безопасности, принимая во внимание возникающие угрозы;

4. *настоятельно призывает* государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрять положения Приложения 17 *"Безопасность"* и касающиеся пограничного контроля положения Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, в срочном порядке устранять все пробелы или недостатки, принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации, и уделять соответствующее внимание инструктивному материалу, содержащемуся в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973), *Руководстве* ИКАО *по подготовке в области авиационной безопасности* (Doc 10207) и другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на открытом сайте ИКАО~~ограниченного пользования~~;

5. *рекомендует* государствам-членам уделить пристальное внимание ~~недавно принятым~~ Стандартам реагирования на инсайдерскую угрозу и обеспечить их эффективную реализацию в своих соответствующих юрисдикциях, а также продолжать адаптировать и принимать меры против этой угрозы;

6. *рекомендует* государствам-членам содействовать укреплению авиационной безопасности как одной из основополагающих составляющих национальных, социальных и экономических приоритетов, планирования и деятельности;

7. *рекомендует* государствам-членам работать в партнерских отношениях с отраслью в целях подготовки и проведения испытаний в рабочих условиях и принятия эффективных мер обеспечения авиационной безопасности, а также внедрения инновационных технологий, методов и процессов;

7bis. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующие организации к сотрудничеству и совершенствованию процедур сертификации оборудования для обеспечения

безопасности в целях сокращения задержек и устранения фрагментации, тем самым повышая глобальную авиационную безопасность;

8. *рекомендует* государствам-членам и отрасли координировать свои усилия по совершенствованию досмотра в целях обеспечения авиационной безопасности, с тем чтобы сделать его более гибким в реагировании на новые угрозы, отлаженным и ориентированным на пассажиров, обеспечивая постоянное соответствие целям, указанным в Приложении 17 *"Безопасность"*;

9. *призывает* государства-члены и все авиационные организации содействовать формированию полноценной и действенной культуры безопасности в авиации, включая разработку программ и кампаний повышения осведомленности работников и общественности в вопросах безопасности, подчеркивающих ответственность каждого за обеспечение безопасности;

10. *призывает* государства-члены предоставить ресурсы для привлечения квалифицированных и компетентных специалистов с целью регулирования, эксплуатации, обслуживания и контроля за эффективным осуществлением мер, касающихся авиационной безопасности; ~~и все авиационные организации содействовать формированию полноценной и действенной культуры безопасности в авиации, включая разработку программ и кампаний повышения осведомленности работников и общественности в вопросах безопасности, подчеркивающих ответственность каждого за обеспечение безопасности~~;

11. *призывает* государства-члены осуществлять эффективный надзор, включая методы удаленной работы в тех случаях, когда ограничения или иные обстоятельства не позволяют проводить мероприятия по мониторингу на местах, за всеми аспектами их режимов авиационной безопасности в целях обеспечения эффективной и устойчивой реализации мер безопасности;

12. *рекомендует* государствам-членам в соответствии с их внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS содействовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы:

a) по мере необходимости расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами-членами и отраслью в интересах оперативного обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации, включая киберугрозы. На техническом уровне такой оперативный обмен информацией должен осуществляться при участии всех соответствующих экспертов;

b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер обеспечения авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ и зажигательных устройств, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующих технологий;

c) использовать передовые ~~современные~~ технологии для выявления запрещенных предметов и материалов и предотвращения провоза таких предметов и материалов на борту воздушных судов, обеспечивая неприкосновенность частной жизни и безопасность физических лиц;

d) определить основанные на фактических данных и оценке риска, надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, функционально жизнеспособные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их воздействие на пассажиров, экипаж и легитимную торговую деятельность;

e) активизировать усилия по укреплению системы обеспечения безопасности авиагруза и почты, в частности по снижению угрозы их поджога, путем:

1) разработки прочных, устойчивых и жизнеспособных рамок обеспечения безопасности авиагруза и почты;
2) эффективного и устойчивого внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
3) принятия концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки, если это необходимо;
4) создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
5) проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи доставки авиагруза;
6) обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами-членами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
7) расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала и инновациями в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;

f) ~~учитывать~~ рассмотреть потенциальное использование не по назначению беспилотных авиационных систем и систем аэромобильности в сложных условиях (ААМ) и применять соответствующие меры безопасности в целях предотвращения их использования в актах незаконного вмешательства;

g) обеспечить постоянное проведение оценок угрозы и факторов риска в области авиационной безопасности для полетов гражданской авиации в пределах их соответствующих территорий и в воздушном пространстве над ними, использовать эти оценки для предоставления надлежащей информации в целях разработки контрмер и внесения коррективов в положения политики в области авиационной безопасности, а также своевременно предоставлять соответствующим заинтересованным сторонам информацию о всех возможных рисках для гражданской авиации;

h) уменьшить риск нападений в неконтролируемых зонах, включая здания аэровокзалов, путем взаимодействия со всеми заинтересованными сторонами в целях:

1) поддержания целесообразного баланса между необходимостью введения эффективных и устойчивых мер безопасности и необходимостью упрощения формальностей для пассажиров;
2) введения набора основанных на оценке факторов риска гибких и практичных мер, предусматривающих четкое распределение обязанностей среди соответствующих участников процесса;
3) недопущения, насколько это возможно, создания уязвимых мест, связанных с зонами массового скопления людей внутри или вблизи аэровокзала;

4) постоянной бдительности, сдерживания, предотвращения, быстрого реагирования и адаптации на основе согласованных действий перед лицом возникающих угроз;

i) обеспечить защиту гражданской авиации от кибератак и киберугроз;

j) уменьшить риск инсайдерских угроз путем управления персоналом и его допуском к охраняемым зонам и не подлежащей разглашению информации об авиационной безопасности~~, учитывая воздействие пандемии COVID-19 и возможное появление новых или усугубление существующих уязвимостей, связанных с инсайдерами, в результате пандемии~~.

13. *призывает* государства-члены, уважая их суверенитет, сводить к минимуму нарушения воздушных перевозок, вызванные путаницей или непоследовательным толкованием стандартов, путем сотрудничества и координации действий в целях последовательного, эффективного и действенного выполнения положений SARPS и инструктивного материала, а также путем предоставления пассажирам понятной, своевременной и легко доступной информации;

14. *призывает* государства-члены при обращении к другому государству с просьбой о применении мер безопасности для защиты воздушного судна, прибывающего на его территорию, в полной мере учитывать меры безопасности, уже применяемые в запрашиваемом государстве, и, где целесообразно и регулярно подтверждаемо, признавать такие меры в качестве эквивалентных в целях сокращения дублирования;

15. *просит* ИКАО:

a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 *"Безопасность"* и Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* были взаимно совместимыми и дополняли друг друга;

b) и впредь способствовать разработке эффективных и инновационных процедур и концепций обеспечения авиационной безопасности посредством проведения повышающих осведомленность региональных и субрегиональных мероприятий по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств-членов, в том числе в сотрудничестве с отраслевыми заинтересованными сторонами и изготовителями оборудования в целях разработки технологий досмотра пассажиров и груза следующего поколения;

c) продолжать поддерживать работу Группы экспертов по авиационной безопасности по рассмотрению новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры, основанные на фактических данных, оценке риска и инструктивных материалах;

d) призвать государства и заинтересованные стороны к укреплению сотрудничества посредством двусторонних или многосторонних соглашений, в зависимости от случая, в целях совершенствования механизмов обмена информацией, а также возможностей тестирования и сертификации оборудования для обеспечения безопасности с учетом меняющейся картины угроз глобальной авиационной безопасности;

~~d)~~e) содействовать разработке ~~взаимно~~ признаваемых процедур эквивалентности для оказания государствам-членам помощи в достижении взаимовыгодных договоренностей, включающих соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, которые признают эквивалентность мер авиационной безопасности в тех случаях, когда они обеспечивают аналогичные результаты, соответствующие требованиям Приложения 17, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном продолжающемся обмене информацией в отношении их соответствующих систем авиационной безопасности, а также не создают уязвимости и новые риски для авиационной сети;

~~e)~~f) продолжать в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности и Группой экспертов по кибербезопасности изучать другие угрозы и факторы риска, включая комплексные и сложные угрозы и риски, киберугрозы авиационной безопасности, факторы риска в неконтролируемых зонах аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения;

16. *поручает* Генеральному секретарю обновлять и в надлежащие сроки изменять Руководство ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted) и разрабатывать новый инструктивный материал с целью помочь государствам-членам в реагировании на новые и существующие угрозы авиации и выполнении требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации;

16 *bis*. *поручает* Генеральному секретарю обновлять и в надлежащие сроки изменять *Руководство* ИКАО *по подготовке в области авиационной безопасности* (Doc 10207) и разрабатывать новый инструктивный материал с целью помочь государствам-членам в подборе, найме и подготовке персонала, в том числе с учетом обеспечения качества и влияния человеческого фактора в ходе выполнения предписаний и процедур, связанных с обеспечением безопасности гражданской авиации;

17. *поручает* Генеральному секретарю обеспечить периодическое рассмотрение и обновление *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* (Doc 10108 – Restricted), предоставляющего методику оценки рисков для авиационной безопасности, которая может рассматриваться государствами-членами для использования в процессе дальнейшего совершенствования ими своих собственных оценок риска на национальном уровне, и включать основанные на анализе факторов риска оценки, в соответствии с положениями Doc 10108, в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложение 17 или в любой другой документ ИКАО;

18. *поручает* Генеральному секретарю обеспечить привлечение специалистов в соответствующих областях к оценке рисков для авиационной безопасности и разработке SARPS, технических требований, инструктивного материала и других средств рассмотрения проблем авиационной безопасности, включая координацию с другими группами экспертов;

19. *поручает* Совету анализировать на постоянной основе круг полномочий Группы экспертов по авиационной безопасности и установить порядок процедуры в целях устранения ограничений для рассмотрения Группой экспертов всего спектра связанных с авиационной безопасностью вопросов;

20. *поручает* Генеральному секретарю и впредь принимать меры к тому, чтобы авиационная безопасность играла подобающую ей роль основополагающего принципа и функциональной составляющей деятельности Секретариата ИКАО, соответствующую ее чрезвычайной важности

в совершенствовании, обеспечении устойчивости и безопасном и упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) успешно отвечает требованиям добавления D к резолюции A40-1-18,

принимая во внимание, что одной из основных задач Организации по-прежнему является обеспечение авиационной безопасности международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что государства-члены привержены соблюдению Стандартов Приложения 17 *"Безопасность"* и касающихся авиационной безопасности Стандартов Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*,

принимая во внимание, что создание государствами-членами эффективной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности способствует внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в целях обеспечения безопасности международной авиации и вносит вклад в достижение этой цели,

напоминая, что ответственность за обеспечение авиационной безопасности гражданской авиации в конечном итоге несут государства-члены,

принимая во внимание, что УППАБ-МНМ может играть ~~доказала свою~~ важную роль в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению и что эта Программа продолжает пользоваться поддержкой государств-членов, побуждая их предпринимать дальнейшие усилия по выполнению своих международных обязательств в сфере авиационной безопасности,

принимая во внимание, что результаты проверок, проводимых в рамках УППАБ-МНМ, являются основным показателем состояния дел в области обеспечения авиационной безопасности на глобальном и региональном уровнях, а также в отдельных государствах-членах и что сводные данные УППАБ-МНМ помогают определить, добиваются ~~достигают~~ ли государства-члены желательных этапов выполнения ~~показателей~~ ГПАБ, и могут помочь Группе экспертов по авиационной безопасности в определении приоритетных областей работы, в том числе при разработке и обновлении Приложения 17,

признавая, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок УППАБ-МНМ, является неотъемлемым и важным элементом процесса мониторинга для достижения общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире,

признавая важность ограничения масштаба раскрытия результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности с учетом потребности государств-членов в получении информации о нерешенных вопросах, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности, и необходимости избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности,

принимая во внимание, что Совет утвердил механизм своевременного урегулирования вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC),

признавая важность согласованной стратегии содействия оказанию помощи государствам-членам через посредство Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга,

признавая, что продолжение работы УППАБ-МНМ и постоянное развитие этой программы имеет большое значение для создания взаимного доверия между государствами-членами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

признавая, что УППАБ-МНМ удалось восстановиться от последствий ~~воздействие~~ пандемии COVID-19, увеличив количество ~~ограниченность ресурсов привели к ограничению частоты проведения~~ проверок, проведенных в течение последних трех лет, в значительной степени финансируемых за счет добровольных взносов,

напоминая о том, что ~~40-я~~ 41-я сессия Ассамблеи поручила Совету представить доклад об общем ходе реализации МНМ в рамках УППАБ,

1. *отмечает,* что УППАБ-МНМ вносит вклад ~~играет основополагающую роль~~ в повышени~~е~~ уровня глобальной авиационной безопасности за счет проведения проверок и непрерывного мониторинга эффективности обеспечения авиационной безопасности государствами-членами;

2. *просит* Генерального секретаря обеспечить, чтобы в рамках УППАБ-МНМ продолжалось содействие проведению оценки и измерению устойчивого и эффективного внедрения Стандартов Приложения 17, включая при необходимости основанные на оценке риска подходы к их соблюдению, а также связанных с авиационной безопасностью Стандартов Приложения 9, чтобы приоритетность аудита определялась с учетом риска и чтобы в рамках УППАБ-МНМ своевременно устранялись серьезные недостатки;

3. *выражает свою признательность* государствам-членам за сотрудничество в процессе проведения проверок по линии УППАБ-МНМ и предоставление экспертов по авиационной безопасности, сертифицируемых в качестве проверяющих в рамках УППАБ-МНМ на краткосрочной основе для проведения проверок по линии УППАБ-МНМ, а также предоставление на долгосрочной основе экспертов в качестве руководителей групп аудиторов УППАБ-МНМ;

4. *просит* Совет обеспечить дальнейшее проведение УППАБ-МНМ с предоставлением достаточного объема ресурсов и контроль за соответствующей деятельностью в ходе мониторинга возможности государств-членов создавать и поддерживать в устойчивом состоянии системы авиационной безопасности во исполнение связанных с авиационной безопасностью Стандартов ИКАО, а также реализацию планов корректирующих действий в целях своевременного устранения недостатков, выявленных по итогам проверок по линии УППАБ-МНМ;

5. *настоятельно призывает* ~~*принимает к сведению*~~ работу, проделанную Секретариат~~ом~~ ИКАО ~~в консультации с государствами-членами по анализу сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ, и настоятельно призывает Секретариат~~ и впредь повышать эффективность и результативность этой программы с сохранением ее качества в консультации с Исследовательской группой Секретариата по УППАБ-МНМ и при содействии членов Группы экспертов по авиационной безопасности и наблюдателей, по мере необходимости;

6. *одобряет* политику ограниченного раскрытия результатов проверок по линии УППАБ-МНМ, включая оперативное уведомление о наличии вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности;

7. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать полную поддержку ИКАО:

a) подписав Меморандум о взаимопонимании в отношении УППАБ-МНМ;

b) подготавливая и представляя в ИКАО всю необходимую документацию в установленные сроки до проведения мероприятий УППАБ-МНМ, назначенных ИКАО;

c) содействуя работе групп УППАБ-МНМ во время проведения мероприятий по линии УППАБ-МНМ;

d) подготавливая и представляя соответствующий план корректирующих действий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;

e) выполняя эти корректирующие действия в сроки, согласованные государствами-членами и ИКАО;

8*bis*. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать проверки в соответствии с графиком ИКАО, если этому не препятствуют форс-мажорные обстоятельства, для обеспечения своевременного предоставления актуальной информации в поддержку других программ и мероприятий ИКАО и предотвращения негативных финансовых и административных последствий для программы проверок;

8. *просит* Генерального секретаря обеспечить долгосрочную финансовую устойчивость УППАБ-МНМ, приняв меры к тому, чтобы как можно скорее учесть потребности в финансировании ее укомплектования персоналом и мероприятий в бюджете Регулярной программы;

9. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе выполнения УППАБ-МНМ.

ДОБАВЛЕНИЕ E

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

Ассамблея,

принимая во внимание, что осуществление технических мер по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации требует финансовых ресурсов и подготовки персонала,

принимая во внимание, что несмотря на оказываемую помощь некоторые страны, в частности развивающиеся страны, не имеют системы надзора за обеспечением авиационной безопасности и до сих пор сталкиваются с трудностями при осуществлении превентивных мер в полном объеме из-за недостатка финансовых, технических и материальных ресурсов,

вновь подтверждая ценность и важность стратегической цели ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания", направленной на оказание содействия нуждающимся государствам путем расширения доступа к целевой и эффективной подготовке, помощи и мероприятиям по наращиванию потенциала в области авиационной безопасности и кибербезопасности, в то же время способствуя долгосрочной автономности государств,

1. *поручает* Генеральному секретарю содействовать расширению усилий государств-членов и других авиационных предприятий по всему миру в целях предоставления эффективной технической помощи и поддержки государствам-членам путем стимулирования согласованной, целенаправленной и приоритетной деятельности по наращиванию потенциала в области обеспечения безопасности международной авиации, руководствуясь Стратегией ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности;

2. *настоятельно призывает* государства-члены на добровольной основе предоставлять финансовые средства и взносы в натуральном выражении в целях расширения масштабов и повышения эффективности мероприятий ИКАО по укреплению авиационной безопасности;

3. *поручает* Генеральному секретарю обеспечить использование взносов, выделенных на деятельность по поддержке внедрения и развития в области авиационной безопасности, исключительно для деятельности в этой области;

4. *настоятельно призывает* те государства-члены, которые имеют возможность сделать это, способствовать осуществлению эффективной и целенаправленной деятельности по наращиванию потенциала в области авиационной безопасности. Такая деятельность должна включать в себя подготовку кадров, оказание технической помощи и поддержки внедрения и развития, передачу технологий и предоставление других необходимых ресурсов, когда это требуется, для обеспечения всем государствам возможности установить более совершенный и эффективный режим обеспечения авиационной безопасности;

5. *предлагает* государствам-членам воспользоваться возможностями ИКАО по предоставлению, содействию или координации краткосрочной и долгосрочной помощи по устранению недостатков в выполнении SARPS Приложения 17, а также возможностями ИКАО по максимальному использованию результатов проверок в рамках УППАБ для определения и выбора видов деятельности по укреплению потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности в интересах нуждающихся государств-членов;

6. *предлагает* государствам-членам рассмотреть вопрос об обращении за помощью и к другим международным организациям для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

7. *настоятельно призывает* государства-члены и организации направлять в ИКАО информацию о своих программах и мероприятиях по оказанию помощи в целях содействия эффективному и действенному использованию ресурсов;

8. *поручает* Генеральному секретарю содействовать, насколько это возможно, координации программ и мероприятий по оказанию помощи, в том числе путем сбора всей доступной информации о таких инициативах;

9. *поручает* Генеральному секретарю проводить мониторинг и оценку качества и эффективности проектов ИКАО по оказанию помощи и регулярно представлять отчеты об использовании финансовых и неденежных ресурсов, а также об оценке влияния таких взносов;

10. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны налаживать партнерские отношения в целях организации и осуществления деятельности по наращиванию потенциала, документально оформляя обязательства, принимаемые на себя каждой стороной;

11. *просит* Генерального секретаря обновить и усовершенствовать программу ИКАО по подготовке специалистов в области авиационной безопасности, включая ведение и разработку учебных~~ех~~ комплектов ~~по авиационной безопасности (УКАБ)~~ и практикумов по авиационной безопасности, ~~и~~ содействовать использованию других методов обучения специалистов по авиационной безопасности, таких как электронное обучение и комбинированное обучение;

12. *настоятельно призывает* государства-члены участвовать в мероприятиях программы ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности;

13. *просит* Генерального секретаря контролировать, развивать, популяризировать, поддерживать, обеспечивать функционирование и регулярно переоценивать сеть учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ), обеспечивая соблюдение требований в области авиационной безопасности к подготовке и достижение адекватных уровней сотрудничества;

14. *настоятельно* призывает государства-члены использовать УЦАБ ИКАО для подготовки персонала в области авиационной безопасности.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира

Ассамблея,

принимая во внимание, что права и обязанности государств-членов в соответствии с международными документами в области воздушного права по авиационной безопасности и в соответствии с принятыми Советом SARPS по авиационной безопасности могли бы быть

дополнены и усилены в ходе многостороннего и двустороннего сотрудничества между государствами-членами,

принимая во внимание, что многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой главную юридическую основу для международной коммерческой воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

принимая во внимание, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

принимая во внимание, что акцент на результаты обеспечения безопасности, признание эквивалентных мер и концепции контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, а также уважение духа сотрудничества, как изложено в многосторонних и/или двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, являются основными принципами, реализация которых может в значительной мере способствовать устойчивому развитию системы авиационной безопасности,

1. *признает,* что успеха в устранении угроз гражданской авиации можно добиться только путем совместных усилий всех заинтересованных сторон и тесного рабочего взаимодействия между национальными учреждениями и органами регулирования авиационной безопасности во всех государствах-членах;

2. *настоятельно призывает* все государства-члены включать в свои многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности, учитывая типовую статью, принятую Советом 25 июня 1986 года, и типовое соглашение, принятое Советом 30 июня 1989 года;

3. *настоятельно призывает* все государства-члены принять приведенные ниже ключевые принципы в качестве основы международного сотрудничества в сфере авиационной безопасности и обеспечивать эффективное сотрудничество в области авиационной безопасности между государствами-членами, а также с ИКАО и другими соответствующими международными организациями*:*

a) уважение духа сотрудничества, отраженного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении;

b) признание эквивалентных мер авиационной безопасности;

c) акцент на результаты обеспечения авиационной безопасности;

4. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не сделали этого, включиться в сеть координационных центров (КЦ) ИКАО по авиационной безопасности, созданную для передачи сообщений о непосредственной угрозе деятельности гражданского воздушного транспорта, в целях обеспечения в каждом государстве сети координаторов по безопасности международной авиации, и активизировать усилия по координации и сотрудничеству для обеспечения обмена передовой практикой через сайт AVSECPaedia;

5. *настоятельно призывает* ИКАО содействовать реализации инициатив, позволяющих создавать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между государствами-членами;

6. *просит* ИКАО и впредь:

a) призывать государства-члены сообщать о своем опыте сотрудничества по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;

b) анализировать различные обстоятельства и тенденции, связанные с предотвращением угроз международной гражданской авиации в различных регионах мира;

c) подготавливать рекомендации об усилении мер по предупреждению и предотвращению таких актов незаконного вмешательства;

7. *поручает* Совету предпринимать с требуемой срочностью и исполнительностью действия по устранению новых и существующих угроз гражданской авиации в целях смягчения последствий любых необоснованных нарушений воздушных перевозок в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия осуществлению единых и последовательных мер государствами-членами и поощрения эффективной передачи государствами-членами информации для пассажиров.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

признавая, что наличие угрозы гражданской авиации обусловливает необходимость разработки государствами-членами и соответствующими международными и региональными организациями эффективных глобальных ответных мер,

отмечая разработку Глобального договора Организации Объединенных Наций по координации контртеррористической деятельности, способствующего выработке общего подхода ООН к оказанию поддержки государствам-членам в осуществлении Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций и соответствующих резолюций и мандатов ООН,

1. *предлагает* Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международному агентству по атомной энергии (МАГАТЭ), Международной организации уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ), Международной морской организации (ИМО), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Исполнительному директорату Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций (ИДКТК ООН), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Всемирной таможенной организации (ВТамО), Африканскому союзу (АС), Европейскому союзу (ЕС), Арабской организации гражданской авиации (АСАО), Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международному совету

деловой авиации (МСДА), Международному координационному совету ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Ассоциации "Глобальный экспресс" (GEA), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международной ассоциации грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и другим заинтересованным сторонам продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

2. *поручает* Совету продолжать сотрудничество с Контртеррористическим комитетом (КТК) Организации Объединенных Наций в области авиационной безопасности и управления процедурами пограничного контроля в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе и поручает Генеральному секретарю использовать практический опыт Организации для оказания помощи Исполнительному директорату Контртеррористического комитета (ИДКТК) ООН при посещении стран в целях оценки усилий государств-членов по борьбе с терроризмом, включая достигнутый прогресс, сохраняющиеся недостатки и приоритетные области с точки зрения потребностей в технической помощи, а также определения связанных с терроризмом тенденций, проблем и передовой практики, применяемой в реализации соответствующих резолюций Совета Безопасности;

3. *поручает* Генеральному секретарю использовать практический опыт Организации в области обеспечения авиационной безопасности и управления процедурами пограничного контроля для поддержки работы механизма Глобального договора ООН по координации контртеррористической деятельности, способствующего выработке общего подхода ООН к предотвращению терроризма и борьбе с ним, а также оказания помощи Контртеррористическому управлению ООН (КТУ ООН) в его усилиях по предоставлению государствам-членам технической помощи и поддержки в наращивании потенциала, обеспечивая при этом координацию деятельности по оказанию помощи во избежание дублирования усилий и в целях обеспечения эффективного использования ресурсов;

4. *предлагает* государствам-членам активно поддерживать региональные группы ИКАО по вопросам обеспечения авиационной безопасности и кибербезопасности, а также программы сотрудничества в области авиационной безопасности, если таковые существуют в отдельных регионах, что крайне важно для оказания помощи государствам в реализации Стандартов ИКАО, повышения эффективности работы и содействия долгосрочной автономности программ и деятельности государств в области AVSEC.

— — — — — — — —

Зоны конфликта

13.9 В документе WP/35 Совет представил обзор мероприятий, проведенных ИКАО и государствами-членами для защиты гражданской авиации от рисков, связанных с полетами над зонами конфликта или вблизи них.

13.10 В документе WP/120 Канада при поддержке Израиля, Казахстана, Кении, Марокко, Новой Зеландии, Омана, Республики Корея, Соединенных Штатов Америки, Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международного совета деловой авиации (IBAC), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерации ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА) представляет

прогресс и будущую работу по снижению рисков в зонах конфликтов и предотвращению дальнейших трагедий, подчеркивая необходимость обновления документа Doc 10084, усиления координации между гражданскими и военными и совершенствования структуры Координационной группы по чрезвычайным ситуациям (ССТ). В документе также содержится призыв, среди прочего, повысить осведомленность о *Руководстве ИКАО по сотрудничеству гражданских и военных органов при организации воздушного движения* (документ Doc 10088) и разработать пакет мер ИКАО по внедрению (iPack) в отношении зон конфликтов, охватывающий поддержку осуществления, инструктивный материал по ССТ и профессиональную подготовку.

13.11 В документе WP/201 Египет подчеркивает свою роль в оказании помощи пострадавшим от конфликта государствам в реинтеграции в глобальную гражданскую авиацию посредством сотрудничества в области обеспечения авиационной безопасности, наращивания потенциала и эксплуатационной поддержки. В дополнение к информации об усилиях Египта в этом документе ИКАО предлагается оказывать другим государствам помощь в преодолении конфликтов или кризисов и к государствам-членам обращен настоятельный призыв делиться техническим опытом и предоставлять эксплуатационную поддержку.

Обсуждение

13.12 Комитет подтвердил настоятельную необходимость продолжения глобальных усилий по усилению управления рисками в зонах конфликтов в международной гражданской авиации. Несмотря на то, что ИКАО разработала всеобъемлющие инструктивные материалы, которые содержатся в третьем издании *Руководства по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них* (Doc 10084), их применение в разных государствах и разными эксплуатантами остается неравномерным. Было также отмечено, что существующие инструктивные материалы должны развиваться, чтобы отражать возникающие риски, включая создание помех для работы Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS); растущее использование современных систем вооружения, в том числе предназначенных для использования в военных целях различными субъектами такими способами, которые ставят под угрозу гражданскую авиацию; и вооруженные БПЛА. Поэтому Комитет рекомендовал ИКАО пересмотреть документ Doc 10084 для устранения выявленных пробелов и преодоления повышенной уязвимости.

13.13 Комитет отметил, что отсутствие установленных протоколов для обмена информацией, касающейся зон конфликта, препятствует эффективной координации между соответствующими заинтересованными сторонами, включая эксплуатантов воздушных судов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. В этой связи Комитет поддержал глобальные инициативы, такие, как Инициатива по более безопасному небу, в качестве эффективного средства обмена передовым опытом и информацией и предложил государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам присоединиться к таким усилиям.

13.14 Комитет также подчеркнул важность создания структурированных рамок для сотрудничества между гражданскими и военными органами, признав проблемы, связанные с взаимодействием с военными заинтересованными сторонами. С этой целью документ ИКАО Doc 10088 был определен в качестве ключевого ориентира для содействия такому сотрудничеству, поскольку он обеспечивает выполнение государствами как национальных требований, так и обязательств по Чикагской конвенции.

13.15 Комитет приветствовал участие и финансовую поддержку Канады для разработки iPack ИКАО по зонам конфликтов, который должен стать практическим инструментом для оказания

помощи государствам в эффективном снижении рисков для авиационной безопасности и безопасности полетов гражданской авиации над зонами конфликтов и вблизи них. В частности, Комитет отметил необходимость того, чтобы iPack обеспечивал инструктивный материал и осведомленность о группах по координации действий в чрезвычайных ситуациях, которые предназначены для обеспечения безопасности полетов гражданской авиации с минимальным перерывом в воздушном сообщении в случае нарушения воздушного пространства, создаваемого зоной конфликта.

13.16 Наконец, Комитет рассмотрел международные и региональные усилия затронутых вооруженными конфликтами государств по восстановлению обслуживания воздушного движения и снижению связанных с ним рисков. В связи с этим Комитет высоко оценил усилия Египта по оказанию поддержки пострадавшим от конфликта государствам в восстановлении международного воздушного сообщения посредством сотрудничества в области авиационной безопасности и признал такие усилия практической моделью достижения стратегической цели "Ни одна страна не остается без внимания". Он призвал ИКАО и государства-члены продолжать оказывать помощь тем государствам, которые выходят из кризиса, посредством использования структурированных механизмов двусторонней помощи, которые позволяют оказывать техническую и эксплуатационную поддержку в соответствии с положениями и инструктивными материалами ИКАО.

13.17 В заключение Комитет подчеркнул центральную руководящую роль ИКАО в руководстве мировым сообществом гражданской авиации в целях определения приоритетов и усиления мер по снижению рисков, связанных с полетами в зонах конфликтов или вблизи них. Комитет, приняв к сведению замечания некоторых государств-членов, принял решение представить на утверждение пленарного заседания резолюцию *"Устранение риска для гражданской авиации, возникающего в зонах конфликтов"*, как это предлагается в добавлении к документу WP/35, в которой, в частности, содержится призыв к разработке специальной программы работы ИКАО по зонам конфликтов с целью помочь государствам и операторам снизить риски и лучше управлять закрытием и открытием воздушного пространства.

13.18 Несколько государств выступили с оговорками в отношении упоминаний о рейсе 8243 авиакомпании "Азербайджанские авиалинии" и рейсе MH17 авиакомпании "Малайзийские авиалинии" в документе WP/35 и в проекте резолюции, прилагаемом к этому документу.

Резолюция 13/3. Устранение риска для гражданской авиации, возникающего в зонах конфликтов

Ассамблея,

напоминая о трагическом происшествии 25 декабря 2024 года с воздушным судном авиакомпании "Азербайджанские авиалинии", выполнявшим рейс 8243, и с серьезной обеспокоенностью отмечая аналогичные случаи уничтожения гражданских воздушных судов над зоной конфликта или вблизи нее, включая уничтожение в 2020 году воздушного судна авиакомпании "Международные авиалинии Украины", выполнявшего рейс 752, и в 2014 году – воздушного судна авиакомпании "Малайзийские авиалинии", выполнявшего рейс 17,

напоминая о том, что статья 3 *bis Конвенции о международной гражданской авиации* подтверждает принцип неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете,

напоминая, что в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и Приложениями к ней государства-члены должны принимать превентивные меры в контролируемом ими воздушном пространстве, включая своевременное распространение информации об установлении запретных зон, зон ограничения полетов или опасных зон в зависимости от обстоятельств, когда военная деятельность или конфликт представляют угрозу гражданской авиации,

признавая возросшую сложность процесса управления рисками в зонах конфликтов, включая угрозы, связанные с использованием беспилотных авиационных систем (UAS) военного или боевого назначения, созданием радиочастотных помех (RFI) работе глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), применением систем радиоэлектронной борьбы и противовоздушной обороны,

напоминая о том, что согласно резолюции A41-8 Ассамблеи, координация действий гражданских и военных органов должна способствовать обмену соответствующей информацией с пользователями воздушного пространства, особенно при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них,

признавая необходимость повышения координации действий, своевременного распространения информации о рисках и принятия решений, а также подготовки обновленного инструктивного материала для государств и эксплуатантов,

напоминая о том, что одним из основных устремлений Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 гг. является достижение нулевой смертности в международной авиации от авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства,

1. *решительно осуждает* применение оружия против гражданских воздушных судов в полете, и напоминает, что в случае перехвата нельзя ставить под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна;

2. *подтверждает*, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, как указано в статье 3 *bis Конвенции о международной гражданской авиации*;

3. *настоятельно призывает* все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее ратифицировать Протокол о включении статьи 3 *bis* в *Конвенцию о международной гражданской авиации*;

4. *призывает* государства-члены определять и принимать надлежащие меры в контролируемом ими воздушном пространстве, а также уведомлять об их принятии в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и Приложениями к ней, включая своевременное распространение информации об установлении запретных зон, зон ограничения полетов или опасных зон в зависимости от обстоятельств, когда военная деятельность или конфликт представляют угрозу гражданской авиации;

5. *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться соответствующей информацией с поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами воздушных судов, находящимися в их ведении, и добиваться проведения ими своевременной оценки риска, возникающего при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них, и принятия мер по его снижению;

6. *настоятельно призывает* государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов при принятии решений по планированию полетов учитывать обновленную оценку риска и соответствующие меры по снижению риска, принимая во внимание информацию о зонах конфликтов, полученную всеми разумными способами;

7. *призывает* государства-члены повышать и укреплять сотрудничество между гражданскими и военными органами в области организации воздушного движения (ОрВД), а также поддерживать разработку и внедрение региональной системы ОрВД в условиях чрезвычайных ситуаций;

8. *призывает* государства-члены поддержать глобальные инициативы, такие как инициатива *"Более безопасное небо"*, в качестве эффективного средства обмена передовым опытом и информацией, включая существующие региональные инициативы, и содействовать эффективному внедрению глобальных стандартов и инструктивных материалов по снижению риска для гражданской авиации, связанного с зонами конфликтов;

9. *поручает* Совету продолжать процесс обновления соответствующих документов ИКАО, в том числе *Руководства по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них* (Doc 10084), с целью отразить в них современные эксплуатационные и технологические угрозы, включая нападения с использованием боевых беспилотных авиационных систем (UAS), RFI GNSS и средств электронной борьбы;

10. *поручает* Совету обеспечить разработку специальной программы работы ИКАО, связанной с зонами конфликтов, в поддержку всеохватных усилий в рамках ИКАО;

11. *поручает* Совету следить за выполнением положений настоящей Резолюции и доложить о соответствующих результатах на следующей очередной сессии Ассамблеи.

— — — — — — — —

Опыт участия в реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)

13.19 В документе WP/370 Белиз от имени государств – членов Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА) настоятельно призывает государства укреплять политику, стратегии и меры авиационной безопасности в отношении внутренних коммерческих полетов в целях предотвращения и смягчения последствий незаконного вмешательства. Государствам рекомендуется усилить системы обнаружение угроз во внутренних аэропортах, стандартизировать процедуры авиационной безопасности в соответствии с SARPS ИКАО, повысить осведомленность, обучать персонал и улучшить межведомственную координацию.

13.20 В документе WP/470 Боливия описывает внедрение своей новой Государственной системы управления авиационной безопасностью, которая способствовала подготовке Боливии к проверке по линии Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (МНМ-УППАБ). Система также включает в себя инструмент для сбора, обработки и анализа данных о авиационной безопасности гражданской авиации. Боливия призывает государства использовать цифровые инструменты для управления данными по авиационной безопасности, а также поощряет обмен знаниями.

13.21 В документе WP/118 Бразилия при поддержке 16 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представила информацию о работе своей группы по авиационной безопасности как успешный пример воплощения приоритетных задач ГПАБ в жизнь и представляет информацию о передовой практике Бразилии в области укрепления авиационной безопасности. Государствам рекомендуется принять аналогичные меры для продвижения глобальных приоритетов ГПАБ.

13.22 В документе WP/398 Оман подтверждает свою приверженность авиационной безопасности и демонстрирует это, в частности, своей приверженностью делу обучения специалистов в области авиационной безопасности и информацией о работе своих органов авиационной безопасности, а также поощряет международное сотрудничество для обмена знаниями, опытом и ресурсами.

13.23 В документе WP/239 Revision No. 1 Панама при поддержке 14 государств – членов ЛАКГА представляет описание опыта государства по внедрению односторонних мер OSS в других государствах региона. Признавая, что OSS зависит от наличия надежной программы проверки и учитывая существующие инструктивные материалы и расстановку приоритетов Группой экспертов AVSEC, Комитету предлагается рассмотреть необходимость разработки дополнительных инструктивных материалов соответствующими группами экспертов.

13.24 В документе WP/100 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств подчеркивает, что достижение амбициозных целей требует усиления надзора за обеспечением авиационной безопасности и расширения сотрудничества между государствами. В документе указывается, что ориентир в 65 % государств, достигших или превышающих показатель в 75 % эффективной реализации (EI) в течение двух лет, является амбициозным, но достижимым при активизации усилий и повышенном внимании к этому вопросу.

Обсуждение

13.25 Комитет выразил признательность за документы WP/118 и WP/470, а также за указанный в них ценный опыт в области согласования национальных мероприятий и систем авиационной безопасности в поддержку ГПАБ. Комитет просил Совет при поддержке соответствующих технических органов изучить дополнительные пути оказания помощи государствам в применении ГПАБ на основе механизма обмена опытом, приведенном во втором издании, и в содействии обмену передовым опытом на глобальном уровне. Кроме того, Комитет принял к сведению приверженность Омана делу обеспечения авиационной безопасности, изложенную в документе WP/398, и призвал государства, региональные группы и международные организации принять к сведению имеющиеся экспертные знания и возможности для расширения сотрудничества и взаимодействия.

13.26 При рассмотрении документа WP/100 несколько государств выразили сомнение в том, что данные МНМ-УППАБ являются лучшим инструментом для оценки прогресса государства в достижении этапов ГПАБ и желательной цели. Комитет отметил трудности, связанные с обеспечением координации и доступности технической помощи для достижения установленных контрольных показателей ГПАБ, а также предложение об увеличении частоты проверок по линии МНМ-УППАБ. Комитет предостерег от того, чтобы полагаться исключительно на увеличение числа проверок, и отметил ограниченность ресурсов МНМ-УППАБ, а также рекомендовал передать документ на рассмотрение Специальной группы по УППАБ. Комитет призвал государства признать важность всех приоритетных областей в рамках ГПАБ и подчеркнул ценность глобального

сотрудничества и взаимодействия, в частности, посредством реализации таких инициатив, как обмен информацией и экспертная оценка, как подчеркивается в документе.

13.27 Что касается предложения, изложенного в документе WP/239 Revision No. 1 в отношении разработки дополнительных инструктивных материалов и предоставления технической помощи для оказания государствам поддержки в осуществлении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), то Комитет признал предпринимаемые региональные усилия по внедрению механизмов осуществления OSS посредством тесного сотрудничества и обмена передовым опытом и знаниями. Комитет отметил преимущества механизмов осуществления OSS за счет избежания дублирования мер безопасности, только если такие механизмы обеспечивают внедрение и постоянное поддержание впоследствии высочайшего уровня безопасности, учитывая изменения в угрозах и факторах риска, инновации в практике и процессах применения мер авиационной безопасности и достижения в передовых технологиях досмотра. Также Комитет принял к сведению просьбу, касающуюся информирования всех государств и заинтересованных сторон отрасли о механизмах осуществления OSS, чтобы они могли предпринять соответствующие шаги, и призвал государства-члены проявлять взвешенность и внимательность при внедрении и применении системы OSS. Кроме того, Комитет, отметив замечания о том, что фокусом компетенции ИКАО должна оставаться международная гражданская авиация, в то же время выразил поддержку изложенному в документе WP/370 посланию, которое напомнило всем государствам о важности обеспечения того, чтобы внутренние операции по обеспечению авиационной безопасности были столь же надежными и устойчивыми, как и те, которые применяются к международным полетам.

13.28 В заключение Комитет признал усилия и твердую приверженность государств и заинтересованных сторон отрасли делу продвижения ГПАБ с учетом амбициозной цели и глобальных приоритетов, а также дал некоторые рекомендации относительно будущих изменений/улучшений ГПАБ.

Продвижение инноваций в авиационной безопасности

13.29 В документе WP/86 Китай рассказывает о своем прогрессе в использовании искусственного интеллекта (ИИ) для автоматического обнаружения запрещенных предметов на изображениях, полученных при досмотре с использованием рентгеновского оборудования. В документе предлагается изучить возможность применения технологии распознавания изображений при помощи ИИ для повышения эффективности досмотра, включая ее интеграцию с открытой архитектурой (ОА) в системах досмотра в целях авиационной безопасности.

13.30 В документе WP/199 Республика Корея при поддержке Китая, отмечая растущее использование ИИ в средствах авиационной безопасности, таких как автоматизированные системы обнаружения запрещенных предметов (APIDS) и интеллектуальные металлодетекторы, которые улучшают обнаружение угроз, подчеркивает необходимость международного инструктивного материала по сертификации производительности систем с поддержкой ИИ.

13.31 В документе WP/79, представленном Саудовской Аравией, подчеркивается растущая сложность и риски для авиационной безопасности в секторе грузовых авиаперевозок из-за растущих объемов перевозок и увеличения числа заинтересованных сторон и подчеркивается необходимость цифровой трансформации в соответствии с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). Комитету было предложено рассмотреть предложение ИКАО об организации международного симпозиума по цифровой трансформации в области авиационной безопасности, который будет организован Саудовской Аравией.

13.32 Объединенные Арабские Эмираты в документе WP/419 подчеркивают преобразующий потенциал ИИ в области обеспечения авиационной безопасности и гражданской авиации в целом, отмечая при этом связанные с этим риски. Государствам было рекомендовано укреплять сотрудничество с другими государствами и отраслью для обмена информацией о возникающих тенденциях в области ИИ, чтобы полностью реализовать потенциал ИИ для обеспечения более безопасных, надежных и эффективных авиаперевозок.

13.33 В документе WP/233 Revision No. 1, представленном Международным советом аэропортов (МСА) при поддержке Бразилии, Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Иордании и Объединенных Арабских Эмиратов, подчеркивается необходимость согласованного, глобально скоординированного подхода к испытаниям и сертификации передовых средств авиационной безопасности на основе двустороннего и многостороннего сотрудничества. В документе признается роль ИКАО в оказании помощи государствам-членам в расширении сотрудничества, поощрении взаимного признания и модернизации систем сертификации.

Обсуждение

13.34 Комитет рассмотрел документы WP/86, WP/199 и WP/419, которые касаются преобразующего потенциала ИИ в области авиационной безопасности, особенно в областях систем проверки авиационной безопасности, сертификации, эксплуатационной эффективности, осведомленности о рисках и повышения квалификации персонала. Принимая к сведению различные инициативы в этой области, осуществляемые государствами, такие, как успешные пилотные проекты на местах с использованием ИИ для автоматического обнаружения запрещенных предметов (APIDS), Комитет подчеркнул необходимость в согласованных системах сертификации и методологиях оценки эффективности, специфичных для ИИ, отметив увеличение числа запросов на сертификацию интегрированного ИИ -оборудования, признавая при этом, что государства несут ответственность за сертификацию.

13.35 Комитет признал важность международного сотрудничества и обмена информацией при обеспечении защиты конфиденциальной информации в текущих усилиях по разработке и внедрению ИИ в целях авиационной безопасности в рамках согласованного подхода, особенно в системах проверки в целях авиационной безопасности. Поэтому Комитет счел, что обмен информацией и сотрудничество в области тестирования систем обеспечения авиационной безопасности с использованием ИИ между государствами могут помочь унифицировать подходы и укрепить доверие к технологиям ИИ. Комитет также отметил растущую потребность в инструктивных материалах по методологиям оценки эффективности и критериям сертификации, специфичным для ИИ.

13.36 Учитывая вышесказанное, Комитет приветствовал недавнее создание Целевой группы AVSECP по ИИ (TF-AI) для разработки комплексных стратегий осуществления, направленных на повышение авиационной безопасности и эффективности авиаперевозок, признав ее в качестве надлежащего форума для решения ключевых вопросов, в частности обмена информацией, координации и сертификации функций на основе ИИ. В связи со сквозным характером технологий ИИ в авиации он также призвал ИКАО координировать свои усилия по этому вопросу с AVSECP, другими соответствующими консультативными группами технических экспертов ИКАО и экспертными группами, если потребуется. Кроме того, для обеспечения ответственного, этичного и непредвзятого использования технологии ИИ в области обеспечения авиационной безопасности Комитет подчеркнул, что все заинтересованные стороны должны

помнить о рисках и ограничениях такой технологии и что осторожность и всестороннее понимание этого имеют первостепенное значение.

13.37 В документе WP/79 Комитет рассмотрел вопрос об увеличении объема грузов и усложнении цепочек поставок грузовых авиаперевозок. Отметив вызовы авиационной безопасности, связанные с быстрым ростом глобального сектора грузовых авиаперевозок, а также потенциальную возможность использования пробелов и уязвимостей в области авиационной безопасности, Комитет поддержал общие принципы цифровой трансформации для обеспечения авиационной безопасности грузовых авиаперевозок и рекомендовал соответствующей группе экспертов ИКАО изучить возможность организации мероприятия, направленного на содействие такой инициативе.

13.38 Комитет признал проблемы, связанные с тестированием и сертификацией оборудования для обеспечения авиационной безопасности, а также отсутствие согласованного и глобально скоординированного подхода к ним, как подробно описано в документе WP/233 Revision No. 1. Отмечая необходимость обеспечения эффективной координации усилий в процессах тестирования и сертификации оборудования для обеспечения авиационной безопасности, Комитет решительно поддержал меры, принимаемые государствами-членами и соответствующими заинтересованными сторонами в целях укрепления сотрудничества с помощью созданных или новых механизмов взаимодействия.

13.39 Кроме того, Комитет поддержал предложение Международного совета аэропортов (МСА) о внесении в преамбулу сводного заявления изменений, касающихся решения проблем, связанных с существующей системой тестирования и сертификации оборудования для досмотра в целях обеспечения авиационной безопасности. Эта обновленная преамбула, зачитанная с места, заменила собой предложенную в документе WP/233 Revision No. 1, при этом Комитет поддержал два дополнительных положения к постановляющей части сводного заявления, содержащиеся в добавлении А к указанному документу.

Расстановка приоритетов в работе по обеспечению авиационной безопасности

13.40 В документе WP/102, представленном при поддержке Канады и Соединенных Штатов Америки, Австралия подчеркивает, что авиационный сектор сталкивается с динамичным и все более сложным спектром угроз. Учитывая рост нетрадиционных факторов угрозы, ИКАО рекомендуется обеспечить более прочные связи между авиационной безопасностью, кибербезопасностью и упрощением формальностей и к государствам-членам и отрасли обращен призыв тесно сотрудничать в рамках ИКАО, особенно в рамках групп экспертов по авиационной безопасности, кибербезопасности и упрощению формальностей.

13.41 В документе WP/454, представленном Колумбией при поддержке 16 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) и Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Совету ИКАО и государствам-членам предлагается уделять приоритетное внимание регулированию и контролю беспилотных авиационных систем (UAS) в целях обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, защиты инфраструктуры и жизни людей путем принятия нормативно-правовой базы, стандартов безопасной эксплуатации, стратегий информирования заинтересованных сторон и общественности, глобальной системы обмена данными об угрозах и межведомственной координации для сведения к минимуму рисков террористического или незаконного использования.

13.42 В документе WP/111, представленном Данией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ и поддержанном Бразилией, Казахстаном, Перу и Международным советом деловой авиации (IBAC), рассказывается о возможностях, открывающихся благодаря технологическому прогрессу, и о важности нормативно-правовой базы, позволяющей внедрять инновации. В этой связи подчеркивается важность адресной помощи для сокращения технологического разрыва между государствами, а также отмечена важнейшая роль профессиональных кадров в поддержании глобальной авиационной безопасности. Комитету предлагается рассмотреть необходимость проведения в течение предстоящего трехлетнего периода Конференции высокого уровня по авиационной безопасности для подтверждения приверженности государств делу обеспечения авиационной безопасности и разработки стратегии ИКАО Следующее поколение авиационных специалистов AVSEC.

13.43 В документе WP/482, представленном Оманом, подчеркивается, что все более широкое использование UAS привело к возникновению растущих вызовов авиационной безопасности в экосистеме гражданской авиации, и содержится призыв к ИКАО разработать согласованные правила использования UAS для противодействия возникающим угрозам, связанным с незаконным использованием UAS, а также для укрепления международного сотрудничества и обмена информацией в целях противодействия трансграничным рискам.

13.44 В документе WP/200 Саудовская Аравия обращает внимание на проблемы авиационной безопасности, создаваемые перспективной аэромобильностью (AAM) и связанными с ней технологиями, такими как UAS и городская воздушная мобильность (UAM), включая риски несанкционированного доступа, кибератак и неправомерного использования террористами.

13.45 В документе WP/78 Revision No 1, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами и поддержанном Бразилией, Иорданией, Нигерией, Катаром, Республикой Корея, Саудовской Аравией, Сенегалом, Южной Африкой и Соединенными Штатами Америки, подчеркивается важность международного сотрудничества, координации и поддержки в области авиационной безопасности. Государствам настоятельно рекомендуется укреплять сотрудничество в соответствии с установленными принципами и поощряются добровольные взносы, ресурсы и экспертная поддержка для активизации деятельности по наращиванию потенциала, включая МНМ-УППАБ, путем предоставления экспертов на краткосрочной и долгосрочной основе.

13.46 В документе WP/119 Соединенное Королевство подчеркивает необходимость приоритизации работы ИКАО в области авиационной безопасности в условиях сохраняющихся угроз и ограниченных ресурсов. Комитету предлагается рассмотреть вопрос о необходимости достижения многолетних целей в области авиационной безопасности, которые должны быть дополнительно определены и скоординированы через AVSECP, а также совместно с Секретариатом, чтобы сосредоточиться на вопросах с высокой отдачей.

13.47 В документе WP/117, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств, подчеркивается растущая угроза недисциплинированного и нарушающего порядок поведения пассажиров для авиационной безопасности и операций как в полете, так и в аэропортах. В документе содержится призыв к государствам, организациям и ИКАО укреплять правовые рамки, обеспечивать последовательное правоприменение, расширять международное сотрудничество и проводить глобальные информационные кампании.

13.48 В документе WP/241 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) определяет области для потенциального совершенствования работы органов ИКАО по авиационной безопасности и инструктивных материалов. В этом контексте Ассамблее предлагается призвать все государства-члены, в том числе те, которые участвуют в деятельности органов ИКАО по авиационной безопасности, использовать технический вклад отрасли для дальнейшего укрепления безопасности полетов и авиационной безопасности.

Обсуждение

13.49 В связи с тем, что угрозы для гражданской авиации, включая нетрадиционные угрозы, становятся все более сложными, как отмечается в документе WP/102, государствам-членам было настоятельно рекомендовано обеспечить, чтобы глобальное реагирование на эти меняющиеся угрозы оставалось эффективным. Подчеркивая важность постоянного уделения внимания вопросам авиационной безопасности, Комитет призвал к более тесному сотрудничеству между группами экспертов по авиационной безопасности, упрощению формальностей и кибербезопасности.

13.50 Исходя из этого и приняв к сведению документ WP/111, Комитет подчеркнул, что борьба с такими развивающимися угрозами требует инвестиций как в передовые технологии, так и в квалифицированных специалистов, отметив, однако, что некоторые государства по-прежнему нуждаются в поддержке в этих областях. Соответственно, Комитет согласился с тем, что ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке стратегии AVSEC для авиационных специалистов следующего поколения в целях укрепления кадрового потенциала на глобальном уровне. С учетом всех этих приоритетов была выражена широкая поддержка созыва Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/3) в течение следующего трехлетнего периода в Монреале, Канада, и Комитет рекомендовал Ассамблее передать этот вопрос Совету для решения задач, связанных с организацией, повесткой дня и условиями проведения мероприятия.

13.51 В нескольких документах, включая WP/200, WP/454 и WP/482, подчеркивались риски, связанные с потенциальным неправомерным использованием передовых средств воздушной мобильности и дронов, а также подчеркивалась необходимость разработки согласованных правил. Комитет призвал государства-члены усилить национальное регулирование, там, где это целесообразно, и исходя из контекста угроз и факторов риска для контроля и осведомленности беспилотных воздушных судах, улучшить межведомственную координацию и обмениваться данными об угрозах во всем мире. Проект инструктивных материалов был одобрен, и было поддержано дальнейшее изучение этого вопроса соответствующими группами экспертов ИКАО.

13.52 Комитет признал, что содействие обеспечению авиационной безопасности требует международного сотрудничества, координации и поддержки, как это отмечено в документе WP/78 Revision No. 1. В связи с этим государствам было рекомендовано предоставлять добровольные взносы и ресурсы, в том числе экспертов по авиационной безопасности, для краткосрочных и долгосрочных назначений, для поддержки целевых мероприятий по наращиванию потенциала и МНМ-УППАБ. В этом контексте и учитывая нехватку ресурсов, отмеченную в документе WP/119, Комитет решительно поддержал необходимость эффективной приоритизации работы в области авиационной безопасности и разработки многолетних целей, координируемых через AVSECP и Секретариат ИКАО в рамках этого процесса приоритизации.

13.53 Что касается растущей проблемы недисциплинированных пассажиров, описанной в документе WP/117, то Комитет рассмотрел необходимость принятия во всем мире последовательных мер в соответствии с применимыми инструктивными материалами ИКАО, совместных действий и поддержки кампаний по повышению осведомленности пассажиров.

Некоторые государства выразили обеспокоенность по поводу ряда мер, предложенных в документе, и Комитет счел, что эти вопросы требуют дальнейшего изучения, отметив, что ответственность за решение этой проблемы распределена между несколькими органами ИКАО, включая Юридический комитет и группы технических экспертов. В частности, в отношении предложения о пересмотре Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и Приложения 17 *"Авиационная безопасность"* в целях решения проблемы недисциплинированных пассажиров Комитет рекомендовал соответствующим группам экспертов ИКАО рассмотреть дальнейшие шаги с учетом предложений, изложенных в документе.

13.54 В заключение Комитет высоко оценил роль отрасли в обеспечении вклада в деятельность ИКАО и ее технических органов, таких как AVSECP, как это подчеркивается в документе WP/241. Такой вклад по-прежнему имеет важное значение, и государствам, особенно тем, которые активно участвуют в работе групп экспертов ИКАО по авиационной безопасности, было рекомендовано продолжать широко использовать вклад отрасли при разработке положений и совершенствовании инструктивных материалов.

Авиационная кибербезопасность

13.55 В документе WP/12 Revision No. 1, представленном Советом, содержится обзор деятельности ИКАО в области авиационной кибербезопасности за прошедшие три года и предлагается обновить резолюцию A41-19 по решению проблем кибербезопасности в гражданской авиации, с тем чтобы подчеркнуть необходимость усиления защиты и устойчивости к киберугрозам, что отражает текущее развитие работы ИКАО в этой области.

13.56 В документе WP/240, представленном Бразилией, изложены ее инициативы по укреплению киберустойчивости в соответствии со Стратегией ИКАО в области авиационной кибербезопасности, в частности по элементу 6 (Планирование мероприятий на случай инцидентов и действий в чрезвычайных ситуациях) и элементу 7 (Наращивание потенциала, подготовка персонала и формирование культуры кибербезопасности), и государствам предлагается поощрять планы управления киберинцидентами и проводить регулярные кибер-учения с участием соответствующих заинтересованных сторон с использованием их опыта.

13.57 В документе WP/369, представленном Колумбией и поддержанном 16 государствами – членами ЛАКГА, к государствам обращен призыв укреплять кибербезопасность путем осуществления Стратегии ИКАО в области авиационной кибербезопасности и Плана действий в области кибербезопасности, адаптированных к национальным условиям посредством укрепления организационной культуры, технологической инфраструктуры и нормативно-правовой базы, и ИКАО предлагается разработать инструмент самооценки для государств для измерения уровня зрелости их систем авиационной кибербезопасности.

13.58 В документе WP/371, представленном Кубой и поддержанном 17 государствами – членами ЛАКГА, подчеркивается влияние человеческого фактора на развитие и эффективность работы персонала в области авиационной безопасности. Особое внимание уделяется разработке комплексных стратегий укрепления как человеческого фактора, так и управления кибербезопасностью, включая согласование с Приложением 17 и Стратегией ИКАО в области авиационной кибербезопасности и подчеркивается важность международного сотрудничества, оценки рисков, непрерывного обучения персонала и создания надежной культуры кибербезопасности.

13.59 В документе WP/124, представленном Данией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛя и поддержанном Бразилией, Казахстаном и Перу, подчеркивается необходимость целостного подхода к обеспечению кибербезопасности авиации для преодоления разрозненных усилий по снижению рисков. Ключевые принципы включают в себя надежную структуру управления, интеграцию авиационной безопасности в системы, упреждающее управление киберрисками в соответствии с протоколами по безопасности полетов и авиационной безопасности, а также обучение на основе компетенций по всем авиационным дисциплинам.

13.60 В документе WP/324, представленном Сальвадором от имени государств – членов КОСЕСНА, содержится информация о текущей практике в области кибербезопасности в государствах – членах КОСЕСНА и определены ключевые области для совершенствования в целях повышения устойчивости к возникающим киберугрозам, содержится призыв к ИКАО оказать поддержку государствам в создании нормативно-правовой базы, повышении компетентности персонала и разработке планов обеспечения киберустойчивости, способствующих включению кибербезопасности в национальные программы безопасности гражданской авиации (НПБГА).

13.61 В документе WP/101, представленном Марокко, подчеркивается важность содействия координации между органами гражданской авиации и кибербезопасности на национальном уровне для обеспечения согласованного подхода. В документе отмечается, что пункт 2.4 Плана действий ИКАО по обеспечению кибербезопасности (ПДоК) направлен на совершенствование управления с помощью таких механизмов координации, и содержится призыв к ИКАО рассмотреть вопрос о разработке дальнейших инструктивных материалов по этому вопросу.

13.62 В документе WP/438, представленном Оманом, излагается его опыт в области регулирования кибербезопасности авиации и взаимодействия с МНМ-УППАБ, а также содержится призыв к другим государствам рассмотреть опыт Омана в создании единой структуры управления кибербезопасностью.

13.63 В документе WP/453, представленном Венесуэлой и поддержанном 16 государствами – членами ЛАКГА, подчеркивается международный характер вопросов авиационной кибербезопасности, требующий коллективного, скоординированного подхода, учитывающего индивидуальные возможности государств, а также региональный контекст, влияющий на ландшафт киберугроз, и предлагается создать региональные группы по авиационной кибербезопасности в регионах ИКАО для содействия осуществлению положений и инструктивных материалов ИКАО.

13.64 В документе WP/165, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и поддержанном Международной федерацией ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА), ИКАО предлагается создать внутреннюю, скоординированную структуру управления для борьбы с цифровыми угрозами в области безопасности полетов, авиационной безопасности и эксплуатационной деятельности, первоначально сосредоточив внимание на преднамеренных и злонамеренных угрозах. Документ также призывает ИКАО ускорить разработку Стандартов и инструктивных материалов для установления последовательных и эффективных показателей кибербезопасности во всей авиационной экосистеме.

Обсуждение

13.65 При обсуждении документа WP/12 Комитет с удовлетворением отметил развитие работы ИКАО в области авиационной кибербезопасности за прошедший трехгодичный период и высоко оценил деятельность ИКАО и ее групп экспертов. В частности, Комитет приветствовал продвижение работы по выявлению потенциальных пробелов в Стандартах ИКАО в отношении авиационной кибербезопасности, а также постоянную разработку политики в области авиационной кибербезопасности, инструктивных материалов, наращивания потенциала и инициатив по повышению осведомленности.

13.66 Комитет рассмотрел предложенную резолюцию 13/2 и постановил рекомендовать Ассамблее принять ее с двумя поправками вместо резолюции A41-19 *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"*.

Резолюция 13/2. "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"

Ассамблея,

принимая во внимание, что глобальная система авиации представляет собой чрезвычайно сложную и ~~интегрированную~~ взаимосвязанную систему, включающую в себя данные, информацию и системы, которые имеют критически важное значение для безопасности полетов ~~и~~, авиационной безопасности, эффективности и потенциала гражданской авиации,

принимая к сведению, что авиационная отрасль все больше зависит от наличия~~,~~ и целостности ~~и конфиденциальности~~ данных, информации~~, данных~~ и систем, а в определенных обстоятельствах и от их конфиденциальности,

признавая, что авиационная кибербезопасность имеет решающее значение для устойчивого и эффективного развития воздушного транспорта, в связи с чем ей необходимо уделять первоочередное внимание и выделять на ее обеспечение надлежащие ресурсы,

учитывая, что киберугрозы для гражданской авиации ~~быстро и~~ постоянно изменяются и становятся все более масштабными, сложными и частыми, что авиация по-прежнему представляет собой цель для злоумышленников ~~правонарушителей~~ как в киберпространстве, так и в физическом пространстве, а также то, что ~~масштаб~~ киберугрозы ~~может достичь уровня, на котором может быть нанесен вред критически важным системам~~ могут представлять значительный риск для критической инфраструктуры гражданской авиации, что может поставить под угрозу безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал гражданской авиации ~~во всем мире~~,

~~*признавая, что не все события в области кибербезопасности киберинциденты, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал гражданской авиации, носят противоправный и/или злонамеренный характер по отношению к гражданской авиации,*~~

признавая многогранность и комплексный характер вызовов и решений в области кибербезопасности и отмечая способность киберрисков одновременно воздействовать и распространяться на широкий круг авиационных областей ~~и быстро распространяться~~,

признавая, что не все ~~события в области кибербезопасности~~ киберинциденты, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал гражданской авиации, носят противоправный ~~и~~/или злонамеренный характер по отношению к гражданской авиации,

подтверждая обязательства по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и непрерывности деятельности гражданской авиации, предусмотренные *Конвенцией о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенцией),

учитывая, что *Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция) и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекинский протокол), укрепят глобальные международные правовые рамки в целях введения уголовной ответственности за совершение ~~борьбы с~~ кибератак~~ами~~ на международную гражданскую авиацию ~~как с преступлениями~~, и, следовательно, широкая ратификация и внедрение государствами-членами этих документов обеспечит повсеместное предотвращение таких нападений и наказание за них ~~в любой точке мира~~,

подтверждая важность и безотлагательность ~~решения проблем~~ повышения ~~кибербезопасности~~ защищенности и ~~кибер~~устойчивости критически важных данных, информации и систем гражданской авиации ~~и ее данных и информации~~ ~~от~~ к киберугрозам и рисков ~~опасностей~~, в том числе в контексте гражданской ~~и военной~~ авиации и других связанных с ней секторов;

рассматривая необходимость совместной работы по созданию эффективной и координированной глобальной основы ~~для решения проблем~~ по кибербезопасности в авиации ~~и поддержки кибербезопасности и киберустойчивости глобальной системы авиации~~ в целях согласованного и непрерывного обеспечения защиты и устойчивости этого сектора к киберугрозам и рискам~~, которые могут подрывать основы безопасности полетов и/или авиационной безопасности гражданской авиации~~,

признавая руководящую роль и деятельность ИКАО в области авиационной кибербезопасности ~~и киберустойчивости~~, вносящих значительный вклад в комплексный подход к этому вопросу в рамках различных авиационных дисциплин,

признавая, что авиационная кибербезопасность должна быть согласована на глобальном, региональном и национальном уровнях в ~~целях~~ поддержку обеспечения последовательности и ~~полной~~ функциональной совместимости мер защиты и сохранения устойчивости и соответствующих процессов ~~систем управления факторами риска~~,

признавая важность разработки и внедрения государствами четких комплексных планов обеспечения авиационной кибербезопасности, ~~национальных процессов управления и подотчетности~~ определяющих законодательство, правила, политику, процедуры и меры в отношении кибербезопасности гражданской авиации, включая назначение компетентного национального органа, отвечающего за авиационную кибербезопасность и действующего в координации с соответствующими национальными органами и учреждениями,

признавая значение соответствующих положений, инструктивного материала и инициатив~~, планов действий, публикаций и других средств~~ для решения проблем кибербезопасности на основе сотрудничества и целостного подхода,

принимая во внимание итоги 14-й Аэронавигационной конференции, прошедшей в Монреале 26 августа – 6 сентября 2024 года, а также положения Маскатской декларации по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности, которая была принята в Маскате (Оман) 11 декабря 2024 года,

1. *настоятельно призывает* государства-члены принять, ~~и~~ ратифицировать и выполнять Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция) 2010 года и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекинский протокол) 2010 года, как способ противостоять кибератакам на гражданскую авиацию;

2. *призывает* государства и заинтересованные стороны отрасли предпринять следующие меры по решению проблемы киберугроз в сфере гражданской авиации:

a) осуществлять стратегию авиационной кибербезопасности ИКАО и использовать план действий ИКАО по обеспечению кибербезопасности в качестве инструмента поддержки процесса ее реализации ~~стратегии кибербезопасности в авиации~~;

b) разработать и внедрить национальные планы обеспечения авиационной кибербезопасности, которые касаются стратегических целей по обеспечению авиационной кибербезопасности, управления и ответственности, политики, коммуникаций, управления киберрисками, реагирования на инциденты и восстановления, управления идентификационными данными, наращивания потенциала и подготовки кадров, соблюдения нормативных требований и проверок, наблюдения и постоянного совершенствования, документации и ведения учета, в целях устранения киберугроз и рисков для гражданской авиации на основе целостного подхода, охватывающего все сферы авиации;

c) разработать и внедрить процессы и механизмы в поддержку реализации планов по обеспечению авиационной кибербезопасности и контроля за их выполнением;

d) ~~b)~~ в рамках национального плана по обеспечению авиационной кибербезопасности назначить компетентный полномочный орган по кибербезопасности в авиации и определить порядок взаимодействия между таким органом и соответствующими национальными учреждениями из авиационной отрасли и за ее пределами;

e) ~~c)~~ определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;

f) привлечь достаточные ресурсы для обеспечения наличия и постоянной подготовки квалифицированных и компетентных специалистов в области авиации и кибербезопасности в целях регулирования, налаживания, администрирования, поддержания и мониторинга эффективного выполнения соответствующих законов, положений, политики, процедур и мер в области авиационной кибербезопасности;

g) ~~d)~~ подготовить и внедрить надежную систему управления факторами риска в области кибербезопасности, ~~основанную на~~ которая включает процесс

управления такими факторами риска в соответствующ~~ей~~ую практик~~е~~у управления факторами риска для безопасности полетов, ~~и~~ авиационной безопасности, эффективности и потенциала, и принять основанный на оценке рисков подход к ~~защите~~ повышению защищенности и устойчивости ~~от~~ в условиях киберугроз и рисков критически важных данных, информации и систем, ~~информации и данных~~ гражданской авиации;

h) ~~e)~~ разработать соответствующие законы, нормы, принципы, процедуры и меры ~~и инструменты~~ и выделять достаточные ресурсы для обеспечения следующих требований к критически важным авиационным системам: должна быть обеспечена структурная безопасность систем; системы должны быть устойчивыми; данные должны быть защищенными и доступными при хранении, использовании и в процессе передачи; должны быть внедрены методы мониторинга систем и выявления киберинцидентов и представления сообщений о них; должны быть разработаны и использоваться планы действий по реагированию и восстановлению ~~после~~ в случае киберинцидентов в координации с установленными планами реагирования на чрезвычайные ситуации и управления кризисными ситуациями; необходимо проводить судебно-криминалистический анализ киберинцидентов;

i) ~~создавать и внедрять в отрасли гражданской авиации жизнестойкую~~ разработать и внедрить практические меры по развитию культур~~ы~~ы кибербезопасности во всех учреждениях гражданской авиации;

~~f) поощрять координацию действий между государственными органами и отраслью при выработке стратегии, политики и планов обеспечения кибербезопасности, а также при обмене информацией, необходимой для выявления наиболее уязвимых мест, которые требуется устранить;~~

j) ~~h)~~ создавать межгосударственные и государственно-отраслевые партнерства и механизмы на национальном и международном уровнях и, насколько это практически возможно, участвовать в их деятельности по систематическому обмену информацией в области киберугроз, инцидентов, факторов уязвимости, показателей компрометации, тенденций, ~~и мер~~ противодействия, передовой практики и полученного опыта;

k) ~~g) поощрять~~ разработать механизмы сотрудничеств~~а~~а ~~гражданских/военных~~ с соответствующими национальными орган~~ов~~ами, включая в том числе военные, правоохранительные органы и органы по обеспечению кибербезопасности, в целях определения, защиты и мониторинга общих уязвимых мест и потоков ~~данных~~ информации ~~в процессе взаимосвязи гражданских и военных авиационных~~, которые могут повлиять на системы гражданской авиации и сотрудничать в деле ~~реагирования на~~ предотвращения общи~~е~~х киберугроз~~ы~~ и обеспечения готовности к ним, а также реагирования и восстановления ~~после~~ в случае киберинцидентов;

~~a. рекомендовать государствам продолжать вносить вклад в деятельность ИКАО по разработке международных стандартов, стратегий и передовой практики для содействия повышению уровня авиационной кибербезопасности и киберустойчивости;~~

l) ~~k)~~ продолжать сотрудничать и вносить вклад в отношении разработк~~и~~ программы ИКАО в сфере авиационной кибербезопасности согласно единому, комплексному и функциональному подходу, включающему ~~области безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, аэронавигации, связи, наблюдения, организации воздушного движения, эксплуатации воздушных судов, летной годности и другие~~ все соответствующие авиационные дисциплины в целях комплексного устранения киберугроз и рисков для безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и потенциала.

3. *поручает* ИКАО:

a) продолжать пропагандировать всеобщее принятие и ратификацию *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция) 2010 года и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол) 2010 года;

b) продолжать обеспечивать междисциплинарный комплексный подход к рассмотрению и координации вопросов авиационной кибербезопасности ~~и киберустойчивости с помощью нового механизма ИКАО для решения проблемы авиационной кибербезопасности~~ путем сотрудничества между всеми соответствующими органами ИКАО,

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-19.

— — — — — — — —

13.67 Комитет признал важность разработки и осуществления на практике планов реагирования и восстановления в случае киберинцидентов, как указано в документе WP/240, для оказания помощи государствам и заинтересованным сторонам в укреплении их позиции в области кибербезопасности и эффективного реагирования на киберинциденты и рекомендовал Совету ИКАО передать этот вопрос соответствующим группам экспертов ИКАО для изучения опыта Бразилии в рамках их соответствующих направлений работы.

13.68 Комитет признал важность адаптации Стратегии ИКАО в области авиационной кибербезопасности и Плана действий по обеспечению кибербезопасности к национальным условиям для эффективного противодействия киберугрозам и рискам для гражданской авиации, как указано в документе WP/369. При обсуждении предложения о том, чтобы ИКАО разработала инструмент самооценки для оказания помощи государствам в оценке зрелости их систем в области обеспечения авиационной кибербезопасности, Комитет признал потенциальную полезность этого предложения и рекомендовал Совету ИКАО передать это предложение на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

13.69 Комитет признал важность человеческого фактора в противодействии киберугрозам и рискам для гражданской авиации во всех авиационных дисциплинах, включая персонал авиационной безопасности, как указано в документе WP/371. Комитет согласился с важностью международного сотрудничества, оценки киберрисков, непрерывного обучения персонала, обмена

информацией и создания надежной культуры кибербезопасности, подчеркнув при этом важность баланса между международными инициативами и национальными требованиями. Комитет согласился с предлагаемыми в документе мерами, распространив при этом сферу их применения на все авиационные дисциплины.

13.70 Комитет признал важность целостного подхода к кибербезопасности в авиации, включая надежные системы управления, проектирование систем с учетом обеспечения их безопасности, управление киберрисками в соответствии с практикой в области безопасности полетов и авиационной безопасности, а также обучение на основе компетенций по всем авиационным дисциплинам, как указано в документе WP/124. Комитет также согласился с необходимостью совместного подхода к подготовке кадров в области авиационной кибербезопасности для использования существующих ресурсов. Комитет предложил ИКАО продолжать придерживаться комплексного подхода к авиационной кибербезопасности по всем соответствующим авиационным дисциплинам, одновременно активизируя свою работу над Стандартами и Рекомендуемой практикой, а также политикой, способствуя основанному на сотрудничестве подходу к инициативам по наращиванию потенциала.

13.71 Комитет отметил опыт государств – членов КОСЕСНА в повышении защиты и устойчивости гражданской авиации к киберугрозам и рискам, как указано в документе WP/324. Он признал ценность сотрудничества, нормативно-правовой базы, обмена информацией, наращивания потенциала и планов управления киберинцидентами для повышения уровня кибербезопасности организаций, а также принял решение расширить сферу действия, описанную в документе, и включить в нее все соответствующие авиационные дисциплины для обеспечения комплексного подхода к авиационной кибербезопасности. Комитет отметил, что следует тщательно рассмотреть вопрос об обмене конфиденциальной и закрытой информацией. Комитет также рекомендовал Совету ИКАО передать это предложение соответствующим группам экспертов ИКАО для рассмотрения.

13.72 Комитет признал важность координации между органами гражданской авиации и органами по обеспечению кибербезопасности на национальном уровне в целях поддержки последовательного и гармонизированного подхода к обеспечению авиационной кибербезопасности, как это изложено в документе WP/101, и призвал ИКАО рассмотреть вопрос о разработке дальнейших инструктивных материалов по этому вопросу. В результате Комитет рекомендовал Совету ИКАО передать это предложение соответствующим группам экспертов ИКАО для рассмотрения.

13.73 Комитет обсудил содержащиеся в документе WP/281 предложения, касающиеся создания надлежащей структуры управления авиационной кибербезопасностью. В этой связи Комитет согласился с необходимостью разработки государствами надлежащей структуры управления для координации регулирующих и надзорных функций в сфере авиационной кибербезопасности в различных областях авиации и обеспечения координации этой деятельности с авиационными и неавиационными учреждениями и заинтересованными сторонами на национальном уровне. Однако ввиду наличия в государствах различных структур управления, занимающихся регулированием и надзором в сфере безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и кибербезопасности, Комитет признал необходимость предоставления государствам гибкости при определении соответствующего национального органа по авиационной кибербезопасности.

13.74 Комитет признал важность регионального сотрудничества для дальнейшего повышения защиты и устойчивости авиации к киберугрозам и рискам, как указано в

документе WP/453. При обсуждении предложения о создании специализированных групп по авиационной кибербезопасности во всех регионах ИКАО Комитет напомнил о рекомендации 4.2/1 14-й Аэронавигационной конференции, в которой государствам рекомендовалось согласовывать мероприятия по авиационной кибербезопасности с региональными планами в области аэронавигации, безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей в рамках процессов координации региональных групп п планирования и осуществления проектов, региональных групп по авиационной безопасности и упрощению формальностей. В соответствии с вышеизложенным Комитет рекомендовал Совету ИКАО разработать и внедрить адекватный механизм для укрепления регионального сотрудничества в области авиационной кибербезопасности, учитывая также наличие ресурсов.

13.75 В ходе обсуждения документа WP/165 Комитет согласился с важностью комплексного подхода к киберугрозам и рискам для гражданской авиации, включая работу ИКАО, используя многодисциплинарную структуру управления. Комитет предостерег от использования словосочетания "цифровая угроза", которое не является имеющим определение термином в контексте обсуждения темы авиационной кибербезопасности в ИКАО, и отметил, что структура управления, созданная ИКАО в области авиационной кибербезопасности, а также работа и мандат Специального координационного комитета Совета по кибербезопасности и Группы экспертов по кибербезопасности уже соответствуют предложению о скоординированном и целостном подходе к киберугрозам и рискам во всех авиационных дисциплинах. Комитет согласился с предложением о том, чтобы ИКАО ускорила разработку положений и инструктивных материалов по авиационной кибербезопасности, сославшись при этом на рекомендацию 4.2/1 14-й Аэронавигационной конференции, в которой содержится призыв своевременно подготовить актуальный и действенный инструктивный материал для удовлетворения потребностей государств-членов и других заинтересованных сторон в области авиации. Комитет не согласился с предложением о том, чтобы ИКАО повысила осведомленность и коммуникацию по вопросам скоординированного противодействия киберугрозам через свои региональные сети, поскольку это требует от Организации выполнения оперативных функций, выходящих за рамки ее мандата.

Пункт 14 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

Реализация программ проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО

14.1 В ходе обсуждения документа A42-WP/4 Комитет выразил признательность ИКАО и ее государствам-членам за усилия по успешному внедрению как МНМ в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), так и МНМ в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), при этом поддержав усиление координации их деятельности. Комитет согласился призвать государства-члены сохранять полную вовлеченность в программы проверок Организации и воздерживаться от запросов о переносе или отмене своих проверок при отсутствии веских причин, учитывая негативное воздействие таких запросов на программы. Комитет также призвал доноров продолжать предоставлять добровольные взносы в поддержку этих инициатив.

14.2 В документе A42-WP/315, представленном Новой Зеландией при поддержке Австралии и Канады, было предложено создать группу технических экспертов для представления доклада Совету с рекомендациями по совершенствованию обеих программ проверок ИКАО на основе обсуждений, состоявшихся в ходе Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14) в 2024 году, в поддержку перехода к ориентированным на результат и основанным на оценке рисков

рамкам проведения проверок. Соединенные Штаты Америки в документе A42-WP/376 предложили установить приоритетность работы в рамках МНМ УППКБП на основе оценки рисков, предложили учредить постоянный руководящий комитет для поддержки непрерывного совершенствования МНМ УППКБП и попросили ИКАО выполнить оставшиеся рекомендации, выработанные группами экспертов. При рассмотрении этих документов Комитет отметил важность продолжения обсуждений по каждой программе проверок в рамках соответствующей экспертной группы. Кроме того, Целевая группа по МНМ-УППАБ уже функционирует и уполномочена провести всесторонний обзор программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности и предложить улучшения для обеспечения ее ориентации на оценку рисков, результаты и эффективность. Комитет отметил преимущества периодического обзора МНМ УППКБП и поддержал предложение о создании группы для подготовки рекомендаций Совету по вопросам развития МНМ УППКБП, с тем чтобы она оставалась актуальной в постоянно усложняющейся среде, в большей степени опиралась на данные, учитывала риски и была ориентирована на результаты, обеспечивая при этом свою подотчетность и постоянное совершенствование. Таким образом, Комитет согласился передать предложения, представленные в документе A42-WP/376, на рассмотрение этой группы. В целях содействия эффективному использованию ресурсов государств-членов и ИКАО Комитет далее рекомендовал создать механизм координации между группами по УППАБ и УППКБП для решения общих задач и выработки рекомендаций, применимых к обеим программам проверок, что будет способствовать сотрудничеству. Комитет подчеркнул, что минимальные требования, установленные Стандартами, применяются даже при реализации контроля, основанного на оценке факторов риска, и согласился передать предложения, представленные в документе A42-WP/315, на рассмотрение обеим группам.

14.3 Комитет далее отметил, что с момента принятия МНМ ИКАО приняла основанный на учете рисков подход к определению очередности государств для проведения мероприятий в рамках УППКБП и УППАБ и внедрила основанные на рекомендациях групп экспертов усовершенствования, приняв во внимание наличие ресурсов и необходимость непрерывного и согласованного функционирования программ.

14.4 В документе A42-WP/436 Revision No.1 Бангладеш предложила, чтобы контроль за соблюдением положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* осуществлялся исключительно в рамках МНМ-УППАБ без использования онлайновой платформы МНМ УППКБП для заполнения контрольных перечней соблюдения положений (КПСП) и базы данных электронной системы представления информации о различиях (EFOD). Комитет отметил важность представления уведомлений о соблюдении Стандартов Приложения 9 через систему EFOD и сохранения в силе действующих договоренностей по этому вопросу. Кроме того, проведение проверок соблюдения положений Приложения 9 исключительно в рамках МНМ-УППАБ было сочтено нецелесообразным с учетом разнообразия охватываемых данным Приложением вопросов, некоторые из которых являются предметом проверок, проводимых в рамках МНМ УППКБП.

Эволюция МНМ УППКБП

14.5 Комитет признал эффективность и актуальность МНМ УППКБП, улучшения в области безопасности полетов, которые он обеспечивает на глобальном уровне, а также план развития, осуществляемый в рамках направлений работы, изложенных в документе A42-WP/5, представленном Советом ИКАО. Комитет приветствовал запланированную работу и одобрил предложенные направления и график работы по развитию МНМ УППКБП с некоторыми поправками, выработанными в результате обсуждений, упомянутых в п. 14.2, отметив при этом преимущества более широкого использования данных для целей мониторинга, что позволит расширить основанный на оценке рисков и ориентированный на результаты подход и повысить

эффективность использования ресурсов. Комитет также отметил процедуры, касающиеся управления данными на онлайновой платформе (OLF) УППКБП.

14.6 В документе A42-WP/97 Объединенные Арабские Эмираты предложили, чтобы ИКАО официально признала и задействовала специалистов по опасным грузам в качестве проверяющих при проведении мероприятий в рамках МНМ УППКБП. В документе A42-WP/265 Казахстан предложил, чтобы ИКАО усовершенствовала свою методологию проверок путем включения юристов, особенно обладающих опытом в области авиационного права, в состав групп по проведению для улучшения оценки критического элемента (КЭ)-1 "Основное авиационное законодательство" и КЭ-8 "Решение вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов". Комитет отметил, что участие дополнительного эксперта в мероприятиях в рамках УППКБП влечет за собой значительное увеличение стоимости каждого мероприятия и, как следствие, увеличит дефицит выделенного на мероприятия в рамках УППКБП бюджета. В частности, сославшись на документ A42-WP/97, Комитет отметил, что существующая структура протоколов в рамках МНМ УППКБП отвечает потребностям проверок соблюдения положений об опасных грузах. Комитет согласился передать вопросы, поднятые в документе A42-WP/265, на дальнейшее рассмотрение предлагаемой группе экспертов, упомянутой в п. 14.2.

14.7 В документе A42-WP/497 Бразилия при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)[1], предложила, чтобы ИКАО разработала программу исследования в целях пересмотра вопросов протокола (ВП), связанных со своевременным внедрением новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), с тем чтобы лучше оценивать целостность и качество национальных процессов регулирования и законодательного нормотворчества, способствующих формированию надежного национального процесса принятия решений. Комитет отметил, что программы проверок должны учитывать деятельность государств по включению новых Приложений и поправок в свои национальные системы, что неизбежно требует времени и обсуждений, и согласился передать вопросы, поднятые в этом рабочем документе, соответствующим группам для дальнейшего рассмотрения.

14.8 В документе A42-WP/429 Иордания от имени государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АКАО)[2] предложила государствам перейти от специальной подготовки к проверкам к системному механизму непрерывного мониторинга соблюдения требований. Это потребует создания специального органа по мониторингу соблюдения требований в рамках национальных структур контроля за безопасностью полетов для обеспечения постоянной готовности к проверкам ИКАО. Комитет отметил, что государства являются суверенными в определении своей административной структуры и способов выполнения своих функций и обязанностей в области контроля за безопасностью полетов. В соответствии с концепцией МНМ Комитет отметил, что от государств также ожидается взаимодействие с ИКАО на постоянной основе, включая предоставление обновлений своих данных и информации, чтобы позволить ИКАО соответствующим образом планировать мероприятия в рамках УППКБП. В *Руководстве по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9735) ИКАО предоставляет руководящие указания по этому непрерывному взаимодействию государств с МНМ УППКБП.

---

[1] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

[2] Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан и Тунис.

14.9 В документе A42-WP/388, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом деловой авиации (МСДА) при поддержке Международного совета аэропортов (МСА), содержался призыв более систематически использовать информацию о безопасности полетов, в частности, получаемую в результате традиционных мероприятий в рамках МНМ УППКБП и Оценки реализации государственной программы по безопасности полетов (ОР-ГосПБП), для разработки и усовершенствования SARPS и инструктивного материала ИКАО. Комитет рекомендовал ИКАО разработать структурированный механизм для обеспечения систематического получения группами экспертов соответствующей информации о безопасности полетов, собираемой в ходе мероприятий в рамках УППКБП.

14.10 В документе A42-WP/68, представленном Южной Африкой, ИКАО предлагалось усовершенствовать МНМ УППКБП путем разделения государств-членов на группы в существующих инструментах отчетности, таких как iSTARS, в соответствии с масштабом и сложностью их деятельности в области гражданской авиации для обеспечения возможности более объективного сравнения и целенаправленного сотрудничества. Комитет рекомендовал ИКАО усовершенствовать отчеты, содержащие данные и результаты анализа в рамках УППКБП, обеспечив отражение масштаба и сложности деятельности государств-членов в области гражданской авиации.

14.11 В документе A42-WP/69, также представленном Южной Африкой, содержался призыв к ИКАО пересмотреть использование данных о безопасности полетов и результатов проверок от внешних заинтересованных сторон в рамках мероприятий МНМ УППКБП. В предложении рекомендовалось полагаться исключительно на МНМ УППКБП ИКАО для оценки возможностей государств по контролю за обеспечением безопасности полетов. Комитет отметил, что в соответствии с принципами МНМ и рекомендациями групп экспертов ИКАО использует данные и информацию не только от УППКБП и ИКАО, но и из внешних источников для определения приоритетности государств для проведения мероприятий в рамках УППКБП и объема этих мероприятий. Однако статус ВП определяется исключительно по результатам мероприятия в рамках УППКБП на основании представленных доказательств.

14.12 В документе A42-WP/437 Revision No. 1 Российская Федерация при поддержке Межгосударственного авиационного комитета (МАК) призвала ИКАО рассмотреть политику, обеспечивающую присвоение и сохранение статуса значительной обеспокоенности в области безопасности полетов (SSC) с соблюдением принципа равенства возможностей государств – членов ИКАО при международных воздушных сообщениях, на основе исключительно технических составляющих и транспарентности без политизации данного процесса. В проекте резолюции Ассамблеи, приложенном к рабочему документу, также содержалась просьба о том, чтобы Ассамблея "прекратила действие резолюции A41-2", касающейся нарушений Чикагской конвенции со стороны Российской Федерации. Комитет отметил, что при рассмотрении документа A42-WP/53 в ходе обсуждения пункта 22 повестки дня Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию подтвердить, что резолюция A41-2 Ассамблеи остается в силе.

14.13 Были приняты к сведению информационные документы A42-WP/373, представленный ИАТА, и A42-WP/604, представленный Китаем.

14.14 В свете проведенного обсуждения Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию Ассамблеи A40-13.

Резолюция 14/1. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

Ассамблея,

принимая во внимание, что основной задачей ~~Организации~~ ИКАО по-прежнему является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и процедур по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что контроль за обеспечением безопасности полетов и безопасность полетов международной гражданской авиации в целом относятся к компетенции государств-членов как в коллективном, так и в индивидуальном плане, и что безопасность полетов также зависит от активного сотрудничества ИКАО, государств-членов, отрасли и всех других заинтересованных сторон в осуществлении Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

принимая во внимание, что Конференция DGCA/06 рекомендовала открыть общественности доступ к соответствующей информации о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов и разработать дополнительный механизм быстрого разрешения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в сфере безопасности полетов (SSC), выявленных в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП),

принимая во внимание, что Конференция высокого уровня по безопасности полетов 2010 года (HLSC 2010) рекомендовала ИКАО разработать критерии обмена информацией о SSC с заинтересованными сторонами и определить способы доведения такой информации до сведения общественности так, чтобы они могли принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок,

принимая во внимание, что Конференция HLSC 2010 рекомендовала ИКАО заключить новые и изменить существующие соглашения об обмене конфиденциальной информацией о безопасности полетов с международными органами и организациями в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного проведением повторяющихся проверок или инспекций, и сокращения дублирования деятельности, связанной с мониторингом,

~~*принимая во внимание,* что Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN Conf/13) внесла согласованные Советом рекомендации продолжить эволюцию методов, процессов и инструментов УППКБП, а также обеспечить поддержание надежности, целесообразности и актуальности непрерывного мониторинга государств,~~

принимая во внимание, что Конференция высокого уровня по COVID-19 (HLCC) рекомендовала ИКАО включить мероприятия по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) (SSPIA) в число традиционных мероприятий, проводимых в рамках МНМ УППКБП, и приняла к сведению информацию о разработке системы управления данными для МНМ УППКБП, включая, в частности, процедуры использования информации,

касающейся УППКБП, управления такой информацией и обеспечения ее защиты в рамках поддержки деятельности государств-членов,

напоминая, что 32-я сессия Ассамблеи постановила разработать универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, предусматривающую проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов,

~~*принимая во внимание,* что 39-я сессия Ассамблеи согласилась с тем, что ИКАО создаст независимую группу для проведения структурного анализа для определения поправок к МНМ УППКБП в целях дальнейшей эволюции и укрепления программы, учитывая меняющуюся стратегию ИКАО в области безопасности полетов и результаты работы государств по внедрению положений Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*, в частности требования к ГосПБП, и что Совет с определенными оговорками согласился с рекомендациями, вытекающими из такого анализа, продолжить эволюцию МНМ УППКБП,~~

принимая во внимание, что осуществление УППКБП является крупным достижением в сфере безопасности полетов, обеспечивающим успешное выполнение мандата, изложенного в резолюциях A32-11 и A35-6, и позволяющим оценивать возможности государств-членов по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и определять области деятельности, требующие улучшения,

принимая во внимание, что в резолюции A33-8 Ассамблея просила Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая финансирование всех ее мероприятий в бюджет Регулярной программы,

напоминая о целях УППКБП, которые направлены на обеспечение того, чтобы государства-члены надлежащим образом выполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что продолжение распространения УППКБП на все связанные с безопасностью полетов положения Приложений является необходимым для обеспечения надлежащего выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики по безопасности полетов,

признавая, что Генеральным секретарем были предприняты надлежащие шаги по созданию независимого механизма гарантии качества для контроля и оценки качества УППКБП,

признавая, что эффективное выполнение планов действий государств имеет большое значение для общего повышения безопасности глобальной аэронавигации,

признавая, что проверки, инспекции, обзоры, исследования и/или оценки, проводимые международными и региональными организациями, включая такие организации, имеющие соглашения с ИКАО, как Международный совет аэропортов (МСА), Агентство по безопасности полетов Европейского союза (EASA), Европейская комиссия (ЕК), Фонд безопасности полетов (FSF), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Европейская организация по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), вносят вклад в повышение уровня безопасности полетов,

признавая, что транспарентность, ~~и~~ совместное использование и анализ информации о безопасности полетов входят в число основополагающих принципов безопасной авиатранспортной системы,

признавая, что региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) призваны сыграть важную роль в МНМ УППКБП и что во всех случаях, когда это применимо, слово "государства" ниже следует понимать как означающее также RSOO, там, где имеются надлежащие правоприменительные нормативные рамки,

1. *выражает свою признательность* Совету и Генеральному секретарю за успешн~~ое~~ую эволюцию и внедрение механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП;

2. *поручает* Генеральному секретарю продолжить эволюцию МНМ УППКБП путем его преобразования в программу, которая в большей степени будет основана на информации и учете факторов риска и ориентирована на результаты и которая будет применяться на универсальной основе в целях оценки эффективности и устойчивости государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, а также достигнутого государствами прогресса в деле выполнения требований к управлению безопасностью полетов, в частности применительно к государственным программам по безопасности полетов (ГосПБП);

3. *поручает* Генеральному секретарю обеспечить осуществление организационных улучшений, необходимых для успешной реализации предлагаемых изменений посредством долгосрочной эволюции ~~программы~~МНМ УППКБП в соответствии с одобренными Советом рекомендациями ~~Группы экспертов, проводящей структурный анализ (GEUSR) механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП)~~Специальной консультативной группы по УППКБП (USOAP-AG)~~, одобренными Советом,~~ и соответствующими рекомендациями ~~13-й Аэронавигационной конференцией~~HLCC;

4. *поручает* Генеральному секретарю эффективно использовать имеющиеся инструменты для осуществления непрерывного мониторинга и проведения проверок в целях обеспечения целесообразного использования ресурсов в рамках МНМ УППКБП;

4~~5~~. *поручает* Генеральному секретарю обеспечивать, чтобы в рамках МНМ УППКБП в качестве основных элементов по-прежнему рассматривались ключевые положения по безопасности полетов, содержащиеся в Приложении 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложении 2 *"Правила полетов"*, Приложении 3 *"Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации"*, Приложении 4 *"Аэронавигационные карты",* Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложении 7 *"Национальные и регистрационные знаки воздушных судов"*, Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"*, Приложении 10 *"Авиационная электросвязь",* Приложении 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, Приложении 12 *"Поиск и спасание"*, Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, Приложении 14 *"Аэродромы",* Приложении 15 *"Службы аэронавигационной информации"*, Приложении 18 *"Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"* и Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"*;

~~5~~6. *поручает* Генеральному секретарю обеспечивать соответствие МНМ УППКБП, помимо прочего, принципам независимости, универсальности, стандартизации и транспарентности в целях дальнейшего содействия глобальному признанию программы и ее результатов;

7. *поручает* Генеральному секретарю проанализировать причины низкой или неустойчивой эффективности внедрения государствами систем контроля за обеспечением безопасности полетов и определить соответствующие меры по повышению эффективности выполнения данного требования;

~~6~~8. *поручает* Генеральному секретарю продолжать обеспечивать постоянное функционирование механизма гарантии качества, созданного для контроля и оценки качества ~~программы~~ МНМ УППКБП и транспарентности всех аспектов процесса проверки;

~~7~~9. *поручает* Генеральному секретарю продолжать обмен информацией о SSC с заинтересованными сторонами в соответствии с установленными процедурами обмена информацией о безопасности полетов и общественностью, с тем чтобы они могли принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок;

~~8~~10. *поручает* Генеральному секретарю предоставлять всю генерируемую МНМ УППКБП информацию, связанную с контролем за обеспечением безопасности полетов, всем государствам-членам на ~~сайте ИКАО ограниченного пользования~~онлайновой платформе (OLF) УППКБП;

11. *поручает* Генеральному секретарю внедрить процедуры управления данными, касающиеся сбора, хранения и использования данных и информации по УППКБП, управления и обмена такими данными и информацией и обеспечения их защиты на OLF;

~~9~~12. *поручает* Генеральному секретарю продолжать содействовать развитию координации и сотрудничества между МНМ УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с безопасностью полетов, для обмена конфиденциальной информацией о безопасности полетов в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного повторяющимися проверками или инспекциями, а также уменьшения дублирования ~~усилий и поиска вариантов взаимодействия для повышения эффективности МНМ УППКБП~~мероприятий по мониторингу;

~~10~~13. *поручает* Генеральному секретарю продолжать содействовать, по мере целесообразности, обмену критически важной с точки зрения безопасности полетов информацией с государствами-членами, отраслью и другими заинтересованными сторонами на надлежащих защищенных сайтах;

~~11~~14. *настоятельно призывает* все государства-члены оказывать поддержку ИКАО в процессе эволюции МНМ УППКБП, а также *настоятельно призывает* те государства-члены, которые имеют возможность делать это, откомандировывать в распоряжение ИКАО на долгосрочной или краткосрочной основе квалифицированных и опытных специалистов для того, чтобы Организация могла и далее успешно обеспечивать функционирование ~~программы~~ МНМ УППКБП;

15. *настоятельно призывает* государства-члены, международные организации, доноров и соответствующие заинтересованные стороны предоставлять добровольные взносы в поддержку эволюции и функционирования МНМ УППКБП;

~~12~~16. *настоятельно призывает* все государства-члены своевременно представлять в ИКАО и постоянно обновлять информацию и документацию, запрашиваемую Организацией в целях обеспечения эффективного функционирования МНМ УППКБП;

~~13~~17. *настоятельно призывает* все государства-члены сотрудничать с ИКАО и, насколько это практически возможно, соглашаться с проведением запланированных мероприятий в рамках МНМ УППКБП, включая проверки, миссии по валидации~~,~~ и валидацию без выезда на место ~~и оценку внедрения ГосПБП~~ в целях обеспечения бесперебойного функционирования МНМ УППКБП;

~~14~~18. *настоятельно призывает* все государства-члены реализовывать планы корректирующих действий для устранения несоответствий, выявленных в ходе мероприятий в рамках МНМ УППКБП;

~~15~~19. *настоятельно призывает* все государства-члены делиться с другими государствами-членами критической с точки зрения безопасности полетов информацией, которая может оказывать влияние на безопасность международной аэронавигации, и содействовать их доступу ко всей соответствующей информации о безопасности полетов;

~~16~~20. *рекомендует* государствам-членам в полной мере использовать имеющуюся информацию о безопасности полетов при выполнении ими своих функций контроля за обеспечением безопасности полетов, в том числе в ходе проверок, предусмотренных статьей 16 Конвенции;

~~17~~21. *напоминает* государствам-членам о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов, включая иностранные воздушные суда в пределах своих территорий, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия для поддержания надлежащего уровня безопасности полетов;

~~18~~22. *поручает* Совету включить работу по обеспечению эволюции МНМ УППКБП в число приоритетных направлений деятельности, ~~и~~ содействовать выделению достаточных людских и финансовых ресурсов на реализацию ~~программы~~МНМ УППКБП~~, а также~~ и представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об эволюции данного механизма и результатах его работы ~~МНМ УППКБП~~;

~~19~~23. *заявляет,* что данная резолюция заменяет резолюцию ~~A37-5~~A40-13.

— — — — — — — —

События, связанные с МНМ-УППАБ

14.15 В документе A42-WP/486 Revision No.1 (только на английском языке) Российская Федерация поддержала совершенствование как международной, так и национальных систем контроля и попросила ИКАО изучить возможность учета статуса выполнения плана корректирующих действий (ПКД) государства при оценке устойчивости результатов деятельности государства в области контроля и достижения целевых ориентиров ГПАБ. Комитет отметил создание Целевой группы по МНМ-УППАБ для проведения всестороннего обзора программы и согласился направить данное предложение на рассмотрение этой Целевой группы в рамках программы ее работы.

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха

15.1 На своем четвертом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в отношении общих положений, авиационного шума и качества местного воздуха, а также рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A41-20 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"* (WP/24). Кроме того, государства и наблюдатели представили три рабочих документа, а именно: WP/340, WP/476 и WP/578.

15.2 В рабочем документе WP/24 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 41-й сессии Ассамблеи в области гражданской авиации и окружающей среды, в том числе о тенденциях в отношении авиационного шума и эмиссии, разработке Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов, а также о соответствующих событиях в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях. Кроме того, Совет предложил внести поправки в резолюцию A41-20 Ассамблеи в свете событий, произошедших после предыдущей Ассамблеи. Изменения, предложенные в этой резолюции Ассамблеи, обусловлены главным образом работой, проведенной ИКАО в сотрудничестве с другими организациями, и результатами деятельности Комитета Совета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

15.3 Одно государство выразило обеспокоенность в связи с тем, что при обновлении стандартов следует учитывать баланс между экологическими выгодами, технической осуществимостью и экономическими затратами.

15.4 В рабочем документе WP/476 Российская Федерация при поддержке Межгосударственного авиационного комитета (МАК) предложила Ассамблее исключить любое упоминание о системе управляемого снижения шума (VNRS) из предлагаемого нового Стандарта ИКАО по шуму сверхзвуковых пассажирских самолетов (СПС) при посадке и взлете (LTO) из-за непроработанности вопросов обеспечения необходимого уровня безопасности полетов, которые требуют дальнейшего изучения. Российская Федерация предложила Ассамблее отложить дальнейшее согласование предлагаемого нового стандарта по шуму для взлета-посадки сверхзвукового воздушного транспорта до дальнейшего изучения взаимосвязи между вопросами безопасности, нормами летной годности и предельными значениями шума для сверхзвукового воздушного транспорта. Российская Федерация также предложила Ассамблее проинформировать Совет ИКАО о необходимости более тесной координации с соответствующими группами экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК) и рассмотреть вопрос создания координационной группы ИКАО с участием экспертов АНК и CAEP. Было разъяснено, что по итогам предварительного рассмотрения АНК в июне 2025 года предложенные поправки к тому I Приложения 16, которые были направлены государствам-членам и международным организациям, не включают в себя VNRS, и что уже начат процесс координации работы между CAEP и соответствующими группами АНК по вопросу о потенциальных последствиях для безопасности полетов.

15.5 Комитет принял к сведению информационный документ WP/578, представленный Китаем, в котором описаны инновационные методы регулирования загрязнения пластмассами в гражданской авиации, принятые в Китае, в частности содействие сокращению использования одноразовых пластиковых изделий, высокоавтоматизированная и стандартизированная переработка и транспортировка пластиковых отходов. Комитет также принял к сведению информационный документ WP/340 Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) о

проблемах в области регулирования использования пластмасс в авиации и необходимости секторального подхода к такому устойчивому регулированию, признавая происходящие в мире изменения в сфере регулирования использования пластмасс и необходимость для авиационного сектора внести активный вклад в эту область.

15.6 Комитет признал значительный прогресс, достигнутый ИКАО со времени последней Ассамблеи в решении проблем, связанных с воздействием шума, качеством местного воздуха и глобальными климатическими выбросами, и согласился поручить ИКАО подготовиться к своевременному обновлению и разработке, по мере необходимости, соответствующих SARPS и инструктивных материалов ИКАО в области охраны окружающей среды. Что касается разработки SARPS по SST, то Комитет признал уже осуществляемую координацию под эгидой ИКАО и согласился двигаться вперед в соответствии с обычным процессом, существующим для поправок к SARPS.

15.7 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию, прилагаемую к WP/24, с поправками в добавлении B к пункту 13 постановляющей части:

Резолюция 15/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции A41-20~~A40-17~~ Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что резолюция A41-20~~A40-17~~ состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 41~~40~~-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией A42-xx~~A41-21~~*"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* и резолюцией A42-xx~~A41-22~~ *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 42-й~~41-й~~ сессии Ассамблеи:

Добавление A. Общие положения.

Добавление B. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и правил и (или) инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды.

Добавление C. Политика и программы, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.

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

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

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние авиации на качество местного воздуха;

2. *просит* Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии Ассамблеи документы о политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией A42-xx~~A41-21~~ *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* и резолюцией и A42-xx~~A41-22~~ *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* заменяют резолюции A41-20, A41-21 и A41-22 ~~A40-17, A40-18 и A40-19~~.

ДОБАВЛЕНИЕ A

Общие положения

Ассамблея,

принимая во внимание, что преамбула *Конвенции о международной гражданской авиации* гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, утилизацию воздушных судов, использование чистых, возобновляемых и устойчивых источников энергии, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования, участия населения и рыночных мер,

принимая во внимание, что все государства – члены ИКАО согласились продолжить рассмотрение всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, и по-прежнему сохранять за собой инициативу в деле определения основных направлений политики по этим вопросам и не передавать эту инициативу другим организациям,

принимая во внимание, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушный транспорт,

принимая во внимание, что устойчивое развитие авиации является важным элементом будущего экономического роста и развития, торговли и коммерции, культурного обмена и взаимопонимания между народами и нациями, что обусловливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчать неблагоприятные последствия,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 14 из 17 целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР),

принимая во внимание, что наличие надежной и наиболее достоверной информации об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики ИКАО и ее государств-членов,

признавая, что в деле уменьшения воздействия авиации на окружающую среду достигнут значительный прогресс, а производимые сегодня воздушные суда являются на 80 % более топливо-эффективными и на 75 % менее шумными по сравнению с воздушными судами 1960-х годов,

признавая, что новые инновационные технологии и источники энергии для авиации развиваются быстрыми темпами и что потребуются значительные усилия со стороны ИКАО, чтобы обеспечивать своевременную экологическую сертификацию таких новых технологий,

принимая во внимание наличие подтвержденной взаимозависимости авиационного шума и эмиссии двигателей в части, касающейся их влияния на окружающую среду, и необходимость ее учета при определении мер по контролю в источнике и эксплуатационных приемов смягчения последствий этого воздействия,

принимая во внимание, что организация и планирование воздушного пространства могут играть роль в решении проблемы воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на глобальный климат и что государствам индивидуально или совместно на региональной основе необходимо рассматривать соответствующие экономические и организационные аспекты,

принимая во внимание, что сотрудничество с другими международными организациями имеет важное значение для лучшего понимания последствий воздействия авиации на окружающую среду и для выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

признавая важность устойчивой системы воздушного транспорта, способной адаптировать свою инфраструктуру и полеты к меняющемуся климату,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и видов авиационного топлива, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями как для качества местного воздуха, так и глобального климата,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и видов авиационного топлива, результаты которых позволят осуществлять

международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями как для качества местного воздуха, так и глобального климата,

отмечая важность обновления информации о влиянии авиационного шума и авиационной эмиссии в настоящем и будущем, как это предусмотрено в подготовленных ИКАО глобальных тенденциях в области окружающей среды, а также в других докладах ИКАО по оценке, таких как *Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной авиации по сокращению эмиссии CO_2,* для поддержки принятия решений по вопросам окружающей среды,

1. *заявляет*, что ИКАО как ведущему специализированному учреждению Организации Объединенных Наций (ООН) в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, известно о проблеме неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, и она будет продолжать искать решение проблемы, при этом она признает свою ответственность и ответственность ее государств-членов за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее государства-члены будут стремиться к тому, чтобы:

a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;

b) ограничить или уменьшить влияние авиационной эмиссии на качество местного воздуха;

c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

d) обеспечить будущую устойчивость воздушного транспорта путем адаптации его инфраструктуры и полетов к последствиям изменения климата.

2. *подчеркивает* важность для ИКАО постоянно доказывать делом свою ведущую роль в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики в этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

3. *просит* Совет продолжать регулярно оценивать нынешнее и будущее воздействие авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку необходимого для этого инструментария;

4. *просит* Совет продолжать внимательно следить за инновационными технологиями и новыми источниками энергии для авиации, чтобы готовиться к своевременной экологической сертификации таких технологий, когда это уместно, в том числе в рамках процесса подведения итогов, проводимого ИКАО;

5. *приветствует* разработку и обновление ~~внедрение~~ ИКАО инструментов отслеживания инноваций, которые могут привести к сокращению эмиссии CO_2 в секторе, и *просит* Совет надлежащим образом отслеживать и обновлять эти инструменты;

6. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимозависимости и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду в целях оптимизации процесса принятия решений;

7. *просит* Совет определить ряд авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду;

8. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о существующем и будущем воздействии авиационного шума и тенденциях в этой области, потреблении топлива воздушными судами, топливной эффективности авиационной системы и эмиссии твердых частиц (ТЧ) и окислов азота (NO_x) авиационных двигателей, отражающую работу Организации, представленные государствами планы действий, Глобальный аэронавигационный план ИКАО, Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, а также политику и инструктивный материал ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов, в том числе посредством координации с региональными бюро ИКАО;

9. *предлагает* государствам продолжать активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды и призывает государства-члены поддерживать деятельность, не предусмотренную бюджетом, посредством добровольных взносов в разумном объеме;

10. *предлагает* государствам и международным организациям предоставлять необходимую научную информацию и данные, позволяющие ИКАО обосновывать свою деятельность в этой области;

11. *приветствует* ~~создание~~ превращение *Глобальной коалиции ИКАО по устойчивой авиации* в ~~качестве форума~~ *ACT-LTAG ИКАО,* которая является программой для заинтересованных сторон для содействия разработке новых идей и ускорения реализации инновационных решений в области охраны окружающей среды и *просит* Совет призвать все большее число заинтересованных сторон присоединиться к программе ACT-LTAG ИКАО после ее создания ~~Коалиции~~;

12. *рекомендует* Совету по-прежнему осуществлять тесное сотрудничество с международными организациями и другими органами ООН в деле осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и выработки политики, направленной на устранение этих последствий, а также для содействия достижению Целей устойчивого развития ООН (ЦУР), включая цели, связанные с загрязнением пластиком и утратой биоразнообразия;

13. *настоятельно призывает* государства воздерживаться от принятия мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном и устойчивом развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ B

Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира, по-прежнему вызывающая озабоченность общественности и ограничивающая развитие инфраструктуры аэропортов, требует принятия соответствующих мер,

принимая во внимание, что, хотя научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с воздействием авиационной эмиссии на окружающую среду как на местном, так и на глобальном уровнях, это воздействие по-прежнему вызывает озабоченность и требует принятия соответствующих мер,

признавая наличие взаимозависимости между технологией, конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, качества местного воздуха и изменения климата,

принимая во внимание, что Совет учредил Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в целях оказания содействия при будущей разработке Стандартов, Рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей,

принимая во внимание, что Совет принял том I *"Авиационный шум"* Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением самолетов короткого взлета и посадки и/или вертикального взлета и посадки), и уведомил государства-члены об этом решении,

принимая во внимание, что Совет принял том II *"Эмиссия авиационных двигателей"* Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по эмиссии авиационных двигателей, и уведомил государства-члены об этом решении,

принимая во внимание, что Совет принял том III *"Эмиссия CO_2 самолетов"* Приложения 16, который включает Стандарты сертификации на эмиссию CO_2 самолетов, и уведомил государства-члены об этом решении,

признавая, что сертификационный Стандарт на эмиссию нелетучих твердых частиц (нлТЧ) и сертификационный Стандарт на эмиссию CO_2 представляют собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначены для использования в процессах сертификации по эмиссии нлТЧ и сертификации по эмиссии CO_2 соответственно, а не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов,

принимая во внимание, что ИКАО разработала, усовершенствовала и опубликовала инструктивный материал по политике, призванной устранить озабоченность, обусловленную воздействием авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

отмечая рекомендацию CAEP о новых, более строгих стандартах на эмиссию CO_2 для самолетов,

отмечая рекомендацию CAEP по новому, более строгому стандарту на сертификацию по шуму при посадке и взлете (LTO) для дозвуковых воздушных судов,

признавая работу CAEP по подготовке первого независимого экспертного комплексного обзора авиационных и двигателестроительных технологий и разработке среднесрочных (2027 г.) и долгосрочных (2037 г.) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии,

признавая необходимость своевременного обновления и разработки соответствующих экологических Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также инструктивных материалов ИКАО для новых передовых авиационных технологий, в зависимости от обстоятельств,

признавая быстро развивающиеся новые инновационные технологии и источники энергии для авиации, в том числе гибридные, электрические и водородные воздушные суда,

1. *с удовлетворением отмечает* постоянные выгоды, обеспечиваемые более жестким стандартом по авиационному шуму в главе 14 тома I Приложения 16, который стал применяться 31 декабря 2017 года и 31 декабря 2020 года в отношении воздушных судов с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 55 т;

2. *приветствует* принятие Советом в марте 2014 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, который стал применяться 1 января 2018 года или после этой даты;

3. *приветствует* преимущества Стандарта ~~на~~ ИКАО на CO_2 для самолетов, который стал применяться с 1 января 2020 года для новых типов самолетов, за исключением новых типов самолетов с МТОМ менее или равной 60 т и с максимальной пассажировместимостью 19 человек или менее, в отношении которых Стандарт ~~начнет~~ стал применяться с 1 января 2023 года;

4. *приветствует* преимущества Стандарта ИКАО на CO_2, который ~~будет~~ стал применяться с 1 января 2023 года для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

5. *приветствует* разработку CAEP нового, более строгого Стандарта на эмиссию CO_2 для самолетов, который после принятия будет включен в том III Приложения 16;

6. *приветствует* разработку CAEP нового, более строгого Стандарта по шуму для новых типов дозвуковых самолетов, который после принятия будет включен в том I Приложения 16;

~~5. *приветствует* преимущества первоначального Стандарта ИКАО на массовую эмиссию нлТЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных авиационных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, для которых датой изготовления первого серийного образца является 1 января 2020 года или более поздняя дата~~;

~~6~~7. *приветствует* ~~принятие Советом в марте 2020 года~~ преимущества нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нлТЧ), который стал примен~~им~~яться к новым и находящимся в производстве конструкциям двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН с 1 января 2023 года;

~~7~~8. *настоятельно призывает* государства признать, что сертификационные Стандарты на эмиссию нлТЧ и CO_2 не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

~~8~~9. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями активно продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

10. призывает Совет внимательно следить за технологическими усовершенствованиями, снижающими уровень авиационного шума и эмиссии, и соответственно регулярно обновлять соответствующие Стандарты;

~~9~~11. *просит* Совет внимательно отслеживать инновационные технологии и новые источники энергии для авиации, чтобы обеспечивать своевременную экологическую сертификацию таких технологий;

~~10~~12. *просит* Совет обеспечить, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в оперативном порядке продолжил работу по осуществлению программы в области шума и эмиссии, с тем чтобы как можно раньше выработать соответствующие решения, и чтобы для этого были выделены необходимые ресурсы;

~~11~~13. *настоятельно призывает* государства-члены из регионов мира, которые в настоящее время недопредставлены в CAEP, привлечь необходимых экспертов к участию в технической работе Комитета;

~~12~~14. *просит* Совет предоставить государствам и международным организациям имеющуюся информацию относительно мер по уменьшению воздействия авиации на окружающую среду, с тем чтобы обеспечить возможность предприятия действий на основе реализации соответствующих мер;

~~13~~15. *настоятельно призывает* государства-члены по возможности следовать положениям ИКАО, разработанным согласно пункту ~~8~~9 постановляющей части настоящего добавления;

~~14~~16. *просит* Совет продолжить деятельность по разработке и использованию сценариев оценки экологического воздействия авиационной эмиссии в будущем и сотрудничать с другими международными организациями в этой области.

ДОБАВЛЕНИЕ C

Политика и программы, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что цель ИКАО заключается в содействии достижению максимально возможной степени согласованности в сфере гражданской авиации, включая правила, касающиеся охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что несогласованная разработка национальных и региональных принципов и программ снижения авиационного шума может препятствовать выполнению роли гражданской авиации в экономическом развитии,

принимая во внимание, что острота проблемы авиационного шума во многих аэропортах явилась причиной принятия мер, ограничивающих полеты воздушных судов, и вызвала сильное противодействие расширению существующих или строительству новых аэропортов,

принимая во внимание, что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, экономически эффективным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно развивает концепцию "сбалансированного подхода" в целях снижения авиационного шума и разрабатывает рекомендации ИКАО о возможных формах использования такого подхода государствами,

принимая во внимание, что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование четырех основных элементов, каковыми являются снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения, в целях решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом,

принимая во внимание, что оценка текущего и будущего воздействия авиационного шума является важным средством разработки политики ИКАО и ее государств-членов,

принимая во внимание, что вопросы внедрения и принятие решений относительно использования элементов сбалансированного подхода входят в компетенцию государств-членов, ответственность за разработку соответствующих вариантов решения проблем шума в своих аэропортах в конечном итоге несут отдельные государства при надлежащем учете правил и политики ИКАО,

принимая во внимание, что в циркуляре 351 ИКАО *"Участие населения в деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации"* подчеркивается роль участия населения как важного компонента всеобъемлющей политики в сфере управления шумом,

принимая во внимание, что в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода [*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Doc 9829)], впоследствии были внесены изменения,

признавая, что проблемы шума должны решаться с учетом конкретных характеристик рассматриваемого аэропорта, что требует применения индивидуального подхода к каждому аэропорту, и что при наличии в аэропортах аналогичных проблем шума могут использоваться аналогичные решения,

признавая, что меры снижения шума могут вызвать значительные расходы у эксплуатантов и прочих заинтересованных сторон, в особенности из развивающихся стран,

признавая, что государства имеют соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику, которые могут влиять на осуществление ими "сбалансированного подхода" ИКАО,

признавая, что ряд государств также может применять более широкую стратегию управления шумом,

учитывая утверждение нового Руководства по эксплуатационным возможностям снижения авиационного шума (Doc 10177),

считая, что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие Стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

принимая к сведению, что проведенные CAEP анализы тенденций в области авиационного шума свидетельствуют о том, что, согласно сценарию реализации современных технических усовершенствований, увеличение числа полетов воздушных судов может более не приводить к увеличению площади контуров шума после 2030 года, если государства – члены ИКАО проведут масштабную работу для реализации этого сценария,

1. *призывает* все государства – члены ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *приветствует* достигнутый к настоящему времени прогресс в решении проблемы авиационного шума и рекомендует государствам, изготовителям и эксплуатантам и впредь участвовать в работе ИКАО по решению проблемы авиационного шума и продолжать разрабатывать технологии и политику, которые уменьшают воздействие авиационного шума в прилегающих к аэропортам жилых районах;

3. *настоятельно призывает* государства:

   a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;

   b) ввести транспарентный процесс или следить за его обеспечением при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:

      1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;

      2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом;

      3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;

4. *рекомендует* государствам:

   a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;

b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;

c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;

d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

5. *просит* государства:

a) работать в тесном сотрудничестве в целях обеспечения как можно большей согласованности программ, планов и политики;

b) своевременно и последовательно взаимодействовать с населением в соответствии с принципами, определенными в циркуляре 351 ИКАО;

c) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;

d) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;

6. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мер по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;

7. *просит* Совет:

a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;

b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;

c) обеспечивать, чтобы соответствующий инструктивный материал в отношении участия населения был доступен государствам и обновлялся;

d) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например путем организации практикумов;

8. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку в этой работе ИКАО над инструктивным материалом и любой дополнительной работе над методиками, а также, при

необходимости, в оценке влияния или эффективности мер, предусмотренных сбалансированным подходом.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16

Ассамблея,

принимая во внимание, что Стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для цели настоящего добавления постепенное снятие с эксплуатации определяется как прекращение международных полетов воздушных судов какой-либо шумовой категории во всех аэропортах одного или нескольких государств,

принимая во внимание, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации пришел к выводу, что общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано, и проделал работу, в результате которой была выработана рекомендация относительно нового Стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 с учетом того, что новые действия по постепенному снятию воздушных судов с эксплуатации рассматривать не следует,

принимая во внимание, что некоторые государства ввели практику или приступили к практике постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, или рассматривают вопрос о введении такой практики,

признавая, что Стандарты по шуму Приложения 16 не предназначены для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов,

признавая, что введение ограничений на эксплуатацию существующих воздушных судов может увеличить расходы авиакомпаний и создать серьезные экономические трудности, особенно для тех эксплуатантов воздушных судов, которые могут не располагать финансовыми ресурсами для переоснащения своих парков воздушных судов, таких как эксплуатанты из развивающихся государств,

учитывая, что решение связанных с авиационным шумом проблем должно основываться на взаимном признании трудностей, с которыми сталкиваются государства, и сбалансированном учете их различных интересов,

1. *настоятельно призывает* государства не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

   a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;

b) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, в качестве альтернативы, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;

c) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;

d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно призывает* те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

a) формулировать любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере семи лет;

b) не ограничивать до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов, у которых после даты выдачи первого индивидуального сертификата летной годности прошло менее 25 лет;

c) не ограничивать до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности более 2:1;

d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

3. *настоятельно рекомендует* государствам продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:

a) ослабления воздействия шума на прилегающие к аэропортам жилые районы, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;

b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду заменяющего воздушного судна, отвечающего требованиям главы 3, и согласия с первой датой его поставки;

4. *настоятельно призывает* государства не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму глав 3, 4 или любой новой главы тома I Приложения 16 подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

5. *настоятельно призывает* государства не вводить каких-либо ограничений на эксплуатацию воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, кроме как в рамках разработанного ИКАО сбалансированного подхода к управлению шумом и в соответствии с положениями добавлений C и E к настоящей резолюции;

6. *настоятельно призывает* государства оказывать содействие эксплуатантам в их усилиях по ускорению модернизации парков воздушных судов и тем самым устранять препятствия и обеспечивать всем государствам доступ к аренде или закупке воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, включая, при необходимости, предоставление многосторонней технической помощи.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что Стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для целей настоящего добавления эксплуатационное ограничение определяется как любое действие, связанное с шумом, которое ограничивает или сокращает доступ воздушного судна в какой-либо аэропорт,

принимая во внимание, что в добавлении C к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

принимая во внимание, что в результате принятия новых стандартов сертификации по шуму в томе I Приложения 16 и реализации на воздушных судах технических наработок в области уменьшения шума ожидается дальнейшее снижение шума в источнике,

принимая во внимание, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры по снижению остроты проблемы шума, хотя в некоторых случаях расширение городского строительства вокруг аэропортов продолжается,

принимая во внимание, что снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции), уже завершено в ряде государств и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, может увеличиться,

принимая во внимание, что региональные различия настолько существенны, что шум, создаваемый воздушными судами, по-видимому, будет являться проблемой в течение ближайших двух десятилетий, и что в этой связи некоторые государства рассматривают возможность введения эксплуатационных ограничений в отношении некоторых воздушных судов, отвечающих Стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16,

принимая во внимание, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующем инструктивном материале ИКАО (Doc 9829) с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

принимая во внимание, что эти ограничения могут оказать существенное экономическое влияние на инвестиции в самолетные парки эксплуатантов воздушных судов из других государств, помимо тех, в которых такие ограничения вводятся,

признавая, что эти ограничения выходят за рамки политики, изложенной в добавлении D к настоящей резолюции, и не согласуются с другими соответствующими руководящими принципами, разработанными ИКАО,

признавая, что ИКАО не возлагает на государства обязанность вводить эксплуатационные ограничения в отношении "воздушных судов главы 3",

признавая, что Стандарты по шуму Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что Стандарты, содержащиеся в главе 4 и главе 14 тома I Приложения 16 и любые более жесткие требования, принятые Советом, основаны на понимании того, что они предназначены только для целей сертификации,

признавая, в частности, что государства имеют юридические обязательства, законы, действующие договоренности и установленную политику, которые могут определять решение проблем шума в их аэропортах и влиять на выполнение положений настоящего добавления,

1. *настоятельно призывает* государства по возможности обеспечивать, чтобы любые эксплуатационные ограничения принимались только в случае подтверждения целесообразности таких действий по результатам предварительно проведенной оценки предполагаемых выгод и возможных негативных последствий;

2. *настоятельно призывает* государства не вводить каких-либо эксплуатационных ограничений в любом аэропорту в отношении воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 тома I Приложения 16 до:

   a) завершения процесса снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;

   b) полной оценки имеющихся мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении C;

3. *настоятельно призывает* государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 2 постановляющей части соображения, разрешат ввести в каком-либо аэропорту

ограничения на полеты воздушных судов, соответствие Стандартам главы 3 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации:

a) основывать такие ограничения на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;

b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;

c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;

d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);

e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран, предоставляя освобождения во избежание создания необоснованного бремени для таких эксплуатантов;

f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;

g) предоставлять эксплуатантам заблаговременное уведомление в разумные сроки;

h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;

i) информировать ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

4. *далее настоятельно призывает* государства не разрешать вводить какие-либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму главы 4 и главы 14 тома I Приложения 16 и любым более жестким требованиям, принятым Советом, подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

принимая во внимание, что планирование и организация землепользования являются одним из четырех основных элементов сбалансированного подхода к управлению шумом,

принимая во внимание, что количество людей, подвергающихся воздействию авиационного шума, зависит от того, каким образом осуществляются планирование и организация землепользования вокруг аэропорта, и, в частности, от масштабов регулирования жилищного строительства и другой чувствительной к воздействию шума деятельности,

принимая во внимание, что объем деятельности в большинстве аэропортов может увеличиться и что имеется опасность ограничения такого роста в будущем вследствие ненадлежащего землепользования вблизи аэропортов,

принимая во внимание, что постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16, позволило обеспечить во многих аэропортах уменьшение размера контуров шума, охватывающих районы, в которых люди подвержены воздействию неприемлемых уровней шума, а также снизить общее количество людей, подвергающихся воздействию шума,

учитывая важность максимально возможного закрепления этих положительных результатов в интересах местного населения,

признавая, что Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширил возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

признавая, что Стандарт, содержащийся в главе 14 тома I Приложения 16, после его внедрения расширит возможности эксплуатантов по замене воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

признавая, что организация землепользования включает в себя деятельность по планированию, которая может входить главным образом в компетенцию местных полномочных органов, но тем не менее сказывается на пропускной способности аэропортов, что, в свою очередь, затрагивает интересы гражданской авиации,

признавая, что обновленный инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по уменьшению остроты проблемы шума включен в часть 2 *"Использование земельных участков и рациональное природопользование" Руководства по проектированию аэропортов* (Doc 9184),

признавая, что циркуляр 351 ИКАО *"Участие населения в деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации"* дополняет нынешнюю политику в области управления авиационным шумом в аэропортах и их окрестностях,

признавая электронный комплект документации по вопросам экологичного аэропорта справочным ресурсом для экологически обоснованной политики управления в аэропортах и их окрестностях,

признавая, что воздушные суда с новыми техническими характеристиками, такие как дроны и дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС), могут оказывать шумовое воздействие в районах за пределами территории, окружающей аэропорт,

1. *настоятельно призывает* государства, которые постепенно прекратили полеты "воздушных судов главы 2" в своих аэропортах, как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции, сохраняя в максимально возможной степени выгоды для местного населения, избегать по возможности ненадлежащего землепользования или строительства в районах, где достигнуто снижение уровней шума;

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности, соответствующих Стандарту главы 4, также не сводилось на нет в результате ненадлежащего землепользования или строительства, которого можно было избежать;

3. *настоятельно призывает* государства, в которых все еще существует возможность свести к минимуму проблему авиационного шума путем принятия превентивных мер:

a) размещать новые аэропорты в соответствующих местах, например на удалении от районов, чувствительных к шуму;

c) принимать соответствующие меры для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;

c) определять зоны вокруг аэропортов с различающимися уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и устанавливать критерии надлежащего использования таких земельных участков с учетом инструктивного материала ИКАО;

d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;

e) обеспечивать предоставление местному населению, проживающему вблизи аэропортов, понятной информации, касающейся полетов воздушных судов и их воздействия на окружающую среду;

4. *просит* Совет:

a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Doc 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;

b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности, в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем, в том числе путем выпуска специального издания электронного комплекта документации по вопросам экологичного аэропорта.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

принимая во внимание, что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия с целью избежать создания неприемлемых для населения ситуаций вследствие звукового удара, таких как вызываемые усилением звукового удара помехи сну и вредные последствия для лиц и собственности на суше и на море,

принимая во внимание, что государства, являющиеся изготовителями таких сверхзвуковых самолетов, так же как и другие государства, продолжают проводить исследования физических, физиологических и социологических последствий звукового удара,

отмечая рекомендацию CAEP по новому Стандарту по сертификации шума при посадке и взлете (LTO) для сверхзвуковых самолетов,

признавая проводимую работу по разработке нового стандарта по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов на маршруте и работу, направленную на понимание нынешнего уровня научных знаний в области звукового удара, состояния исследований и проектов по сверхзвуковым самолетам,

признавая, что сертификация сверхзвуковых самолетов по летной годности может иметь место в период ~~2020~~2025 ~~2025~~2030 гг., а также признавая необходимость дальнейших исследований и работы по подготовке к своевременной экологической сертификации таких самолетов,

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы звуковой удар сверхзвуковых воздушных судов не создавал неприемлемой ситуации для населения;

2. *приветствует* разработку CAEP нового Стандарта по сертификации по шуму для сверхзвуковых самолетов при LTO, который после принятия будет включен в том I Приложения 16;

~~2~~3. *поручает* Совету пересмотреть, опираясь на уже имеющуюся информацию и используя соответствующие механизмы, Приложения и другие относящиеся к этому документы для обеспечения того, чтобы они соответствующим образом учитывали проблемы, которые могут возникнуть для населения в результате полетов сверхзвуковых самолетов, и, в частности, применительно к звуковому удару, предпринять действия для достижения международного соглашения об измерении звукового удара, количественном и качественном определении выражения "неприемлемые ситуации для населения" и установлении соответствующих пределов;

~~3~~4. *предлагает* государствам, являющимся изготовителями сверхзвуковых воздушных судов, представить ИКАО в установленном порядке предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ H

Влияние авиации на качество местного воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание возрастающую обеспокоенность влиянием авиации на атмосферу в части, касающейся качества местного воздуха и соответствующих последствий для здоровья и благосостояния людей,

принимая во внимание, что фактические данные о таком влиянии эмиссии NOx и твердых частиц (ТЧ) авиационных двигателей на качество местного воздуха в нижних слоях атмосферы и региональное качество воздуха сейчас являются все более убедительными,

признавая, что научное сообщество все лучше понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии NOx и ТЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

признавая наличие взаимозависимости между конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, качества местного воздуха и изменения климата,

признавая, что ИКАО определила технические Стандарты и ускорила разработку эксплуатационных процедур, что позволило существенно уменьшить загрязнение местного воздуха воздушными судами,

признавая работу CAEP по подготовке первого независимого экспертного комплексного обзора авиационных и двигателестроительных технологий и разработке среднесрочных (2027 г.) и долгосрочных (2037 г.) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии,

принимая во внимание, что на протяжении последних нескольких десятилетий объем многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, таких как сажа и несгоревшие углеводороды, оказывающих влияние на качество воздуха на местном и региональном уровнях, значительно уменьшился,

принимая во внимание, что в результате достигнутого в последнее время прогресса в области эксплуатационных процедур, таких как производство полетов в режиме непрерывного снижения, произошло дальнейшее уменьшение авиационной эмиссии,

принимая во внимание, что оценка тенденций в области авиационной эмиссии NOx, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

признавая, что в осознании влияния нелетучей составляющей эмиссии ТЧ достигнут значительный прогресс и что по-прежнему ведутся научные и технические работы по более точной оценке летучей составляющей эмиссии ТЧ,

принимая во внимание, что влияние авиационной эмиссии на качество воздуха на местном и региональном уровнях является составной частью общего воздействия эмиссии в конкретном районе и что его следует рассматривать в более широком контексте всех источников, влияющих на качество местного воздуха,

принимая во внимание, что фактическое качество местного воздуха и влияние авиационной эмиссии на здоровье зависят от ряда факторов, в числе которых рассматриваются ее доля в общей концентрации и численность населения, подвергаемого воздействию в конкретном регионе,

принимая во внимание, что в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для государств-членов директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Doc 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом, и сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настоятельно рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов, и чтобы поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологических последствий эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком такие расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Совет ИКАО утвердил политику и инструктивный материал, касающиеся использования сборов, связанных с эмиссией, для решения проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей в аэропортах или в районе аэропортов,

отмечая, что Совет ИКАО опубликовал информацию о системах рационального природопользования (СРП), которые используются авиационными заинтересованными сторонами,

отмечая, что Совет ИКАО разработал Руководство по качеству воздуха в аэропортах, которое впоследствии было обновлено,

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, повысить свой уровень знаний о влиянии авиационной эмиссии ТЧ, NOx и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

2. *просит* Совет продолжить свою деятельность по разработке технически осуществимых, экологически благоприятных и экономически обоснованных стандартов, направленных на дальнейшее уменьшение последствий локального загрязнения воздуха воздушными судами;

3. *просит* Совет продолжить отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии ТЧ;

4. *просит* Совет обеспечить надлежащий учет взаимозависимости мер по уменьшению авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, оказывающих влияние на качество местного воздуха и глобальный климат;

5. *просит* Совет продолжить свою деятельность по определению комплексных средне- и долгосрочных технических целей по снижению потребления топлива, шума и эмиссии NOx и нлТЧ авиационных двигателей, а также эксплуатационных целей по снижению потребления топлива;

6. *просит* Совет постоянно содействовать совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, позволяющих уменьшить воздействие загрязнения местного воздуха воздушными судами;

7. *рекомендует* государствам-членам и другим заинтересованным сторонам предпринимать действия по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на качество местного воздуха, в частности, в рамках добровольных мер, и информировать об этом ИКАО;

8. *приветствует* разработку и распространение инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах;

9. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле распространения информации о применяемой в аэропортах передовой практике, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на качество местного воздуха и обмена ею;

10. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться информацией о введении таких сборов;

11. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить максимально возможный с практической точки зрения уровень соответствия и надлежащим образом учитывать политику и рекомендации ИКАО по сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха.

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

16.1 На своих четвертом и пятом заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области международной авиации и изменения климата (WP/25 и WP/26) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A41-21 *"Сводное заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/27). Кроме этого, государства и наблюдатели представили 54 документа: WP 45, 57, 64, 65, 75, 76, 112 Revision No. 1, 121, 126 Revision No. 1, 131, 139, 162, 163, 169, 219, 243, 249, 254, 266 Revision No. 1, 271, 274, 279 Revision No. 1, 303, 338, 339, 346, 365 Revision No. 1, 366, 367, 368, 379, 382 Revision No. 1, 384, 385, 396, 434, 440, 448, 451, 452, 458, 468, 481, 490, 491, 517, 518, 554, 560, 565, 570, 573, 575 и 579.

16.2 В документе WP/25 Совет сообщил о ходе работы ИКАО в области международной авиации и изменения климата после сорок первой сессии Ассамблеи, сосредоточив внимание на достижении долгосрочной глобальной желательной цели в области международной авиации (LTAG). В нем освещаются итоги третьей Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3), состоявшейся в Дубае, Объединенные Арабские Эмираты, в ноябре 2023 года,

а именно Глобальная рамочная программа ИКАО в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) и другие более чистые источники энергии для авиации, а также дорожная карта ИКАО по выполнению рекомендаций CAAF/3 и осуществлению LTAG на основании взаимозависимых структурных элементов: 1) политика и планирование; 2) нормативная база; 3) поддержка внедрения; и 4) финансирование.

16.3 Секретариат сообщил о некоторых последних событиях в дополнение к информации, представленной в документе WP/25. Например, сейчас ИКАО получила в общей сложности 154 плана действий государств, включая планы, недавно представленные Кувейтом, Восточным Тимором, Андоррой и Коморскими Островами после публикации этого рабочего документа. Программа ACT-SAF ИКАО сейчас насчитывает 30 технико-экономических обоснований и исследований аспектов бизнес-реализации в области SAF, которые либо завершены, либо находятся на этапе разработке или планирования до 2028 года, включая недавно завершенные исследования в области SAF, проведенные в Индии и Иордании. В сотрудничестве, в частности с Международным агентством по возобновляемым источникам энергии (МАВЭ) официально открыта платформа "Центр финансовых инвестиций" ИКАО, призванная содействовать финансированию проектов в сфере SAF и чистых источников энергии для авиации.

16.4 Кроме того, Секретариат сообщил, что одна из систем сертификации устойчивости (SCS) CORSIA (ISCC) недавно приступила к представлению своего заявления на расширение сферы правомочности посредством добавления к сертификации SAF сертификации LCAF для рассмотрения Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP). По завершении оценки CAEP и одобрения Советом ISCC обретет правомочность для сертификации LCAF.

16.5 В документе WP/26 Совет представил работу ИКАО, связанную с международной авиацией и изменением климата, с акцентом на достигнутых результатах и дальнейших действиях по адаптации к изменению климата и повышению устойчивости к нему, а также по углублению научного понимания воздействия авиации на климат в также сотрудничестве и соответствующих событиях в рамках органов Организации Объединенных Наций (ООН) и других международных организациях, включая процесс Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН).

16.6 В документе WP/27 Совет предложил внести изменения в резолюцию A41-21 с учетом событий, имевших место после последней Ассамблеи, включая изменения Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, принятые CAAF/3, а также утвержденной Советом дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций CAAF/3 и достижению LTAG, а также технической работы CAEP Совета ИКАО и его программы будущей работы.

16.7 В документе WP/169 Бразилия выразила мнение о финансировании мер по сокращению эмиссии CO_2 авиации, подчеркнув необходимость оказания поддержки полноценному осуществлению Глобальной рамочной программы и признав потребности и недостатки финансирования, призвав к регулярным и существенным взносам в Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО с четкими годовыми целевыми показателями финансирования; проведения анализа недостатков для определения потребностей с уделением внимания развивающимся странам и государствам, испытывающим особые потребности; приоритизации SAF и LCAF; учреждения специального направления работы Совета для обсуждения необходимого объема ресурсов и управления ими; пересмотра правил функционирования Добровольного фонда охраны окружающей среды ИКАО, включая повышение транспарентности и контроля за

деятельностью; и определения роли Фонда в оказании всесторонней поддержки выполнению задачи по декарбонизации, особенно в разработке, производстве и внедрении SAF.

16.8 В документе WP/440 Бразилия подчеркнула, что достижение LTAG зависит не только от будущих видов топлива и передовых авиационных технологий, но и от оперативных и масштабируемых действий, таких как эксплуатационные улучшения и изменение структуры воздушного пространства. Исходя из последних национальных и региональных примеров Бразилия представила количественные данные о сокращении эмиссии CO_2 в результате изменения структуры воздушного пространства, призвав ИКАО предоставить стратегические инструктивные указания, предоставить посредством своих региональных бюро техническую помощь и финансовую поддержку и подтвердить эксплуатационные меры и изменение структуры воздушного пространства в качестве основных элементов стратегии ИКАО в области окружающей среды наряду с SAF и технологическими инновациями.

16.9 В документе WP/112 Revision No. 1 Китай изложил мнение о важности сокращения эмиссии международной авиации как элемента международных усилий по решению проблемы изменения климата, что должно осуществляться в соответствии с принципами справедливости, общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, при этом государства вносят определяемый на национальном уровне вклад с учетом их национальных условий и этапов развития. Китай подчеркнул свой значительный вклад в устойчивое развитие международной авиации во всем мире, выразил мнение о том, что мониторинг и представление отчетности должны быть конкретизированы как на региональном, так и на государственном уровнях, и подчеркнул, что достижение LTAG будет зависеть от того, смогут ли развитые страны предоставить развивающимся странам достаточную, доступную, поддающуюся контролю, отчетности и проверке финансовую помощь для достижения прогресса в преобразовании авиации в низкоуглеродную отрасль.

16.10 В документе WP/452 Китай представил свою инициативу по совместному созданию "зеленого Шелкового пути для воздушного транспорта", направленную на содействие "зеленой" и низкоуглеродной трансформации гражданской авиации в странах-партнерах и поддержку достижения Целей устойчивого развития ООН (ЦУР) и Стратегических целей ИКАО. Он подчеркнул значение широких консультаций, всеобщего вклада и общих выгод этой инициативы, сосредоточив внимание на совместном строительстве "зеленых" аэропортов, "зеленом" управлении воздушным движением, "зеленых" полетах и наращивании потенциала для "зеленой" трансформации гражданской авиации. Комитет принял к сведению, что некоторые государства-члены выступили в поддержку инициативы "зеленого Шелкового пути для воздушного транспорта" (GASRI), которая была признана на 60-й Конференции генеральных директоров гражданской авиации стран Азиатско-Тихоокеанского региона, и тем самым подчеркнул важную роль региональных инициатив и платформ в продвижении "зеленых" преобразований и наращивании потенциала международной гражданской авиации в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Одно государство не поддержало эту инициативу из-за ее связи с общей, но дифференцированной ответственностью.

16.11 В документе WP/271 Египет обратил внимание на проблемы, с которыми сталкиваются развивающиеся государства при наращивании производства SAF, отметив значительные потребности в инвестициях для строительства заводов по производству топлива, аэропортов и для поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). В нем изложены реализуемые национальные инициативы по разработке и внедрению SAF и содержится призыв к обеспечению того, чтобы SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации были географически сбалансированы в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*

(NCLB). Кроме того, в нем подчеркивается, что успешное достижение LTAG требует разных планов действий в зависимости от особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC) государств, а также укрепления институционального потенциала, направленного на обеспечение доступа к пропорциональному финансированию, передаче научно-технических решений, а также на оказание содействия и наращивание потенциала. Египет также отметил, что центр финансовых инвестиций ИКАО (Finvest Hub) является катализатором прогресса в области климатического финансирования.

16.12 В документе WP/163 Индия выделила SAF в качестве краткосрочного и среднесрочного инструмента декарбонизации. Она изложила национальные инициативы, включая целевые показатели в области смешивания SAF, участие в программе ACT-SAF ИКАО, достижения в области сертификации SAF и внедрение на существующих нефтеперерабатывающих заводах технологий совместной переработки для обеспечения быстрого наращивания производства SAF. Индия также высказала свое мнение о проблемах, с которыми сталкиваются развивающиеся государства при разработке и внедрении SAF, таких, как ограниченные мощности для производства SAF, сдерживающие факторы в области сертификации и регулирования, дефицит сырья и отсутствие инфраструктуры, финансовые ограничения и неравномерные уровни глобальной готовности. Она рекомендовала использовать ускоренные процедуры сертификации SAF, создать региональные центры SAF, увеличить число утвержденных ИКАО SCS, мобилизовать механизмы смешанного финансирования и укрепить сотрудничество на основе платформ ИКАО.

16.13 В документе WP/346 Казахстан подчеркнул, что топливо TS-1 является преимущественно используемым видом авиационного топлива в регионе, но при этом отсутствует признанный ИКАО протокол для его смешивания с SAF, подобный протоколу ASTM D7566 для топлива Jet A-1. Он предложил ИКАО создать специальную целевую группу из представителей различных заинтересованных сторон для совместного рассмотрения технических, нормативно-правовых и логистических аспектов, связанных с интеграцией топлива SAF и TS-1 в глобальную авиационную систему, и призвал содействовать внедрению SAF посредством введения поддерживающих механизмов на уровне политики и обеспечения готовности инфраструктуры. В этом отношении одно из государств далее пояснило, что создание и поддержание актуальности стандартов на топливо не входит в сферу ответственности ИКАО, и предложило государствам взаимодействовать с учреждениями, специализирующимися на установлении стандартов и выполняющими эту работу, такими как ASTM International. Это разъяснение было поддержано одной из международных организаций.

16.14 В документе WP/45 Нигерия особо отметила свои усилия по разработке и внедрению SAF и обратилась с просьбой о дальнейшей поддержке, особенно развивающихся государств, в наращивании потенциала и передаче технологий. Нигерия также заявила о необходимости облегчить государствам, особенно развивающимся государствам, задачу по привлечению финансирования путем обеспечения четкого порядка использования Центра финансовых инвестиций ИКАО для реализации проектов по декарбонизации, в том числе в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

16.15 В документе WP/64 Оман подчеркнул важность планов действий государств для достижения LTAG, подчеркнув, что непрерывный обзор и постоянная поддержка имеют решающее значение для ее эффективного достижения. Оман также высказал мнение о различных изменениях, необходимых в корзине мер (технологии, производство полетов, виды топлива и система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)), о необходимости упрощения доступа к международному климатическому финансированию, особенно в инфраструктуру, исследования и разработку SAF, а также о содействии укреплению

рамочных механизмов регионального сотрудничества, способствующих согласованию политики, принципов регулирования и технических возможностей государств в деле наращивания совместных усилий по обеспечению устойчивости авиации.

16.16 В документе WP/65 Оман заявил о необходимости согласования политики, финансирования, создания потенциала и выработки согласованных стандартов для расширения масштабов разработки и внедрения SAF и LCAF в поддержку глобальных целей декарбонизации авиации. Оман подчеркнул важность стратегических партнерских отношений между правительствами, частным сектором, научными кругами и международными организациями в развитии отрасли SAF и LCAF, подчеркнув роль LCAF в качестве решения проблемы сокращения эмиссии в ближайшей перспективе, особенно в странах с существующим потенциалом нефтепереработки.

16.17 В документе WP/219 Катар осветил существующие проблемы, связанные с ограниченным количеством утвержденных ИКАО SCS для SAF и LCAF и отсутствием положений по сертификации для LCAF, что препятствует более широкому внедрению CORSIA. Он подчеркнул важность внедрения видов топлива, отвечающих критериям CORSIA, при одновременном устранении барьеров и предостерег от наложения ненужного финансового бремени на авиакомпании из-за фрагментарной системы регулирования, в которой различающиеся национальные или региональные правила могут привести к сложностям соблюдения требований и дублированию усилий.

16.18 В документе WP/254 Катар изложил свое мнение относительно текущего состояния процессов разработки, производства и внедрения в коммерческих объемах низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF), которое является стопроцентным смесевым топливом и представляет собой необоснованно обделенный вниманием альтернативный вариант авиационного топлива для сокращения эмиссии CO_2. В этом документе Катар призвал принять меры и выделить ресурсы для оказания государствам-членам помощи в масштабировании и ускорении вклада LCAF в достижение LTAG.

16.19 В документе WP/448 Республика Корея высказала свое мнение о расширении использования SAF путем установления целевых показателей обязательного использования, политики поддержки и использования существующей инфраструктуры нефтеперерабатывающих заводов. Признавая значительную роль побочных продуктов, образующихся при производстве SAF, она считает, что побочные продукты рассматриваются как обычные продукты, получаемые из нефти, что приводит к несовместимости с другими международными системами, и подчеркивает необходимость взаимного признания сертификации устойчивости для побочных продуктов, что может способствовать развитию и расширению рынка SAF.

16.20 В документе WP/434, представленном Российской Федерацией при поддержке Межгосударственного авиационного комитета (МАК), подчеркивается, что увеличение поглотительной способности лесов и сокращение вредных выбросов от природных пожаров имеют критически важное значение для сокращения глобальной эмиссии CO_2. Российская Федерация подчеркнула эффективное использование авиации в борьбе с природными пожарами, начиная с раннего обнаружения и кончая тушением пожаров, и призвала ИКАО разработать международные нормы с учетом национального правопорядка, с тем чтобы сформировать правовую базу для использования международной авиации в борьбе с природными пожарами. Секретариат пояснил, что ИКАО продолжает осуществлять тесное сотрудничество с соответствующими органами и учреждениями ООН, такими как Программа ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО) и

Глобальный центр мониторинга пожаров (GFMC), по вопросам вклада международной авиации в борьбу с лесными пожарами. ИКАО недавно присоединилась к возглавляемому ФАО Глобальному центру по контролю за пожарами (ГЦКП), в котором ведется работа по достижению международной интероперабельности, и примет участие в его параллельном мероприятии на эту тему в рамках конференции COP30 РКИК ООН, которая пройдет в ноябре 2025 года в Бразилии.

16.21 В документе WP/451 Российская Федерация выразила обеспокоенность потенциальными несоответствиями в деятельности утвержденных ИКАО SCS, включая случаи, когда заявки на сертификацию SAF, поданные некоторыми государствами, не рассматривались. В нем также освещались проблемы, связанные с сертификацией LCAF в рамках существующей системы, и предлагались улучшения в целях повышения транспарентности, предсказуемости и инклюзивности при осуществлении CORSIA. К их числу относятся принятие сертификации производителей LCAF национальными органами по сертификации на соответствие критериям, обновление тома IV Приложения 16 и соответствующих документов ИКАО не чаще одного раза в три года и рекомендация государствам при участии ИКАО внедрять меры по поддержке разработки международных и национальных климатических проектов в области авиации. Одно из государств пояснило, что нынешняя система сертификации CORSIA не допускает проведения сертификации организациями, не прошедшими оценку ИКАО и не получившими ее одобрения.

16.22 В документе WP/266 Revision No 1 Саудовская Аравия подчеркнула настоятельную необходимость активизировать меры по адаптации к изменению климата в международной авиации путем повышения устойчивости с помощью унификации инструктивных материалов, комплексных подходов к реализации и закрепления соответствующих положений в действующих Приложениях ИКАО и SARPS для обеспечения последовательной и эффективной адаптации в масштабах всей авиационной системы. Она также поделилась информацией о национальных мерах, включая интеграцию мер адаптации в свою Программу экологической устойчивости гражданской авиации.

16.23 В документе WP/139 Сингапур совместно с Бангладеш, Доминиканской Республикой, Папуа – Новой Гвинеей, Фиджи, Шри-Ланкой и Японией и выразили мнение о необходимости подготовки структурированной программы ACT-LTAG на основе ACT-CORSIA и ACT-SAF для обеспечения того, чтобы все государства получали поддержку в разработке стратегий декарбонизации, согласующихся с целями и принципами ИКАО, при более широкой поддержке в разработке планов действий государств и работе в других новых областях. Сингапур также указал, каким образом региональные платформы могут играть вспомогательную роль в реализации целенаправленных программ, направленных на решение региональных проблем и приоритетных задач, и предложил внести поправки в резолюцию A41-21 Ассамблеи, с тем чтобы включить новый пункт, официально закрепляющий ACT-LTAG в качестве глобальной основы для оказания помощи в рамках инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

16.24 В документе WP/75 Южная Африка подчеркнула необходимость оказания государствам-членам дальнейшей поддержки и предоставления инструктивного материала по оценке рисков, связанных с изменением климата, а также по мерам адаптации с изложением ключевых мер в области планирования, финансирования, внедрения и управления. Она подчеркнула важность интеграции адаптации в планы действий государств, увеличения объемов целевого финансирования адаптации для развивающихся государств и применения индивидуальных подходов, учитывающих конкретные факторы уязвимости на национальном и региональном уровнях.

16.25 В документе WP/76 Южная Африка выразила мнение о настоятельной необходимости ускорения процесса реализации финансовых инициатив развивающихся стран в области климата в секторе авиации при финансовой поддержке и поддержке в натуральном выражении со

стороны развитых стран. В документе были изложены ключевые соображения, касающиеся этих инициатив, включая недопущение негативных последствий для уровня задолженности развивающихся стран, обеспечение устойчивого механизма пополнения фондов и предсказуемости, уделение приоритетного внимания развивающимся странам как основным выгодоприобретателям, удовлетворение потребностей для смягчения последствий и для адаптации, разработку методологий осуществления контроля и представления отчетности и обеспечение сбалансированной представленности в структурах управления.

16.26 В документе WP/379 Белиз от имени государств – членов Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)[1] отметил значительный вклад организации в выполнение цели ИКАО по охране окружающей среды, внедрив передовые технологии и оптимизировав организацию воздушного пространства в Центральноамериканском регионе. В документе содержится настоятельный призыв к сотрудничеству между ИКАО и другими международными организациями, чтобы согласовать региональные инициативы с глобальными целями в области устойчивого развития, содействовать внедрению устойчивых практик авиакомпаниями и другими участниками авиационного сектора и разработать инструктивный материал по непрерывному мониторингу выбросов парниковых газов.

16.27 В документе WP/468 Белиз от имени государств – членов КОСЕСНА особо отметил стремление КОСЕСНА к достижению углеродной нейтральности в своей корпоративной деятельности к 2030 году. В этом документе продемонстрировано определенное количественное сокращение эмиссии CO_2, достигнутое за счет повышения эффективности эксплуатации, и подчеркнуто региональное лидерство КОСЕСНА в деле содействия охране окружающей среды и устойчивой авиации. В документе подчеркнута роль сотрудничества в поддержке устойчивого развития сектора и содержится призыв к ИКАО содействовать своевременной координации двусторонних, многосторонних и технических и финансовых ресурсов по линии "Юг-Юг" в поддержку достижения целей декарбонизации.

16.28 В документе WP/243 Бразилия при поддержке 19 государств – членов[2] ЛАКГА подчеркнула, что авиационный сектор, весьма чувствительный к экологическим воздействиям, вызывающим перебои в его работе, должен готовиться не только к сокращению собственной эмиссии, но и к тому, чтобы противостоять все более частым и серьезным климатическим явлениям. В документе выражено мнение о том, что меры по адаптации и смягчению последствий следует рассматривать в качестве одинаково необходимых и взаимодополняющих составляющих климатической стратегии, и содержится призыв к ИКАО и ее государствам-членам совершенствовать инструктивные материалы, развивать ресурсы и инструменты планирования для поддержки устойчивости авиационного сектора наряду с усилиями по его декарбонизации.

16.29 В документе WP/162 Бразилия и Эфиопия выразили мнение о необходимости усилить пакет более строгих обязательств по внедрению, с тем чтобы поддержать увеличение объема предложения SAF во всех регионах в целях реализации глобальной желательной концепции и LTAG. Государства выделили ключевые ориентировочные параметры, основанные на Глобальной рамочной программе, которые включают в себя: i) признание CORSIA в качестве стандарта устойчивости SAF; ii) недискриминационный и технически нейтральный подход в отношении сырья и методов производства SAF при условии, что они соответствуют критериям CORSIA; iii) ускорение процесса одобрения устойчивости сырья и методов производства, расширение возможностей

[1] Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

[2] Белиз, Боливия (Многонациональное государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

развивающихся стран в рамках более инклюзивной декарбонизации международной авиации; и iv) поддержка и финансирование реализации.

16.30 В документе WP/249 Гана, Доминиканская Республика, Канада, Кения, Папуа – Новая Гвинея, Республика Корея, Руанда, Экваториальная Гвинея, ЕКГА и ее государства-члены[3], а также ЕС и его государства-члены[4] и при поддержке Мексики представили позиции членов Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат (IACAC), призвав Ассамблею одобрить методику LMR, Глобальную рамочную программу в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, рекомендовать глобальное участие в CORSIA, укреплять программы ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке внедрения и реализации инициативы "Центра финансовых инвестиций ИКАО".

16.31 В документе WP/481 Колумбия при поддержке 17 государств – членов[5] ЛАКГА подчеркнула решающую роль SAF в достижении целей LTAG и особо отметила финансовые и технические трудности, с которыми сталкиваются государства на переходном этапе SAF. Она предложила создать информационно-наблюдательный центр и разработать "Прогноз по SAF" для улучшения доступности данных, повышения транспарентности и поддержки процесса принятия обоснованных решений. В документе также изложена просьба разработать дополнительный инструктивный материал по применению гибких стимулов и гарантий, связанных с ценами на нефть и сырье, а также механизмы для усиления контроля за ходом работы в области ACT-SAF.

16.32 В документе WP/365 Revision No. 1 Дания от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА[6] и ЕВРОКОНТРОЛЯ подчеркнула важность дальнейшего прогресса в деле достижения LTAG и призвала одобрить методику LMR и безотлагательно внедрить ее. Она предложила регулярно пересматривать Приложение 16 с учетом достижений в области проектирования и технологий и признать Глобальную рамочную программу, согласованную на CAAF/3, обновив резолюцию A41-21, а также признать важность понимания и рассмотрения вопроса об авиационной эмиссии, не связанной с CO_2. Она далее отметила, что остаточная эмиссия CO_2 сохранится и что для достижения ЛТАГ потребуются дополнительные меры, включая удаление углерода.

16.33 В документе WP/367 Дания от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ и при поддержке Японии выразила мнение о том, что достижение этой цели потребует чрезвычайных усилий, в том числе солидарности между государствами, их сотрудничества и оказания взаимной поддержки, для обеспечения того, чтобы все государства получили экологические и социально-экономические выгоды, ожидаемые в результате достижения нулевой нетто-эмиссии углерода. Она особо отметила расширение охвата программ ACT-SAF и ACT-CORSIA ИКАО и призвала продолжать наращивать масштаб и ускорять оказание технической помощи государствам, при этом рекомендовала всем государствам и отрасли вносить свой вклад. Она настоятельно призвала сделать приоритетом продолжение расширения

[3] Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция и Эстония.

[4] Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

[5] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

[6] Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

функциональности Центра финансовых инвестиций в поддержку упрощения доступа к финансированию проектов декарбонизации авиации, содействуя более широкому географическому расширению производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии.

16.34 В документе WP/396 Гондурас от имени государств – членов КОСЕСНА подчеркнул высокую степень уязвимости региона перед воздействием изменением климата и рассказал о деятельности Альянса устойчивого развития авиации (ALAS), отражающей общую заинтересованность государств Центральной Америки в развитии устойчивой системы воздушного транспорта, обеспечении эксплуатационной безопасности и безопасности полетов, экономическом росте, повышении качества обслуживания, эффективности и охране окружающей среды. Он подчеркнул необходимость сотрудничества между государствами для достижения LTAG и просил координировать двустороннее и многостороннее сотрудничество, а также сотрудничество Юг-Юг в том, что касается технических и финансовых ресурсов для осуществления мер по сокращению эмиссии CO_2 в секторе авиации.

16.35 В документе WP/126 Revision No. 1 Египет, Саудовская Аравия, Нигерия и Объединенные Арабские Эмираты подчеркнули ключевую роль LCAF в содействии достижению целей CORSIA, LTAG и Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации. Государства настоятельно рекомендовали утвержденным ИКАО SCS ускорить подготовку системных требований, охватывающих сертификацию LCAF, а CAEP – уделять первоочередное внимание заявкам SCS, обращающимся за одобрением для SAF и LCAF, применять более гибкие процессы, включая сроки подачи заявок на SCS. Кроме того, они настоятельно рекомендовали государствам – членам ИКАО активно поддерживать и предоставлять ресурсы для Группы по оценке систем сертификации устойчивости (SCSEG) CAEP. Государства настоятельно призвали Совет ИКАО активизировать информационно-разъяснительную работу, с тем чтобы новые потенциальные системы сертификации устойчивости были осведомлены о возможности подачи заявок на утверждение CORSIA, при этом приоритет будет отдаваться системам, претендующим на одновременное утверждение как для LCAF, так и для SAF.

16.36 В документе WP/458 Венесуэла при поддержке 15 государств – членов ЛАКГА[7] подчеркнула настоятельную необходимость того, чтобы ИКАО активизировала оказание помощи и наращивание потенциала государств по вопросам адаптации к изменению климата с учетом воздействия изменения климата на авиацию. В документе подчеркивались факторы риска, связанные с экстремальными погодными явлениями и повышением уровня моря, которые влияют на авиационную инфраструктуру и деятельность. В документе ИКАО предлагалось провести исследования для определения воздействия изменения климата, разработать инструктивные материалы в поддержку разработки планов адаптации авиации на основе оценки рисков, оказать помощь в наращивании потенциала и поощрять государства к обмену опытом и передовой практикой в области адаптационных мер.

16.37 В документе WP/279 Revision No. 1 Международный совет аэропортов (МСА), Бразилия, Ассоциация поставщиков авиационных услуг (ASA World), Международный совет деловой авиации (IBAC) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), поддержанные Доминиканской Республикой, Казахстаном и Тринидадом и Тобаго, подчеркнули важность доступа отрасли к достаточной, надежной, возобновляемой и низкоуглеродной энергии для удовлетворения растущего спроса, а также для достижения целей ИКАО и целей декарбонизации авиации и создания возможностей для внедрения

[7] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

устойчивых решений в области воздушного транспорта. Документ содержит настоятельный призыв к разработке и осуществлению рамочных программ содействия реализации проектов в области возобновляемых и низкоуглеродных источников энергии в аэропортах, а также соответствующих программ наращивания потенциала и технической помощи, и предлагает конкретные поправки к резолюции A41-21 Ассамблеи.

16.38 В документе WP/382 Revision No. 1 Инициативная группа воздушного транспорта (ATAG) при поддержке МСА, МСДА и ИККАИА вновь подтвердила оказываемую авиационной отраслью поддержку LTAG, CORSIA, итоги CAAF/3 и работу ИКАО по обеспечению непрерывного прогресса на пути к достижению данных климатических целей. Она отметила, что на региональном и национальном уровнях правительствам следует создавать благоприятные политические условия поддержки внедрения технологий, улучшения инфраструктуры, низкоуглеродных решений, SAF и учитывать потребности авиации в рамках правительственных программ по использованию водорода. В документе также подчеркнута роль энергетического сектора, финансовых учреждений и клиентов в поддержке энергетического перехода.

16.39 В документе WP/338 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке Доминиканской Республики, Малайзии и Сингапура настоятельно призвала государства устранить непредвиденные последствия недавно введенных мандатов на использование SAF, которые увеличивают издержки, искажают рынки и препятствуют авиакомпаниям получать экологические выгоды. В нем содержался призыв к принятию более решительных политических мер для увеличения производства SAF и интеграции глобальной и надежной методологии учета и отчетности SAF в целях содействия получению экологических выгод от SAF в соответствии с CORSIA и другими соответствующими рекомендуемыми практиками, признанными на международном уровне.

16.40 В документе WP/384 Международная коалиция по устойчивому развитию авиации (ICSA) предложила следующие меры по укреплению способности ИКАО достичь LTAG: проведение анализа по разработке траектории с промежуточными целевыми показателями по CO_2 в соответствии с температурными целями Парижского соглашения; обновление резолюции A41-21 Ассамблеи, с тем чтобы признать, что эмиссия, не связанная с CO_2, составляет значительную долю вклада в чистое потепление климата в результате деятельности международной авиации; поощрение проведения дальнейших исследований, установление целевых показателей и смягчение последствий; а также оценка комплексной траектории воздействия как эмиссии CO_2, так и эмиссии, не связанной с CO_2, до 2050 года.

16.41 Комитет принял к сведению следующие информационные документы: WP/570 и WP/573, представленные Китаем, WP/517 и WP/518 – Италией, WP/303 – Казахстаном, WP/579 – Малайзией, WP/490 – Норвегией, WP/57 – Оманом, WP/575 – Саудовской Аравией, WP/565 – Турцией, WP/366 и WP/368 – Данией от имени ЕС и его государств-членов и других государств –членов ЕКГА, и ЕВРОКОНТРОЛЕМ, WP/554 – Индонезией и Тимором-Лешти, WP/131 – Саудовской Аравией, Египтом, Нигерией и Объединенными Арабскими Эмиратами, WP/121 – Уругваем при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА, WP/560 – МСА, WP/339 – ИАТА, WP/491 – ИККАИА, WP/385 – ICSA, и WP/274 – Латиноамериканской ассоциацией воздушного транспорта (АЛТА).

16.42 Комитет отметил существенный прогресс, достигнутый после предыдущей Ассамблеи, включая принятие конференцией CAAF/3 глобальной рамочной программы ИКАО и утверждение Советом дорожной карты ИКАО. В этой связи он также признал своевременную разработку методики мониторинга и отчетности для LTAG (LMR), а также важность прогресса,

достигнутого в связи с инициативой ИКАО в отношении планов действий государств, мероприятиями по подведению итогов LTAG и инструментами отслеживания инноваций. Комитет напомнил об общем характере LTAG и глобальной желательной концепции, которые не предписывают отдельным государствам конкретных обязанностей или обязательств по снижению эмиссии. Комитет подчеркнул важность обеспечения прозрачности LMR и регулярного обновления планов действий государств и предложил государствам принять надлежащие меры политики, с тем чтобы поддержать прогресс в достижении LTAG. Комитет также признал необходимость для ИКАО продолжать отслеживать прогресс в отношении четырех основных элементов дорожной карты ИКАО.

16.43 Комитет вновь подтвердил, что критерии устойчивости CORSIA, сертификацию устойчивости и методику оценки эмиссии на протяжении жизненного цикла, применяемые к соответствующим условиям CORSIA видам топлива, следует использовать в качестве принятой основы для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации, подчеркнув важность содействия глобальному наращиванию объемов их производства во всех регионах. В этой связи он призвал государства к дальнейшему участию в деятельности ИКАО в целях ускорения анализа и утверждения относящихся к жизненному циклу значений для новых источников и методов производства топлива и сертификации их устойчивости в рамках глобально согласованного подхода, при этом подчеркнув важность глобальной и надежной методики учета и представления отчетности по SAF.

16.44 В отношении вопросов, связанных с LCAF, Комитет, признав отсутствие в настоящее время систем сертификации устойчивости (SCS) для сертификации LCAF, особо подчеркнул важность ускорения оценки и утверждения ИКАО новых SCS для соответствующих условиям CORSIA видов топлива (SAF и LCAF) в соответствии с рекомендацией CAAF/3 в целях содействия расширению участия государств, не исключая каких-либо конкретных источников, методов производства, видов сырья или технологий в области топлива, и в этой связи обратил внимание на необходимость своевременности и гибкости процедур оценки при отсутствии ущерба для обеспечения соблюдения требований CORSIA. Комитет также призвал государства к участию в технической работе ИКАО, связанной с LCAF, и подчеркнул важность повышения осведомленности о мерах, необходимых для разработки и внедрения LCAF при соблюдении принципа "Ни одна страна не остается без внимания".

16.45 Комитет отметил прогресс в области поддержки внедрения и финансирования мер по декарбонизации авиации. Он признал добровольные взносы и прогресс, достигнутый в рамках программы ACT-SAF ИКАО, призвал все государства и заинтересованные стороны к участию и продолжению предоставления дополнительных ресурсов и попросил ИКАО продолжать расширение деятельности в рамках имеющихся ресурсов. В качестве следующего шага Комитет попросил ИКАО основываться на ACT-SAF и ACT-CORSIA в создании программы ACT-LTAG в целях включения других мер по декарбонизации авиации, при этом отметив связанные с этим последствия в отношении ресурсов. Комитет приветствовал недавнее открытие платформы "Центр финансовых инвестиций" ИКАО в сотрудничестве, в частности, с Международным агентством по возобновляемым источникам энергии (МАВЭ) и поручил ввести ее в режим полной функциональности. Комитет также признал важность региональных инициатив и платформ по поддержке внедрения и финансирования в целях декарбонизации авиации.

16.46 Что касается рассмотрения вопроса о разработке инициативы или механизма ИКАО для финансирования деятельности в области климата в соответствии с просьбой последней сессии Ассамблеи, то Комитет признал срочность и важность увеличения финансирования мер по декарбонизации авиации и поручил Совету принять срочные меры по выполнению краткосрочных

рекомендаций, указанных в добавлении G документа WP/25, в целях усовершенствования существующих механизмов и схем финансирования и инициатив по финансированию для дальнейшей поддержки прогресса в достижении и осуществлении LTAG и Глобальной рамочной программы в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, особенно в развивающихся странах и государствах с особыми потребностями. Кроме того, Комитет поручил Совету наладить работу для определения потребностей и пробелов в финансировании и изучения способов реализации долгосрочных вариантов, указанных в добавлении G документа WP/25, включая аспекты осуществимости, и представить доклад 43-й сессии Ассамблеи ИКАО.

16.47 Комитет выразил широкую поддержку дальнейшим действиям ИКАО по адаптации к изменению климата. Он признал важность работы ИКАО в сотрудничестве с государствами и соответствующими органами ООН и международными организациями по выявлению потенциальных последствий изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, а также возможных мер адаптации к таким последствиям. В связи с этим Комитет отметил важность работы CAEP по этой теме, включая недавнее обновление Сводного доклада ИКАО об адаптации к изменению климата и проведение оценки влияния изменения климата на затраты в рамках методики мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR), и призвал Совет разработать дополнительные инструктивные материалы и инициативы по оказанию помощи для содействия разработке государствами планов адаптации к изменению климата, касающихся авиации, отметив при этом ограниченность ресурсов Секретариата для достижения этих целей. Комитет призвал к дальнейшему сотрудничеству между государствами для обмена опытом, связанным с реализацией мер по адаптации к изменению климата в авиации.

16.48 Что касается вопроса об эмиссии международной авиации, не связанной с CO_2, то Комитет отметил прогресс, достигнутый со времени проведения последней сессии Ассамблеи, включая организацию Симпозиума ИКАО по эмиссии авиации, не связанной с CO_2, и создание в рамках CAEP Координационной группы по не связанной с CO_2 эмиссии. Комитет поручил ИКАО и далее выполнять функции форума для углубления научного понимания воздействия авиации на климат, не связанного с эмиссией CO_2, в том числе финансовых последствий возможных мер. Отмечая значительную неопределенность, все еще существующую в этом вопросе, многие государства не поддержали дальнейшую работу, направленную на принятие мер в отношении такого воздействия.

16.49 Комитет признал обеспокоенность, выраженную по поводу сборов/налогов на эмиссию международной авиации, которая также была обозначена в рамках пункта 17 повестки дня "Охрана окружающей среды. CORSIA" в документе WP/295, представленном Арабской организации гражданской авиации (АКАО) от имени 21 арабского государства, документе WP/122, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АФКГА) от имени 54 африканских государств, и документе WP/322, представленном ИАТА, а также в рамках пункта 26 повестки дня "Экономическое развитие воздушного транспорта" в документе WP/181, представленном Соединенными Штатами, и документе WP/267, представленном ИАТА.

16.50 В связи с этим Комитет настоятельно призвал ИКАО и ее государства-члены продолжать добиваться признания усилий и достижений ИКАО по декарбонизации международной авиации и выразить серьезную обеспокоенность в связи с предложениями об использовании международной авиации в качестве потенциального источника для мобилизации доходов для финансирования борьбы с изменением климата в других секторах, с тем чтобы не допустить несоразмерного использования международной авиации в качестве источника таких доходов, в том числе путем координации с их соответствующими представителями правительств и национальными делегациями в соответствующих органах ООН и международных организациях. Кроме того,

Комитет поручил ИКАО продолжать сотрудничество с другими органами ООН и международными организациями, с тем чтобы представлять им соответствующую информацию, обеспечивая при этом ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации и изменению климата.

16.51 Что касается проекта резолюции Ассамблеи, содержащегося в добавлении к документу WP/27, то Комитет рассмотрел и согласовал следующие дополнительные поправки:

a) включение следующего нового пункта 16 *quater.* постановляющей части, касающегося разработки программы ACT-LTAG ИКАО:

16 *quater. просит* Совет разработать программу ACT-LTAG в качестве структурированной и комплексной системы в поддержку подготовки и обновления планов действий государств по добровольному содействию достижению LTAG с опорой на существующие инициативы, такие как программы ACT-CORSIA и ACT-SAF, и в увязке с региональными инициативами и площадками для оказания адресной практической поддержки с учетом потребностей конкретных государств, в соответствии с принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB);

b) признание вклада аэропортов в декарбонизацию в существующем пункте преамбулы и пунктах постановляющей части, касающихся аэропортов, следующим образом:

приветствуя проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года, мае 2019 года, ноябре 2021 года и в апреле 2024 года, и *признавая* ~~важную роль аэропортов в распределении новых инновационных источников энергии в области воздушного транспорта~~ важнейшую роль аэропортов во внедрении и распределении более чистых источников энергии в целях декарбонизации воздушного транспорта в поддержку достижения LTAG и значимость обеспечения устойчивости аэропортов,

25. c) *просит* государства: разработать и внедрить общие принципы, способствующие реализации проектов по декарбонизации в аэропортах, в частности относительно накопления энергии и создания инфраструктуры, и осуществлять совместную работу в рамках ИКАО для обмена информацией и разработки инструктивного материала по передовой практике для "экологичных" аэропортов, включая практику планирования, развития, эксплуатации и технического обслуживания аэропортов;

26. c) *просит* Совет: продолжать содействовать наращиванию потенциала и оказанию технической помощи, а также постоянно служить форумом для обмена информацией о передовой практике для "зеленых" аэропортов, на котором освещались бы такие темы, как "умные" здания, возобновляемые источники энергии, "зеленая" мобильность, адаптация к изменению климата и устойчивое развитие, участие населения и отчетность по вопросам устойчивого развития, в целях обмена извлеченными уроками и передовой практикой между аэропортами;

16.52 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 16/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО и ее государства-члены признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей воздействие на глобальное изменение климата,

вновь подчеркивая жизненно важную роль международной авиации в глобальном экономическом и социальном развитии и необходимость обеспечения дальнейшего устойчивого развития международной гражданской авиации,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 14 из 17 Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), включая ЦУР 7 *"Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех"*, ЦУР 9 *"Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям"* и ЦУР 13 *"Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями*",

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе *"Авиация и глобальная атмосфера"*, подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК и оценочном докладе отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон, *признавая* необходимость того, чтобы Организация и впредь служила площадкой для повышения уровня научного понимания воздействия авиации на климат и изучения мер по устранению таких последствий, ~~и что Организация обновит содержащуюся в специальном докладе МГЭИК информацию,~~

признавая, что доля эмиссии международной авиации по-прежнему составляет менее 2 % общей глобальной эмиссии CO_2 и она предположительно увеличится в результате дальнейшего развития воздушного транспорта, если не будут приняты меры по сокращению эмиссии,

принимая во внимание, что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов (ПГ) в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему,

принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (Стороны, включенные в Приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, создаваемых при использовании "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

принимая во внимание, что Парижское соглашение, которое было принято Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 2015 года, активизирует осуществление РКИК ООН, включая ее цель, и направлено на укрепление глобального реагирования на угрозу изменения климата в контексте устойчивого развития и усилий по искоренению нищеты, в том числе посредством удержания прироста глобальной средней температуры намного ниже 2 °C сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C сверх доиндустриальных уровней, признавая, что это значительно сократит риски и уменьшит последствия изменения климата,

принимая во внимание, что "Климатический пакт Глазго", принятый Конференцией сторон РКИК ООН в ноябре 2021 года, подтверждает долгосрочную глобальную цель сохранения роста глобальной средней температуры на уровне значительно ниже 2 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями и предусматривает продолжение усилий по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями, признавая, что это значительно снизит риски и последствия изменения климата, и что в Климатическом пакте Глазго также признается, что последствия изменения климата будут значительно слабее при повышении температуры на 1,5 °C по сравнению с 2 °C, и содержится решение продолжать усилия по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C,

признавая глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие повышение топливной эффективности на 2 % в год и, начиная с 2020 года, удержание нетто-эмиссии углерода на том же уровне, как принято Ассамблеей ИКАО на ее 37-й сессии в 2010 году и вновь подтверждено на ее 38-й, 39-й, ~~и~~ 40-й и 41-й сессиях в 2013, 2016, ~~и~~ 2019 и 2022 годах, соответственно,

напоминая о ~~признавая~~ большо~~й~~м объеме работы ИКАО по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C Парижского соглашения~~,~~

~~*признавая* процесс обмена информацией и проведения консультаций об осуществимости LTAG для международной авиации, включая семинары ИКАО по сокращению эмиссии CO_2 в авиационном секторе и проведение глобальных авиационных диалогов (GLAD) ИКАО и Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO_2 международной авиации, после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО,~~

признавая, что *Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO_2*, в котором на глобальном уровне оценивается техническая возможность различных сценариев по сокращению эмиссии CO_2 в секторе авиации выступа~~ет~~л основой для рассмотрения и принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) по достижению чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост его международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства вносить свой вклад в реализацию LTAG в рамках своих собственных национальных сроков,

~~*признавая*, что глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности и сохранение чистой эмиссии углерода на неизменном уровне с 2020 года, не обеспечит уровня снижения,~~

~~необходимого для уменьшения абсолютного влияния авиационной эмиссии на изменение климата, и что для устойчивого развития авиации необходимы более масштабные цели,~~

подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество государств и отрасли, и *отмечая* коллективные обязательства, объявленные от имени отрасли международного воздушного транспорта Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO_2 в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по достижению долгосрочной цели чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году,

признавая методику мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR), разработанную Советом при технической поддержке со стороны Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) для оценки прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO_2, направленных на достижение LTAG, включая прошлые и будущие меры по сокращению эмиссии CO_2 и финансовые последствия усилий по достижению LTAG, влияние на развитие сектора, а также последствия изменения климата для международной авиации с точки зрения затрат,

ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* его принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

признавая, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не предвосхищает результатов этих переговоров, и не представляет собой позицию участников этих соглашений,

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию международной авиации и для достижения ее глобальных желательных целей необходим комплексный подход, охватывающий корзину мер, в том числе технологии, устойчиво производимые виды авиационного топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии, а также возможное развитие Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS),

признавая, что благодаря существенному техническому прогрессу в авиационном секторе топливная эффективность современных воздушных судов в расчете на пассажиро-километр выросла на 80 % по сравнению с 1960-ми годами, *отмечая при этом* беспрецедентный уровень возникающих новых технологий и инноваций в стремлении перейти на экологическую авиацию,

~~*признавая* принятие Советом в марте 2017 года сертификационного стандарта на эмиссию CO_2 для самолетов и необходимость поддерживать актуальность данного стандарта на основе самых последних усовершенствований в сфере технологий авиационной эффективности,~~

признавая необходимость своевременного обновления и разработки соответствующих экологических SARPS, а также инструктивных материалов ИКАО по новым передовым авиационным технологиям, в зависимости от обстоятельств,

приветствуя последний сертификационный стандарт на эмиссию CO_2 для самолетов, рекомендованный CAEP, и необходимость поддерживать актуальность данного стандарта с учетом самых последних усовершенствований в сфере технологий авиационной эффективности,

признавая проводимую работу по изучению экологических аспектов снятия с эксплуатации воздушных судов, например, в плане утилизации воздушных судов,

признавая, что меры по организации воздушного движения (ОрВД) в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО способствуют повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и уменьшению авиационной эмиссии CO_2,

приветствуя оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершенную по блоку 0 и блоку 1, и результаты глобального исследования эффективности горизонтального и вертикального полетов,

приветствуя проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года, мае 2019 года, ~~и в~~ ноябре 2021 года и в апреле 2024 года, и *признавая* ~~важную роль аэропортов в распределении новых инновационных источников энергии в области воздушного транспорта~~ важнейшую роль аэропортов во внедрении и распределении более чистых источников энергии в целях декарбонизации воздушного транспорта в поддержку достижения LTAG и значимость обеспечения устойчивости аэропортов,

принимая во внимание, что первая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (CAAF/1), одобрила использование устойчиво производимых видов авиационного топлива, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе смесевых видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии, и что ~~*также принимая во внимание*, что CAAF/1 разработала~~ разработка CAAF/1 Глобальн~~ую~~ой рамочн~~ую~~ой программ~~ы~~ ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF) была учтена в инструментах ИКАО для отслеживания результатов использования более чистых источников энергии, ~~в результате реализации~~ котор~~ой~~ые ~~достигнут~~ позволяют учитывать прогресс, включая растущее количество процессов преобразования топлива и аэропортов, занимающихся распределением таких видов топлива для большего числа коммерческих рейсов,

также принимая во внимание, что вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в октябре 2017 года (CAAF/2), приняла рекомендации и утвердила декларацию, в том числе концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, в качестве обновляемого документа на будущее для замены значительной части авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году и необходимость обновить Концептуальное видение ИКАО до 2050 года, включив в него количественно определенную долю таких видов топлива, используемых к 2050 году,

признавая, что техническая осуществимость устойчивого производства смесевого авиационного топлива, низкоуглеродного авиационного топлива и других более чистых источников энергии для авиации доказана и ожидается, что, согласно докладу по LTAG ИКАО, такие виды топлива окажут самое большое влияние на сокращение эмиссии CO_2 от авиации к 2050 году и будут продолжать оказывать значительное воздействие после 2050 года и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

признавая продолжающуюся разработку смесевых видов топлива, такого как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) в целях сокращения авиационной эмиссии CO_2, и *приветствуя* разработку новых видов топлива и источников более чистой энергии для авиации, включая использование водорода и возобновляемой электроэнергии,

признавая необходимость обеспечения при разработке и внедрении таких видов топлива экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения, а также достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства, включая ~~*признавая*, что~~ критерии устойчивости, сертификацию устойчивости и методику оценки эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла, которые разрабатываются и обновляются как часть работы по внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)~~,~~ и должны применяться в качестве общепринятой основы для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации,

приветствуя принятие на третьей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива в ноябре 2023 года (CAAF/3) Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, включая глобальную желательную Концепцию, которая направлена на содействие глобальному расширению масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, обеспечивая большую ясность, последовательность и предсказуемость для всех заинтересованных сторон относительно политики, правил, поддержки внедрения, а также необходимого финансирования и инвестиций с целью обеспечить, чтобы все государства имели равные возможности для внесения своего вклада и получения пользы благодаря ожидаемому сокращению эмиссии в результате использования более чистых источников энергии для авиации ~~*признавая* необходимость изучить и облегчить доступ сектора гражданской авиации к возобновляемым источникам энергии, в том числе путем сотрудничества в реализации инициативы "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL) в рамках вклада Организации в ЦУР 7 *"Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех"*~~,

также приветствуя утверждение Советом в июне 2024 года дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций CAAF/3 и осуществлению LTAG в качестве "живого" документа, который позволяет отслеживать и отражать прогресс в сбалансированной работе по четырем взаимозависимым структурным элементам, касающимся политики и планирования, нормативно-правовой базы, поддержки внедрения и финансирования,

напоминая, что в резолюции A37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям A38-18, A39-2, ~~и~~ A40-18 и A41-21 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

отмечая, что Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с ~~инициативой~~ принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 *"Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO_2"*, создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET),

инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (EBT) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (MAC),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на июль 20252022 года 150133 государства-членаов, на долю которых приходится более 9998 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

признавая необходимость дальнейшей разработки и обновления планов действий государств, в том числе количественное определение выгоды от сокращения эмиссии CO_2 с использованием практических инструментов, для устойчивой авиации и инфраструктуры с упором на экологичные инновации,

признавая, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, неодинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями,

подтверждая, что следует как можно скорее принять конкретные меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей,

признавая помощь, оказываемую ИКАО в рамках партнерства с другими организациями, с целью содействовать деятельности государств-членов по сокращению авиационной эмиссии, а также постоянные усилия по изысканию потенциальных партнерских отношений с другими организациями в области оказания помощи,

приветствуя ~~внедрение~~ прогресс в реализации программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовки по вопросам устойчиво производимого авиационного топлива (ACT-SAF) в поддержку глобального расширения масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, ~~включая~~ признавая важность создание~~я~~ межгосударственных партнерств, инициатив, а также механизмов международного сотрудничества и партнерств с соответствующими заинтересованными сторонами в свете ~~инициативы~~ принципа *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB),

признавая, согласно докладу по LTAG, необходимость в период до 2050 года инвестировать до 3,2 трлн долл. США в производство более чистых источников энергии для авиации, а также потребность в дополнительных инвестициях для реализации других мер по сокращению авиационной эмиссии CO_2, таких как технические и эксплуатационные усовершенствования воздушных судов, и *приветствуя* разработку таких инициатив, как ACT-SAF ИКАО и Центр финансовых инвестиций ИКАО для ускорения развития и содействия расширению доступа к государственным и частным инвестиционным возможностям и финансированию со стороны финансовых институтов для реализации проектов по содействию декарбонизации международной авиации, в частности, для развивающихся стран и государств с особыми потребностями,

признавая рассмотрение Советом вопроса о создании инициативы или механизма финансирования мер по борьбе с изменением климата в рамках ИКАО, при одновременном решении возможных финансовых, институциональных и правовых проблем, как того потребовала 41-я сессия Ассамблеи ИКАО,

признавая, что в соответствии с последними докладами МГЭИК отмечается прогресс в области подготовки и внедрения планов адаптации к изменению климата во всех секторах и регионах, но прогресс осуществляется неравномерно и наблюдаются адаптационные разрывы, в

том числе потенциальные уязвимые места в ключевой транспортной инфраструктуре, такие как международные авиационные системы и объекты инфраструктуры, что означает, что в их стандартах проектирования следует уделить должное внимание прогнозируемым климатическим последствиям и факторам риска,

признавая необходимость создания благоприятных условий для внедрения долгосрочных мер по адаптации к изменению климата, в особенности для уязвимых компонентов авиационной системы и инфраструктуры, которые повысят уровень подготовленности сектора международной авиации к прогнозируемым экстремальным и разрушительным событиям, связанным с климатом,

признавая важность проводимой ИКАО в сотрудничестве с государствами и соответствующими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру, а также установленных вариантов адаптационных мер,

признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки и регулярного обновления вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО для оценки эмиссии ПГ, создаваемой в результате воздушных пассажирских перевозок, и приветствуя распространение его применения на грузовые перевозки,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция совместно с резолюцией A42-xx~~A41-20~~ *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"* и резолюцией A42-xx~~A41-22~~ *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* заменяют резолюции A41-20, A41-21 и A41-22~~A40-17, A40-18 и A40-19~~ и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

   a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;

   b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение последствий эмиссии авиационных двигателей для экологии и разработку при необходимости конкретных предложений, охватывающих технические решения и рыночные меры и учитывающих потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

   c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;

3. *вновь подтверждает*, что:

   a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном понимании воздействия авиации и принимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом,

способствующим проведению дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;

b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

4. *постановляет*, что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;

5. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в пункте 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и вклад развивающихся и развитых государств в процесс концентрации авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять степень участия каждого государства в деле достижения глобальных желательных целей;

6. *далее постановляет*, что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания, начиная с 2020 года, глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации на том же уровне, учитывая: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств и, в частности, развивающихся стран; развитость авиационных рынков; устойчивый рост отрасли международной авиации; и что эмиссия может увеличиваться из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и введены в действие технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии, признавая при этом долгосрочную глобальную желательную цель, изложенную в пункте 7 ниже;

7. *постановляет далее*, что в дополнение к среднесрочной глобальной желательной цели, указанной в пункте 6 выше, ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков;

8. *признавая*, что LTAG является коллективной глобальной желательной целью, и она не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии, *настоятельно призывает* каждое государство внести свой вклад в достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с национальными условиями;

8 *bis*. *подчеркивает* необходимость глобального расширения масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, которые, как ожидается, внесут наибольший вклад в сокращение эмиссии CO_2 авиации в поддержку достижения

LTAG, *и постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную желательную Концепцию, предусматривающую сокращение эмиссии CO_2 международной авиации на 5 % к 2030 году за счет использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (по сравнению с нулевым использованием таких чистых источников энергии). При реализации этой Концепции особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять его способность вносить свой вклад в ее реализацию в рамках его собственных национальных сроков, и Концепция не возлагает на отдельные государства никаких конкретных обязанностей или обязательств в виде целей по сокращению эмиссии;

9. *поручает* Совету при технической поддержке CAEP внедрить методику мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR) для оценки прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO_2 в целях достижения LTAG, подкрепляя LMR информацией, полученной в рамках мероприятий ИКАО по подведению итогов осуществления LTAG, с помощью инструментов ИКАО для отслеживания результатов, планов действий государств по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации и других источников информации, включая отслеживание прогресса применительно к средствам поддержки внедрения и финансирования. LMR предусматривает также контроль за ходом осуществления и обзор глобальной желательной Концепции и Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, в том числе путем проведения ежегодных мероприятий ИКАО по подведению итогов в области реализации LTAG и созыва CAAF/4 не позднее 2028 года в целях обновления амбициозных задач на основе развития рынка во всех регионах. В связи с этим Совет представит необходимую обновленную информацию о LMR для рассмотрения на 43-й сессии Ассамблеи ИКАО; ~~регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей LTAG, в том числе посредством: механизма ИКАО по оценке состояния окружающей среды; обзора концептуального видения ИКАО в области SAF; дальнейшей оценки сокращения эмиссии CO_2 и последствий изменения климата с точки зрения затрат для международной авиации, а также регионов и стран, особенно развивающихся стран, и последствий для развития сектора, а также стоимостных последствий усилий по достижению LTAG; мониторинга информации, содержащейся в государственных планах действий по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации; и средств реализации. С этой целью Совет рассмотрит необходимые методологии для отслеживания прогресса и предетавит доклад на одной из будущих сессий Ассамблеи ИКАО;~~

9*bis*. *просит* Совет продолжать отслеживать ход реализации и процесс обновления дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций CAAF/3 и осуществлению LTAG в качестве "живого" документа, поддерживая при этом баланс в осуществлении взаимозависимых структурных элементов, касающихся политики и планирования, нормативно-правовой базы, поддержки внедрения и финансирования;

10. *далее рекомендует* всем государствам представлять в ИКАО добровольные планы действий по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации и обновлять их с кратким изложением соответствующей политики, действий и дорожных карт, включая долгосрочные прогнозы;

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2027 ~~2024~~ года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей и осуществления глобальной желательной Концепции, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих

соответствующие национальные возможности и обстоятельства, количественную информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи для реализации этих мер, чтобы ИКАО могла адаптировать меры по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая облегчение доступа к финансированию и инвестициям, к потребностям государств;

12. *рекомендует* государствам, которые уже представили планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим планы действий, а также делать представленные планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

13. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся глобальных желательных целей и глобальной желательной Концепции, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2027 ~~2024~~ года, в том числе на основе сотрудничества и помощи в выявлении возможных источников финансирования декарбонизации авиации в сотрудничестве с финансовыми и другими соответствующими организациями, в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

14. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO_2;

14 *bis*. *в частности, просит* Совет провести при техническом содействии CAEP провести исследование систем учета топлива для международной авиации, используемых в настоящее время на открытом рынке. Это исследование будет включать предварительное изучение так называемой концепции "заявления об использовании устойчиво производимого топлива без его физического потребления" для оценки ее актуальности и применимости, а также с учетом соответствующих изменений в других органах ООН, включая статью 6 Парижского соглашения. Цель исследования состоит в том, чтобы лучше понять эти системы и концепции учета и определить потенциальные области для дальнейшего изучения. Эта работа поможет определить, какую роль ИКАО могла бы сыграть в поддержке этих систем, если потребуется, для упрощения доступа к экологическим преимуществам использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации и обеспечения экологической целостности с целью поощрения глобального производства таких видов топлива без создания каких-либо препятствий, в частности в развивающихся странах;

15. *просит* Совет обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации и регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO_2 международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

16. *признавая* необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO_2 от всех источников и *подчеркивая* потребность в значительных финансовых ресурсах для осуществления перехода

авиации на чистую энергию и LTAG, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН и других соответствующих процессов, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования;

16 *bis*. *признает*, что для осуществления LTAG необходима надежная, целенаправленная и адаптированная программа по оказанию поддержки наращиванию потенциала и внедрению, а ИКАО, отрасль, научные круги и другие соответствующие заинтересованные стороны должны сотрудничать в деле реализации такой программы, принимая во внимание различные условия в государствах и регионах, и в соответствии с принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"*;

16 *ter*. *просит* Совет продолжать осуществление Программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF) в целях содействия глобальному расширению масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, включая:

a) предоставление инструктивного материала и проведение подготовки персонала, в том числе по вопросу разработки национальной политики;

b) обмен передовым опытом, в том числе в рамках семинаров ИКАО и с помощью инструментов ИКАО для отслеживания результатов;

c) содействие установлению партнерских отношений, обмену знаниями и техническому сотрудничеству между партнерами по ACT-SAF;

d) содействие добровольной передаче технологий, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, в том числе применительно к техническим навыкам, производству, переработке и оборудованию;

e) содействие в подготовке технико-экономических и коммерческих обоснований;

f) ускорение процесса разработки конкретных проектов по сокращению эмиссии CO_2 авиации (например, ускорение процесса оценки устойчивости в проектах по SAF), в том числе в рамках Программы технического сотрудничества, что также может способствовать финансированию этого проекта в рамках Центра финансовых инвестиций ИКАО, о котором говорится в п. 18 c) ниже;

g) дальнейшее проведение информационно-разъяснительной работы с государствами и другими заинтересованными сторонами в целях внесения дополнительных ресурсов в виде добровольных взносов в Добровольный фонд ИКАО по охране окружающей среды в поддержку упомянутой выше деятельности в рамках программы ACT-SAF и *настоятельно призывает* государства и другие заинтересованные стороны регулярно вносить существенные взносы в этот Фонд;

h) распространение опыта осуществления программы ACT-SAF на программу ACT-LTAG для оказания дополнительной поддержки в реализации других мер по сокращению эмиссии (например, в области авиационных технологий, эксплуатации воздушных судов);

16 *quater. просит* Совет разработать программу ACT-LTAG в качестве структурированной и комплексной системы в поддержку подготовки и обновления планов действий государств по добровольному содействию достижению LTAG с опорой на существующие инициативы, такие как программы ACT-CORSIA и ACT-SAF, и в увязке с региональными инициативами и площадками для оказания адресной практической поддержки с учетом потребностей конкретных государств, в соответствии с принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB);

17. *признает*, что средства реализации, соизмеримые с уровнем амбициозности, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG. Это потребует от государств значительных инвестиций в соответствии с их национальными условиями, и ИКАО может использовать различные возможные способы и/или механизмы финансирования в дополнение к вышеуказанным мероприятиям по наращиванию потенциала и поддержке внедрения, а также для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO_2 авиации;

18. *просит* Совет:

a) расширять взаимодействие, создавать сети и налаживать упорядоченные диалоги между государствами-членами и международным финансовым сообществом и другими соответствующими заинтересованными сторонами, включая государственные и частные финансовые учреждения, инвесторов и страховщиков, а также ООН и другие международно признанные фонды и инвестиционные механизмы, в целях проведения информационно-разъяснительной деятельности относительно финансовых потребностей для достижения LTAG, в том числе применительно к SAF, LCAF и другим видам более чистых источников энергии для авиации, а также поиска и расширения возможностей финансирования и приоритизации проектов, связанных с декарбонизацией авиации, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями;

b) пропагандировать и поощрять использование государствами критериев ИКАО в области устойчивости, которые являются общепринятой основой для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации с целью определения приоритетности и упрощения доступа к финансированию при реализации предлагаемых проектов в области более чистых источников энергии для авиации;

c) поддерживать функционирование Центра финансовых инвестиций ИКАО для содействия расширению доступа к государственному и частному инвестиционному потенциалу и финансированию со стороны финансовых учреждений в целях реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации для достижения LTAG при особом внимании к SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации, в частности, для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, включая:

1) разработку платформ для установления связи между проектами по декарбонизации авиации и потенциальными государственными и частными инвесторами с функцией "подбора партнеров", что поможет инвесторам отбирать и оценивать проекты, в том числе путем партнерства с финансовыми платформами других организаций, обеспечивая при этом соблюдение технических требований ИКАО, таких как критерии устойчивости;

2) работу с различными заинтересованными сторонами в целях изучения инновационного механизма финансирования и снижения риска, адаптированного к задачам декарбонизации авиации, стимулирования инвестиций и содействия сотрудничеству между заинтересованными сторонами в целях эффективной мобилизации финансовых ресурсов (например, содействие развитию государственно-частного партнерства);

3) сотрудничество с финансовыми учреждениями, такими как банки развития, для создания механизмов финансирования проектов на разных стадиях зрелости;

4) создание базы данных об источниках финансирования с указанием их условий, которыми могут воспользоваться разработчики проектов;

5) разработку инструментария для составления шаблонов условий (основные условия, удовлетворяющие инвесторов) для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации;

d) признавая срочность и важность увеличения объемов финансирования деятельности по декарбонизации авиации, принять срочные меры по реализации краткосрочных рекомендаций, определенных в ходе рассмотрения Советом возможных инициатив по климатическому финансированию или механизмов финансирования в рамках ИКАО[1] для укрепления существующих рамок и систем финансирования и финансовых инициатив в целях дальнейшей поддержки прогресса в достижении и реализации LTAG и Глобальной рамочной программы ИКАО по SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации, в частности, для развивающихся стран и государств с особыми потребностями;

e) создать рабочее направление для выявления потребностей и пробелов в финансировании, а также изучить пути реализации долгосрочных вариантов, определенных в ходе рассмотрения Советом возможных инициатив или механизмов климатического финансирования в рамках ИКАО[1], включая аспекты осуществимости, и представить доклад 43-й сессии Ассамблеи ИКАО;

f) продолжать отслеживать прогресс в использовании средств поддержки внедрения и финансирования в рамках LMR, что описано в п. 9 выше;

~~18. *просит* Совет:~~

~~a) инициировать конкретные меры или механизмы для упрощения, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, более широкого доступа к возможностям получения частных инвестиций, а также финансирования со стороны финансовых учреждений, таких, как банки развития, для реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, а также поощрять выделение новых и дополнительных финансовых средств для этой цели;~~

~~b) дополнительно рассмотреть вопрос о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем и предетавить доклад на 42-й сессии~~

[1] См. добавление G документа A42-WP/25.

~~Ассамблеи ИКАО;~~

~~c) подпункты a) и b) выше будут дополнять обширную программу помощи и сотрудничества, посвященную LTAG, с целью обмена информацией о передовой практике и предоставления рекомендаций, наращивания потенциала и другой технической помощи. Создание программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива SAF (ACT-SAF) приветствуется, и ее следует расширить, чтобы добавить в программу ИКАО ACT-LTAG поддержку реализации других мер по сокращению эмиссии (например, авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования, инфраструктурные изменения, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации);~~

~~d) содействовать добровольной передаче технологий, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, с тем чтобы они могли адаптироваться к передовым технологиям и увеличить свой вклад в достижение LTAG;~~

~~e) в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* настоятельно призвать государства – члены ИКАО вносить регулярные и существенные взносы в Фонд ИКАО по охране окружающей среды для решения конкретных задач ИКАО по достижению LTAG, включая программу ACT-SAF, с целью оказания помощи развивающимся государствам и государствам с особыми потребностями. Государствам также рекомендуется разрабатывать конкретные проекты в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.~~

19. *просит* государства содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить анализ неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в оценочных докладах, и обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

19 *bis*. *просит* Совет расширить научное понимание и устранить неопределенности в отношении воздействия авиации на климат при технической поддержке CAEP, включая изучение способов количественной оценки потенциального воздействия на климат авиационной эмиссии, не относящейся к CO_2, и технологических и эксплуатационных мер по устранению такого воздействия;

20. *просит* Совет:

a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств-членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата и адаптации международных авиационных систем и объектов инфраструктуры к последствиям и факторам риска климатических изменений;

b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;

c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат

решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;

d) оказывать помощь государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией различных программ;

21. *рекомендует* Совету и государствам-членам сотрудничать с соответствующими организациями в целях достижения максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO_2 внутри авиационного сектора (например, технологии, полеты и виды топлива), признавая, что наибольшее потенциальное воздействие на сокращение эмиссии CO_2 в авиации окажут меры, связанные с топливом;

22. *призывает* Совет и государства-члены быть в курсе инновационных авиационных технологий, новых типов полетов, способствующих сокращению эмиссии, и SAF, LCAF ~~устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), низкоуглеродных видов авиационного топлива (LCAF)~~ и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с ~~инициативой~~ принципом *"Ни одна страна не остается без внимания"*, с тем чтобы обеспечить своевременную сертификацию, а также своевременное обновление и разработку соответствующих SARPS и инструктивных материалов ИКАО, при необходимости. К ИКАО и ее государствам-членам обращается настоятельный призыв продолжать работу над элементами корзины мер по достижению LTAG, включая пункты 23–28 ниже;

23. *просит* государства:

a) рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу на рынок все более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов, а также содействовать экономически эффективному обновлению парка воздушных судов изготовителями и эксплуатантами воздушных судов и сотрудничать в рамках ИКАО в целях обмена информацией и разработки инструктивного материала о передовой практике, применяемой при снятии с эксплуатации воздушных судов, например утилизации воздушных судов;

b) стимулировать и увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки новых воздушных судов с нулевым уровнем эмиссии CO_2;

24. *просит* Совет:

a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO_2 для самолетов надлежащим образом, исходя из последних достижений в области технологий повышения авиационной эффективности;

b) своевременно обновлять и разрабатывать соответствующие экологические Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), а также инструктивные материалы ИКАО для новых передовых авиационных технологий, по мере необходимости;

c) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

25. *просит* государства:

a) осуществлять совместную работу с изготовителями, поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО), эксплуатантами воздушных судов и эксплуатантами аэропортов, чтобы ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур и наземных операций, направленных на уменьшение авиационной эмиссии, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

b) устранить юридические, экономические и другие организационные препятствия, а также в области авиационной безопасности, для реализации новых эксплуатационных концепций организации воздушного движения в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;

c) разработать и внедрить общие принципы, способствующие реализации проектов по декарбонизации в аэропортах, в частности относительно накопления энергии и создания инфраструктуры, и осуществлять совместную работу в рамках ИКАО для обмена информацией и разработки инструктивного материала по передовой практике для "экологичных" аэропортов, включая практику планирования, развития, эксплуатации и технического обслуживания аэропортов;

d) рассмотреть надлежащим образом возможность проведения оценки климатических факторов риска с целью способствовать включению мер по адаптации к климатическим изменениям в национальную климатическую политику и процессы планирования применительно к системам и объектам инфраструктуры международной авиации;

26. *просит* Совет:

a) обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации и уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО, рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод;

b) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и инструктивный материал для оценки преимуществ, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать экологическую выгоду от реализации блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

c) продолжать содействовать наращиванию потенциала и оказанию технической помощи, а также постоянно служить форумом для обмена информацией о передовой практике для "зеленых" аэропортов, на котором освещались бы такие темы, как "умные" здания, возобновляемые источники энергии, "зеленая" мобильность, адаптация к изменению климата и устойчивое развитие, участие населения и отчетность по вопросам устойчивого развития, в целях обмена извлеченными уроками и передовой практикой между аэропортами;

d) публиковать и обновлять инструктивный материал по внедрению экологически устойчивой практики в аэропортах, в том числе публиковать в электронном виде комплект документации по вопросам экологичного аэропорта;

e) поощрять государства продолжать климатически устойчивую разработку своих авиационных систем и объектов инфраструктуры путем предоставления инструктивного материала и обмена передовым опытом, уделяя внимание разработке политики, охватывающей действия по смягчению последствий изменения климата и адаптации к изменению климата с целью содействовать дальнейшему устойчивому развитию авиации;

27. *просит* государства:

a) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующих исследований, разработки, производства и использования SAF, LCAF и других более чистых ~~и возобновляемых~~ источников энергии для авиации~~, в том числе устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) и низкоуглеводного авиационного топлива (LCAF)~~, в соответствии с национальными обстоятельствами;

b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов и других мер политики, поощряющих расширение масштабов производства и разработк~~у~~и более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая SAF и LCAF, учитывая, что в инструктивных материалах ИКАО содержится более подробная информация об этих потенциальных подходах к политике, и признавая необходимость рассмотрения возможности сочетания мер политики, которые могут отличаться в государствах в силу различных национальных условий;

c) осуществлять совместную работу с соответствующими заинтересованными сторонами, чтобы ускорить проведение исследований, сертификации и разработок в области топлива, а также внедрение технологий переработки и производства сырья и сертификацию новых воздушных судов и двигателей, позволяющих использовать SAF в объеме 100 % в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов, особенно путем поощрения и продвижения соглашений о закупках SAF и/или LCAF, а также путем содействия своевременному внесению любых необходимых изменений в инфраструктуру аэропортов и систем энергоснабжения с учетом устойчивого развития государств;

d) учитывать критерии устойчивости, сертификацию устойчивости и методику оценки эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла, которые разрабатываются и обновляются в рамках работы по внедрению CORSIA и должны применяться в качестве общепринятой основы для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации ~~существующие подходы к оценке устойчивости производства всех видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов~~;

e) принимать меры по обеспечению устойчивости производства видов авиационного топлива, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства;

28. *просит* Совет:

a) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой в рамках семинаров и учебных мероприятий, а также ~~в рамках региональных семинаров~~ содействовать установлению партнерских связей и определению принципов, которые еще больше будут способствовать переходу к более чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая SAF и LCAF, в том числе с помощью Программы ACT-SAF ИКАО;

b) продолжать использование инструментов ИКАО для отслеживания результатов использования более чистых источников энергии ~~реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF)~~;

c) при технической поддержке со стороны CAEP активизировать усилия по увеличению количества утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости (SCS) во всех регионах в целях ускорения процесса сертификации устойчивости приемлемых SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с требованиями CORSIA, без исключения какого-либо конкретного источника топлива, производственного процесса, сырья или технологии; в связи с этим ускорить разработку и утверждение новых SCS, а также проведение анализа и утверждение показателей в течение жизненного цикла для новых источников топлива и производственных процессов;

d)~~c)~~ продолжать формировать общее представление о будущем использования SAF, ~~и~~ LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и вести учет изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей и осуществлению глобальной желательной Концепции;

e)~~d)~~ сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся SAF, ~~и~~ LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;

f)~~e)~~ сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;

g)~~f)~~ продолжать проводить оценку прогресса в разработке и внедрении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в рамках LMR, а также процесса контроля за осуществлением и обзора глобальной желательной Концепции и Глобальной рамочной программы ИКАО, о чем говорилось в пункте 9 выше, и созвать CAAF/4 не позднее 2028 года в целях обновления амбициозных задач на основе развития рынка во всех регионах ~~процесса обзора,~~

~~проводимого ИКАО, и созвать CAAF/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)* с учетом национальных условий и возможностей~~;

29. *просит* Совет выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью обеспечивать и улучшать инструктивный материал по оценке рисков изменения климата и адаптационные меры для международной авиации;

30. *просит* Совет продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

Приложение

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации:

a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;

b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;

c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;

d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;

e) РМ должны быть экономически эффективными;

f) РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO_2 международной авиации должна учитываться только один раз;

g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение рыночного равновесия;

h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;

i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;

j) РМ не должны налагать ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;

k) РМ должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;

l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO_2;

m) РМ должны включать положения de minimis;

n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;

o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об эмиссии;

p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.

— — — — — — — —

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

17.1 На своем пятом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе подготовленных Советом докладов о ходе внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A41-22 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. CORSIA"* (WP/28). Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 12 рабочих документов: WP/103, 112 Revision No. 1, 114, 122, 219, 249, 263, 294, 295, 322, 382 Revision No. 1 и 576.

17.2 В документе WP/28 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 41-й сессии Ассамблеи в отношении CORSIA, включая обновленную информацию о связанных с CORSIA Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) и о других соответствующих элементах внедрения и о поддержке внедрения, оказываемой в рамках программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA", а также о периодическом обзоре CORSIA 2025 года, отметив, что внедрение CORSIA идет согласно графику и продолжается в соответствии с планом, намеченным при ее утверждении в 2016 году. Кроме того, в свете событий, произошедших со времени проведения последней Ассамблеи, Совет предложил внести изменения в резолюцию A41-22.

17.3 В документе WP/112 Revision No. 1 Китай представил свою позицию по мерам уменьшения эмиссии CO_2 международной авиации и свои взгляды на важность подхода, основанного на рыночных мерах (РМ), для достижения декарбонизации в международной авиации, в частности CORSIA. В документе предлагается пересмотреть скорректированные базовые показатели CORSIA, которые были приняты на 41-й сессии Ассамблеи, в рамках последующих периодических оценок, включающих, помимо описания эмиссии международной авиации и спроса и предложения на компенсацию, методологию с системой показателей для оценки на базе руководящих принципов разработки и реализации РМ.

17.4 В документе WP/263 Индия представила свои взгляды о CORSIA, в частности относительно необходимости разработки дополнительных процедурных руководящих указаний

для государств о том, как учитывать сложные организационные изменения у эксплуатантов воздушных судов, такие как слияния, выделения, разделения и поглощения, в контексте соблюдения требований CORSIA. В документе предлагается предусмотреть механизмы гарантий для таких сценариев, чтобы обеспечить прозрачность и последовательность при представлении отчетности об эмиссии и выполнении обязательств по компенсации по CORSIA, а также чтобы укрепить потенциал и обмен передовым опытом по отчетности об эмиссии в рамках этой системы.

17.5 В документе WP/294 Пакистан представил свои взгляды о CORSIA, в частности о применении пересмотренных базовых уровней и их потенциальных экономических последствиях для развивающихся государств. В связи с этим в документе отмечается, что требования CORSIA по компенсационным обязательствам влекут за собой дополнительные расходы для эксплуатантов, особенно в связи с закупкой отвечающего требованиям CORSIA топлива (CEF) и отвечающих критериям CORSIA единиц эмиссии (CEEU). В документе предлагается пересмотреть соответствие CEF критериям CORSIA посредством расширения перечня допустимого сырья и расширить список CEEU, включив в него компенсации, созданные в рамках механизма, предусмотренного статьей 6.4. Одно государство выразило мнение, что ИКАО уже располагает существующими механизмами для оценки требований к топливу и единицам эмиссии, отвечающим требованиям CORSIA, и что не должно быть связей с механизмами, выходящими за рамки ИКАО.

17.6 В документе WP/219 Катар признал важность CORSIA как краеугольного камня глобальной климатической политики для международной авиации, в частности роль CEF и CEEU и важность их эффективного внедрения. В документе было также обращено особое внимание на критическую роль государств – членов ИКАО в поддержке внедрения CORSIA и был предложен ряд мер по обеспечению большей доступности CEF и CEEU, а именно обеспечение выдачи письменных разрешений на CEEU, а также предотвращение двойного учета и двойной компенсации между CORSIA и другими системами.

17.7 В документе WP/103 Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) заявили о своей поддержке дальнейшего внедрения CORSIA, о значимости центрального реестра CORSIA (CCR) для представления предусмотренных системой данных, а также упомянули о некоторых проблемах, связанных с управлением объемом данных об эмиссии CO_2, особенно для государств с несколькими эксплуатантами. В документе содержится предложение о разработке ОАЭ цифровой платформы, которая позволяет агрегировать и представлять национальные данные об эмиссии, а также предложение об оказании поддержки государствам, заинтересованным во внедрении аналогичных платформ.

17.8 В документе WP/295 Арабская организация гражданской авиации (АСАО) от имени 21 арабского государства[1] представила мнения своих членов о текущем и будущем внедрении CORSIA, подтвердив роль CORSIA как единственного глобального РМ для решения проблемы эмиссии CO_2 международной авиации. В документе выражается обеспокоенность в связи с наличием других региональных или односторонних РМ, а также предложений по введению налогов на авиационный сектор для использования в качестве источника климатического финансирования, что повлияет на эффективное внедрение CORSIA. В документе также подробно говорится об активной вовлеченности государств – членов АСАО, участвующих в CORSIA, о роли программы ИКАО ACT-CORSIA и о необходимости скоординированного подхода к обеспечению предложения CEEU, включая выдачу письменных разрешений.

[1] Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан и Тунис.

17.9 В документе WP/122 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств [2] заявила о поддержке ее членами продолжающегося и активного внедрения CORSIA в качестве единственного глобального РМ для международной авиации. В документе представлен прогресс в реализации CORSIA государствами – членами АКГА, при этом особое внимание обращено на неуклонный рост числа государств Африки, добровольно принявших участие в экспериментальном и первом этапе внедрения CORSIA. В документе также подробно рассматриваются потенциальные проблемы, которые могут возникнуть в связи с наличием других региональных РМ и налогами/сборами, создающими дополнительные обязательства в области мониторинга, отчетности и верификации (MRV) или другие дублирующие требования, что также может привести к недобросовестной конкуренции между эксплуатантами воздушных судов из развивающихся стран. В документе выражена поддержка деятельности в рамках программы ИКАО ACT-CORSIA и подчеркнута необходимость постоянной поддержки в наращивании потенциала африканских государств.

17.10 В документе WP/249 Гана, Доминиканская Республика, Канада, Кения, Республика Корея, Коста-Рика, Папуа – Новая Гвинея, Руанда, Экваториальная Гвинея, Япония, Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) и ее государства-члены[3], Европейский союз (ЕС) и его государства-члены [4] в соавторстве с Мексикой представили мнения членов Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат (IACAC), включая их приверженность CORSIA как единственного глобального РМ для международной авиации. В документе признается значительный прогресс во внедрении CORSIA, достигнутый со времени проведения 41-й сессии Ассамблеи, и содержится призыв ко всем государствам – членам ИКАО как можно скорее присоединиться к этой системе. В документе также подчеркивается необходимость эффективного сотрудничества между соответствующими национальными ведомствами для своевременной выдачи подтверждений принимающей страны по CEEU.

17.11 В документе WP/382 Revision No. 1 Группа действий по вопросам воздушного транспорта (ATAG) при поддержке Международного совета аэропортов (МСА), Международного совета деловой авиации (IBAC) и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) подтвердила, что отрасль воздушного транспорта поддерживает CORSIA как единственный глобальный РМ, применяемый к эмиссии CO_2 международной авиации, и выразила мнение, что следует избегать налогов и сборов. В документе признается значительный вклад программы ИКАО ACT-CORSIA в оказание поддержки государствам в реализации CORSIA.

17.12 В документе WP/322 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке Доминиканской Республики, Малайзии и Сингапура признала CORSIA важнейшим элементом корзины мер по борьбе с эмиссией CO_2 в результате деятельности международной

---

[2] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

[3] Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция и Эстония.

[4] Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

авиации и подчеркнула важность закрепления за CORSIA статуса единственного глобального РМ для сектора международной авиации во избежание появления любых односторонних или региональных РМ, которые могут создать дублирование регулятивных обязательств, а также налогов и сборов, что может создать дополнительную административную и финансовую нагрузку на эксплуатантов воздушных судов. В документе содержится призыв к большему числу государств принять участие в CORSIA, чтобы расширить охват этой системой эмиссии CO_2 от международной авиации и продолжить ее успешное внедрение. В документе подчеркивается также необходимость выдачи принимающими странами письменных разрешений для увеличения объемов предложения CEEU, с тем чтобы эксплуатанты воздушных судов могли экономически эффективно выполнять свои требования по компенсации в соответствии с CORSIA.

17.13 Комитет принял к сведению представленный Российской Федерацией документ WP/451, в котором содержались предложения, касающиеся внедрения CORSIA, включая принятие сертификации производителей LCAF национальными органами сертификации, а также обновление тома IV Приложения 16 и соответствующих документов ИКАО не чаще одного раза в три года, при этом отмечалась сложность соблюдения критериев приемлемости единиц эмиссии CORSIA для программ единиц эмиссии, особенности и параметры которых определяют национальные законодательства.

17.14 Комитет принял к сведению информационный документ WP/114 Кубы о поддержке CORSIA и продолжении программы ИКАО ACT-CORSIA и информационный документ WP/576 Малайзии об эффективном внедрении CORSIA и декарбонизации авиации.

17.15 Комитет признал значительный прогресс, достигнутый в том числе благодаря активному внедрению CORSIA и ее требований в отношении мониторинга, отчетности и верификации (MRV) эмиссии CO_2 государствами и эксплуатантами самолетов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой, касающимися внедрения CORSIA и содержащимися в томе IV Приложения 16 к *Конвенции о международной гражданской авиации*, и одобрил своевременную разработку и обновление Советом элементов внедрения CORSIA, включая топливо, отвечающее условиям CORSIA, единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, и Центральный реестр CORSIA. Комитет также дал высокую оценку продолжающемуся успеху программы ИКАО ACT-CORSIA, осуществляемой при участии и содействии государств-членов, и просил государства продолжать участвовать в этой программе и оказывать ей поддержку.

17.16 Комитет принял к сведению просьбу одного из государств разработать дополнительные процедурные инструктивные указания для государств в отношении действий в случае сложных организационных изменений в деятельности эксплуатантов самолетов, таких как слияния, выделения, разукрупнения и поглощения, в контексте соблюдения требований CORSIA. Комитет также принял к сведению уточнение о том, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) Совета ИКАО разработал первоначальные инструктивные указания по вопросам, связанным с распределением базового уровня CORSIA и расчетом компенсационных обязательств в случаях слияний и поглощений эксплуатантов воздушных судов. Комитет поддержал предложенный дальнейший курс действий CAEP, предусматривающий надлежащее рассмотрение дополнительных возможных сценариев в целях разработки дополнительных инструктивных указаний по этому вопросу для включения в будущие издания тома IV *Технического руководства по охране окружающей среды* (Doc 9501).

17.17 Комитет принял к сведению работу, проделанную одним из государств по разработке цифровой платформы для агрегирования и представления данных об эмиссии CO_2 для передачи в Центральный реестр CORSIA (CCR), и высоко оценил предложение указанного государства оказать поддержку при внедрении аналогичных платформ в других государствах.

Комитет поддержал предложенные будущие действия указанного государства по совместной работе с Секретариатом ИКАО в целях изучения возможности сотрудничества в этом вопросе, в том числе в рамках программы ИКАО ACT-CORSIA.

17.18 В отношении периодического обзора CORSIA за 2025 год было пояснено, что Совет провел обзор при техническом содействии CAEP, опираясь на процесс, использованный при первом обзоре CORSIA в 2022 году, и уделив особое внимание предложению, спросу и цене на топливо, отвечающее условиям CORSIA, и единицам эмиссии, отвечающим критериям CORSIA. Было также уточнено, что результаты периодического обзора CORSIA за 2025 год показывают, что сметные расходы на внедрение CORSIA находятся в пределах диапазона, указанного в предыдущих анализах CAEP, включая анализ, рассмотренный в ходе обсуждения CORSIA на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2016 году. Особое внимание было уделено согласованию подхода в рамках CORSIA для обеспечения качества топлива, отвечающего условиям CORSIA, и единиц, отвечающих критериям CORSIA, с помощью критериев устойчивости CORSIA и критериев приемлемости единиц эмиссии CORSIA, соответственно, как указано в томе IV Приложения 16. В этой связи Комитет поручил Совету при техническом содействии CAEP продолжать регулярно проводить оценку и мониторинг предложения, спроса и цены на топливо, отвечающего условиям CORSIA, и единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, обеспечивая при этом их устойчивость и качество.

17.19 Комитет призвал государства и другие заинтересованные стороны оперативно наращивать производство и сертификацию топлива, отвечающего условиям CORSIA, и настоятельно призвал Совет при техническом содействии CAEP ускорить процесс сертификации и утверждения устойчивости сырья и технологических процессов, с тем чтобы максимально повысить масштабируемость и возможности для государств во всех регионах в области инклюзивной декарбонизации международного авиационного сектора. Он признал критическую важность разрешительных писем для облегчения доступа и обеспечения наличия единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, для эксплуатантов самолетов, и призвал правительства, принимающие мероприятия, которые генерируют единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, ускорить выдачу таких писем.

17.20 Комитет призвал больше государств добровольно участвовать в CORSIA, чтобы повысить ее экологическую целостность как единственной глобальной системы для международной авиации, подчеркнув пункт 18 проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к WP/28, в котором говорится, что "CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO_2 международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO_2 международной авиации". В этой связи Комитет выразил серьезную озабоченность в связи с растущим числом инициатив по взиманию налогов с международной авиации для мобилизации доходов на борьбу с изменением климата и другие цели, как того требует пункт 16 резолюции A41-21 Ассамблеи об изменении климата, отметив, что аналогичные опасения были высказаны в некоторых документах по пунктам 16 и 26 повестки дня. Комитет признал, что такие инициативы будут представлять собой дублирующие рыночные меры, что приведет к двойному взиманию платы за эмиссию CO_2 авиации и негативно повлияет на внедрение CORSIA и, в конечном итоге, на LTAG.

17.21 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 17/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция A38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (РМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения,

напоминая, что резолюция A38-18 Ассамблеи поручила Совету определить при поддержке государств-членов основные вопросы и проблемы, в том числе стоящие перед государствами-членами, и подготовить рекомендацию о создании глобальной системы РМ, которая бы решала их надлежащим образом, а также главных структурных элементов системы, включая средство учета особых условий и соответствующих возможностей и механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят технологии, эксплуатационные улучшения и внедрение устойчиво производимых видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

принимая во внимание резолюцию A39-3 Ассамблеи, в которой Ассамблея постановила внедрить глобальные рыночные меры в виде Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве составного элемента корзины мер, которая также включает авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования и внедрение устойчиво производимых видов авиационного топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

признавая, что ИКАО является надлежащим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации, а также значительный объем работы, проделанной Советом, его Комитетом по климату и окружающей среде (CEC), его Техническим консультативным органом (TAB) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в поддержку внедрения CORSIA,

приветствуя принятие второго~~первого~~ издания тома IV *"Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, положения которого включают процедуры мониторинга, отчетности и верификации (MRV) для CORSIA,

приветствуя также публикацию третьего~~второго~~ издания тома IV *"Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде* (ETM) (Doc 9501),

приветствуя прогресс, достигнутый в разработке и обновлении элементов внедрения CORSIA ИКАО, которые отражены в 14 документах ИКАО, непосредственно упомянутых в томе IV Приложения 16, и которые содержат материалы, утвержденные Советом, и имеющие очень важное значение для внедрения CORSIA,

приветствуя также создание Советом Технического консультативного органа (TAB), уполномоченного представлять Совету рекомендации в отношении единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA,

признавая важность скоординированного подхода ИКАО и ее государств-членов к деятельности по наращиванию потенциала в сотрудничестве с авиационной отраслью в поддержку внедрения CORSIA, в частности в рамках программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA, что способствовало успешному выполнению требований MRV государствами и предоставлению отчетности в центральный реестр CORSIA данных о годовой эмиссии CO_2,

приветствуя растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года, при этом такое добровольное участие приняли 88 государств ~~добровольно принимают участие~~ в 2021 году, 107 государств в 2022 году, ~~и~~ 115 государств в 2023 году, 126 государств в 2024 году, 129 государств в 2025 году и 130 государств в 2026 году,

признавая, что активная деятельность по наращиванию потенциала может способствовать принятию государствами-членами решений о добровольном участии в системе CORSIA,

~~*напоминая* о решении Совета (июнь 2020 года) об использовании показателей эмиссии за 2019 год вместо показателей эмиссии за 2020 год в целях внедрения соответствующих структурных элементов CORSIA (т. е., базовый уровень эмиссии, базисный год для расчета компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов и пороговая величина для новых участников) в ходе экспериментального этапа в свете пандемии COVID-19 и обеспечивая защиту от необоснованного экономического бремени для эксплуатантов самолетов,~~

напоминая ~~признавая проведение~~ о периодическом обзоре CORSIA, проведенном Советом в 2022 году ~~периодического обзора CORSIA за 2022 год~~ при техническом участии CAEP, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и ~~его~~ соответствующих сценариев восстановления эмиссии CO_2 на выполнение принятых в рамках CORSIA компенсационных обязательств с точки зрения спроса, предложения и затрат и принятие в этой связи резолюции A41-22 Ассамблеи с уточнением соответствующих структурных элементов CORSIA, таких как базовые уровни эмиссии в рамках CORSIA, а также расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов на экспериментальном этапе и после его завершения ~~после окончания экспериментального этапа~~,

принимая во внимание, что авиационная отрасль поддерживает CORSIA как единую глобальную систему компенсации выбросов углерода в противовес несогласованным государственным и региональным РМ, рассматривая это в качестве экономически эффективной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры,

признавая, что РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO_2 международной авиации должна учитываться только однократно,

подчеркивая, что решение 39-й сессии Ассамблеи о внедрении CORSIA свидетельствует о решительной поддержке государствами-членами глобального решения для международной авиационной отрасли в противовес несогласованным государственным и региональным РМ,

вновь подтверждая обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, и что РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам,

ссылаясь на Рамочную конвенцию ООН об изменении климата (РКИК ООН) и Парижское соглашение и признавая их принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

признавая, что работа, касающаяся CORSIA и ее внедрения, будет способствовать достижению целей, поставленных в Парижском соглашении, принятом в рамках РКИК ООН,

принимая во внимание, что РКИК ООН, Киотским протоколом к ней и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР) в рамках Киотского протокола и ~~новый рыночный механизм~~ механизм кредитования в рамках Парижского соглашения (РАСМ), ~~в рамках Парижского соглашения~~ для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам,

~~*приветствуя* сотрудничество между РКИК ООН и ИКАО в области разработки методики МЧР для авиации,~~

признавая, что данная резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей или не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция совместно с резолюцией A42-xx~~A41-20~~ *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"* и резолюцией A42-xx~~A41-21~~ *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* заменяют резолюции A41-20, A41-21 и A41-22~~A40-17, A40-18 и A40-19~~ и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *признает* прогресс, достигнутый в разработке всех элементов корзины мер для решения проблемы эмиссии CO_2 международной авиации, включая авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования, устойчиво производимые виды авиационного топлива и CORSIA, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов авиационного топлива, обеспечивающих экологические выгоды для авиационного сектора;

3. *также признает*, что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов авиационного топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO_2 в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки,

установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO_2 международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

4. *подчеркивает* роль CORSIA, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;

5. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, внедрить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO_2 международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;

6. *просит* Совет продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прилагали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации, а также отслеживать и представлять отчеты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методику, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов в данном году за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. устойчиво производимого авиационного топлива и низкоуглеродного авиационного топлива, которые отвечают условиям CORSIA), с тем чтобы отразить все элементы корзины мер;

7. *просит* Совет продолжать следить за внедрением всех элементов корзины мер и рассмотреть необходимую политику и действия с целью обеспечить достижение сбалансированного прогресса в рамках всех элементов при повышении со временем процентного показателя сокращения объемов эмиссии в результате не относящихся к РМ мер;

8. *признает* особые условия и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, с точки зрения уязвимости к воздействию изменения климата, уровней экономического развития и доли в объеме эмиссии международной авиации, помимо прочего, при одновременном сведении к минимуму нарушения рыночного равновесия;

9. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учета особых условий и соответствующих возможностей государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму нарушения рыночного равновесия, следующим образом:

a) экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов самолетов на основании п. 11 e) i) ниже;

b) первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 11 a) ниже;

c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах с учетом того, что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;

d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах;

e) второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если только они добровольно не участвуют в данном этапе;

f) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участниками системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года;

g) начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблеей;

10. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что с целью свести к минимуму нарушение рыночного равновесия CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов самолетов, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам между государствами, следующим образом:

a) на все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, участвующими в CORSIA на основании п. 9 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;

b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включенным в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

c) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, не включенными в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от

компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

11. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, а также о последующем решении, принятом на 41-й сессии, о том ~~и далее постановляет~~, что ежегодный объем эмиссии CO_2, подлежащий компенсации эксплуатантом самолетов в рассматриваемом году после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

a) компенсационное обязательство эксплуатанта самолетов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста этого эксплуатанта самолетов в рассматриваемом году)];

b) где с 2021 по 2023 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, и с 2024 по 2035 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;

c) где с 2033 по 2035 год фактор роста эксплуатанта самолетов = (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;

d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и

e) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:

   i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может в течение этого экспериментального этапа, выбирать, применять это:

      a) к эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или

      b) к эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году;

   ii) с 2024 по 2026 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;

   iii) с 2027 по 2029 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;

   iv) с 2030 по 2032 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;

v) с 2033 по 2035 год 85 % секторальных и 15 % индивидуальных показателей;

f) эмиссия эксплуатанта самолетов и суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, не включает эмиссию, исключенную из системы в этом году;

g) объемы эмиссии в пп. 11 b) и 11 c) выше будут рассчитываться заново в начале каждого года, с тем чтобы учесть маршруты во все государства и из всех государств, которые будут дополнительно включены ввиду их участия на добровольной основе или начала нового этапа или цикла обеспечения соблюдения условий;

12. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, а также о последующем решении, принятом на 41-й сессии, о том ~~и далее постановляет~~, что новый участник[1] освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2019 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам самолетов;

13. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что, несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов самолетов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO_2 международной авиации в год; самолеты с максимальной взлетной массой (MTOM) менее 5700 кг; или самолеты, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях;

14. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что ни одному из эксплуатантов самолетов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и освобождений;

15. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, ввести трехлетний цикл обеспечения соблюдения условий, начиная с первого цикла в 2021–2023 гг., для эксплуатантов самолетов в целях согласования своих компенсационных обязательств в рамках системы при ежегодном представлении ими необходимых данных в полномочный орган, назначенный государством регистрации эксплуатанта самолетов;

16. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что существует потребность в предоставлении гарантий в рамках CORSIA для обеспечения устойчивого развития международного авиационного сектора и во избежание необоснованного экономического бремени на международную авиацию, и *просит* Совет определить основания и критерии для введения таких действий и выявить возможные способы решения таких проблем;

17. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что начиная с 2022 года Совет каждые три года при технической поддержке со стороны CAEP проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблеей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы

[1]Новым участником является любой эксплуатант самолетов, начавший осуществлять авиационную деятельность, на которую распространяются положения тома IV Приложения 16 во время их вступления в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом самолетов.

содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы и *просит* Совет подготовить методику и установить сроки проведения таких обзоров. Помимо прочего, это будет включать:

a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия системы на государства и эксплуатантов самолетов и на международную авиацию, а также оценку функционирования структурных элементов;

b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму нарушение рыночного равновесия, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;

c) проведение специального анализа в конце 2032 года относительно прекращения действия системы, продления ее действия или других усовершенствований системы после 2035 года, включая рассмотрение вклада авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов авиационного топлива в достижение экологических целей ИКАО;

18. *определяет*, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO_2 международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO_2 международной авиации;

19. *просит* осуществить следующие действия в целях внедрения CORSIA:

a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP обновлять по необходимости том IV Приложения 16 и том IV Технического руководства по окружающей среде;

b) Совету при технической поддержке со стороны CAEP продолжать обновление по необходимости документов ИКАО по CORSIA, упоминаемых в томе IV Приложения 16 и относящихся к: "CORSIA. Инструмент ИКАО для оценки и представления отчетности в отношении CO_2", "CORSIA. Виды авиационного топлива, отвечающего условиям CORSIA", "CORSIA. Отвечающие критериям единицы эмиссии (EUC)" и "CORSIA. Центральный реестр";

c) Совету разрабатывать и обновлять документ ИКАО по CORSIA, упоминаемый в томе IV Приложения 16 и относящийся к единицам эмиссии, которые отвечают критериям CORSIA, с учетом рекомендаций TAB;

d) Совету обновлять Центральный реестр CORSIA под эгидой ИКАО и поддерживать его деятельность, обеспечивая государства-члены возможностью представления в ИКАО соответствующей информации;

e) Совету продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны CEC и CAEP;

f) государствам-членам принять необходимые меры для создания национальной политики и нормативной базы для обеспечения соблюдения требований и ввода в

действие системы CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16;

20. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН, Киотского протокола к ней и механизма кредитования в рамках Парижского соглашения (PACM), отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при технической поддержке со стороны TAB и CAEP, включая решения об избежании двойного учета и об отвечающем критериям винтаже и установленных сроках;

21. *постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены должны предпринимать все необходимые меры по наращиванию потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16, в том числе посредством программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA, подчеркивая при этом важность скоординированного подхода под эгидой ИКАО к осуществлению деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи;

22. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые соответствуют критериям приемлемости единиц эмиссии (EUC) в п. 19 выше;

23. *просит* Совет содействовать использованию сформированных единиц эмиссии, помогающих развивающимся государствам, и *рекомендует* государствам разработать местные проекты в области авиации;

24. *просит* Совет изучить вопрос о дальнейшей разработке методик, связанных с авиацией, для их применения в программах компенсации, включая механизмы или другие программы в рамках Парижского соглашения, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO_2, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.

— — — — — — — —

Пункт 18 повестки дня. Наращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность

Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)

18.1 Комитет рассмотрел документ A42-WP/19, представленный Секретариатом по рассматриваемому ИКАО вопросу "Наращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность" в отношении общего осуществления и результатов деятельности в рамках Программы в области наращивания потенциала и внедрения, осуществлявшейся в течение трехгодичного периода 2022-2024 годов, которая способствовала достижению стратегической цели "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), включая усилия ИКАО по подготовке кадров и мобилизации ресурсов, а также инициативы по дальнейшему достижению Целей Организации

Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР) и обновленную информацию о реализации соответствующей политики и стратегий ИКАО в области поддержки внедрения. Комитет одобрил оперативные и финансовые результаты, достигнутые в рамках Программы в области наращивания потенциала и внедрения за прошедший трехгодичный период, включая предусмотренные ею мероприятия по подготовке персонала и мобилизации ресурсов, iPack и стипендии, которые сыграли важную роль в поддержке прогресса в достижении стратегической цели NCLB и ЦУР ООН. Комитет отметил поддержку, оказанную во всех регионах ИКАО, включая наименее развитые страны. Комитет согласился предложить Ассамблее принять пересмотренное Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи, содержащееся в добавлении C, которое заменяет резолюцию A41-25 Ассамблеи.

18.2 Комитет рассмотрел представленный Бразилией документ A42-WP/138, посвященный целевым инициативам государства в поддержку соседних государств в таких ключевых областях, как проведение летных проверок, внедрение системы организации потока воздушного движения (ATFM), построение воздушного пространства и оптимизация пропускной способности в целях укрепления их аэронавигационных систем. Комитет признал важность регионального сотрудничества как ключевого фактора, способствующего достижению максимальных результатов в развитии потенциала и поддержке внедрения.

18.3 Комитет рассмотрел представленный Камеруном и Канадой документ A42-WP/360, посвященный предложению о создании глобальной платформы для содействия обмену оборудованием между субъектами, стремящимися передать или приобрести оборудование по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации и авиационной безопасности. Комитет признал преимущества такой платформы и высказался в поддержку реализации этой инициативы при условии тщательного анализа таких аспектов, как финансовые соображения, жизненный цикл оборудования и аспекты соответствия SARPS. Комитет отметил необходимость обеспечения надлежащей защиты конфиденциальной информации по авиационной безопасности и других конфиденциальных технических данных, связанных с оборудованием для обеспечения безопасности.

18.4 Комитет рассмотрел представленный Канадой и Соединенными Штатами Америки документ A42-WP/147, посвященный важнейшей роли технического сотрудничества в достижении стратегических целей ИКАО, включая очень важный вклад в укрепление глобальной безопасности полетов и авиационной безопасности. Комитет признал важность согласования вкладов и запросов на поддержку внедрения со стратегическими целями ИКАО для обеспечения соответствия Чикагской конвенции и повышения безопасности полетов и авиационной безопасности. Комитет согласился призвать государства-члены координировать усилия по расширению охвата и повышению результативности инициатив по наращиванию потенциала на глобальном уровне, улучшению координации, сокращению дублирования усилий и обеспечению ориентированного на потребности внедрения. Комитет одобрил просьбу в адрес государств оказывать содействие и сотрудничать с ИКАО, включая ее региональные бюро, для поддержки деятельности по наращиванию потенциала и содействию внедрению.

18.5 Комитет рассмотрел документ A42-WP/392, представленный Колумбией и поддержанный 17 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), о важности управления знаниями и сотрудничества для повышения производительности, наращивания потенциала и оптимизации процессов, что в конечном итоге должно привести к повышению безопасности полетов, эффективности и инновационности сектора. Комитет признал важность управления знаниями, которое может способствовать достижению стратегических целей Организации.

18.6 Комитет рассмотрел представленный Египтом документ A42-WP/430 о предлагаемых мерах по созданию механизмов восстановления сектора гражданской авиации в странах, затронутых региональными конфликтами и спорами. Комитет признал важность роли ИКАО и государств в оказании, при необходимости, поддержки государствам, затронутым конфликтами и спорами, в соответствии со стратегической целью "Ни одна страна не остается без внимания" и с должным учетом уязвимости затронутых районов.

18.7 Комитет рассмотрел представленный Исламской Республикой Иран документ A42-WP/133 о предлагаемых мерах по усилению социальной ответственности в авиации для обеспечения сбалансированного, всеохватного прогресса в соответствии с Повесткой дня ООН на период до 2030 года, включая создание Комитета по социальной ответственности в авиации и разработку базовых принципов и системы отчетности. Комитет выразил обеспокоенность по поводу создания такого Комитета и соответствующих механизмов отчетности, учитывая мандат и ограниченные ресурсы Организации.

18.8 Комитет рассмотрел представленный Южной Африкой документ A42-WP/146 о стратегической цели ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), призванной содействовать наращиванию потенциала и совместному использованию государствами-членами ограниченных ресурсов с целью обеспечения достижения, в частности целей, касающихся безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды. Комитет призвал государства-члены поддержать стратегическую цель NCLB, а также поддержал просьбу к ИКАО мобилизовать и выделить достаточные ресурсы для достижения этой цели и призвал государства-члены и организации оказывать скоординированную поддержку государствам, которые могут нуждаться в помощи.

18.9 Комитет рассмотрел документ A42-WP/132, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АФКГА) от имени 54 африканских государств на тему "Баланс между авиационной безопасностью и устойчивостью: проблемы интеграции учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в программу TRAINAIR PLUS (TPP)", в котором признается ключевая роль, которую играет авиационная безопасность (AVSEC) в защите авиатранспортных систем. Комитет подтвердил роль УЦАБ ИКАО и важность поддержания высокого качества обучения в области авиационной безопасности и его доступности по цене для всех государств в соответствии со стратегической целью ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания". Он также рекомендовал провести тщательную операционную и финансовую оценку последствий возможной интеграции сети УЦАБ в программу TRAINAIR PLUS по итогам консультаций со всеми заинтересованными сторонами и с учетом результатов рассмотрения альтернативных моделей. В заключение Комитет подчеркнул необходимость обеспечения равноправного доступа к обучению в области авиационной безопасности при сохранении долгосрочной устойчивой жизнеспособности программы.

18.10 Информационные документы, представленные Японией (A42-WP/542), Казахстаном (A42-WP/363), Пакистаном (A42-WP/499 и A42-WP/502), Китайской Народной Республикой от имени Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии, Шри-Ланки и Таиланда (A42-WP/585), Сейшельскими Островами (A42-WP/590), а также Данией от имени Европейского союза, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛя (A42-WP/591 и A42-WP/592), были приняты к сведению.

18.11 В свете состоявшихся обсуждений Исполнительный комитет предложил пленарному заседанию принять решение о том, чтобы:

а) ИКАО признала потенциальные преимущества глобальной платформы для обмена оборудованием для обеспечения безопасности полетов и авиационной

безопасности и поддержала реализацию этой инициативы при условии тщательного рассмотрения таких факторов, как финансовые соображения, жизненный цикл оборудования, защита конфиденциальной информации по авиационной безопасности и конфиденциальных технических данных и аспекты соответствия SARPS;

b) ИКАО рекомендовала государствам-членам координировать усилия по расширению охвата и результативности инициатив по наращиванию потенциала на глобальном уровне, улучшать координацию, сокращать дублирование усилий и обеспечивать внедрение с учетом потребностей, а также вносить вклад и сотрудничать с ИКАО, включая ее региональные бюро, в целях поддержки деятельности по наращиванию потенциала и содействию внедрению;

c) призвать ИКАО продолжить изучение альтернативных моделей и провести тщательную операционную и финансовую оценку влияния потенциальной интеграции сети ASTC в программу TRAINAIR PLUS в консультации со всеми соответствующими заинтересованными сторонами;

d) мобилизовать и выделить достаточные ресурсы для достижения стратегической цели "Ни одна страна не остается без внимания" и призвать государства-члены и организации оказывать скоординированную поддержку государствам, которые могут нуждаться в помощи;

e) представить на утверждение пленарного заседания следующую резолюцию, которая заменит резолюцию A41-25 Ассамблеи.

Резолюция 18/1. Сводное заявление о политике ИКАО в области наращивания потенциала и поддержки внедрения

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет утвердил новую политику в области наращивания потенциала и поддержки внедрения в виде технической помощи и технического сотрудничества, которая заменила политику в области технической помощи, одобренную на 38-й сессии Ассамблеи,

~~*принимая во внимание,* что "техническим сотрудничеством" является любой проект, проведение которого просят и финансируют государства и/или организации и который осуществляется с помощью Управления технического сотрудничества по принципу самоокупаемости, когда компенсируются все прямые и косвенные расходы, относящиеся к проекту,~~

~~*принимая во внимание,* что "технической помощью" является любая оказываемая ИКАО государствам помощь, финансируемая из регулярного бюджета и/или добровольных фондов, и осуществляемая каким-либо управлением/бюро в зависимости от характера и продолжительности проекта,~~

принимая во внимание, что Ассамблея одобрила новую *Политику ИКАО в области оказываемой государствам поддержки внедрения* с целью укрепления и согласования принципов

координации и управления в отношении программ, проектов, продуктов, услуг и мероприятий по наращиванию потенциала и поддержке внедрения в масштабе всей Организации,

принимая во внимание, что ИКАО оказывает Договаривающимся государствам поддержку в наращивании потенциала и внедрении в рамках подхода "Единая ИКАО", обеспечивая при этом, чтобы разработка, внедрение и реализация продуктов, услуг и мероприятий осуществлялись с учетом их актуальности, соответствия, эффективности и действенности,

признавая, что общая программа ИКАО в области наращивания потенциала и поддержки внедрения будет оказывать дополнительное содействие деятельности Организации в области наращивания потенциала и поддержки внедрения для более эффективного удовлетворения потребностей Договаривающихся государств,

признавая, что оказываемая со стороны ИКАО Договаривающимся государствам поддержка в наращивании потенциала и внедрении является неотъемлемым условием достижения стратегической цели "Ни одна страна не остается без внимания" в соответствии с долгосрочным Стратегическим планом Организации,

1. *постановляет*, что прилагаемые к настоящей резолюции добавления представляют собой сводное заявление о политике ИКАО в области ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и поддержки внедрения по состоянию на день закрытия 41~~2~~-й сессии Ассамблеи;

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А~~40-24~~41-25.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Программы~~а технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и внедрения ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что рост и модернизация гражданской авиации могут внести важный вклад в экономическое развитие государств,

принимая во внимание, что гражданская авиация играет важную роль в техническом, экономическом, социальном и культурном развитии всех и особенно развивающихся стран, а также в их субрегиональном, региональном и глобальном сотрудничестве,

принимая во внимание, что ИКАО может оказывать помощь государствам в развитии их гражданской авиации и в то же время способствовать реализации своих Стратегических целей,

принимая во внимание, что резолюция 222 (IX)A Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций от 15 августа 1949 года, утвержденная резолюцией Генеральной Ассамблеи от 16 ноября 1949 года и одобренная резолюцией A4-20 Ассамблеи ИКАО, поручила всем организациям системы Организации Объединенных Наций в полном объеме участвовать в расширенной Программе технической помощи для целей экономического развития и что ИКАО как специализированное учреждение Организации Объединенных Наций в области гражданской авиации в 1951 году начала осуществление проектов технического сотрудничества и

технической помощи, финансируемых со специального счета Организации Объединенных Наций для технической помощи, открытого в соответствии с вышеупомянутой резолюцией,

принимая во внимание, что в связи с образованием большого дефицита в период 1983–1995 гг. потребовалось определить новую политику в области технического сотрудничества и технической помощи и новую организационную структуру Управления технического сотрудничества ИКАО,

принимая во внимание, что осуществление Новой политики в области технического сотрудничества и технической помощи, одобренной 31-й сессией Ассамблеи и основанной на постепенной реализации концепции "кадрового костяка", интеграции Управления технического сотрудничества в структуру Организации и создании механизма финансирования реализации целей ИКАО, а также на новой организационной структуре Управления технического сотрудничества, введенной в 1990-е годы, позволило значительно уменьшить расходы и существенно улучшить финансовое положение программ технического сотрудничества и технической помощи,

принимая во внимание, что цели Новой политики подчеркивают важную роль программ технического сотрудничества и технической помощи в деле глобального внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и аэронавигационных планов (АНП) ИКАО, а также в развитии инфраструктуры гражданской авиации и людских ресурсов развивающихся стран, нуждающихся в техническом сотрудничестве или технической помощи со стороны ИКАО,

принимая во внимание, что стандартизация и контроль за внедрением SARPS остаются важными функциями Организации и особо отмечается роль ИКАО в обеспечении внедрения и оказании поддержки Договаривающимся государствам,

принимая во внимание, что Совет одобрил реорганизацию технической помощи и технического сотрудничества в качестве нового стратегического направления, деятельность по которому должна осуществляться в рамках подхода "Единая ИКАО",

принимая во внимание, что новая утвержденная Советом Политика ИКАО в области оказываемой государствам поддержки внедрения, направлена на укрепление и согласование координации и управления в отношении программ, проектов, продуктов, услуг и мероприятий в области наращивания потенциала и поддержки внедрения, а также на обеспечение того, чтобы поддержка, предоставляемая государствам во всех областях гражданской авиации, была актуальной, эффективной, последовательной по содержанию и осуществлению независимо от источника помощи или соответствующего механизма финансирования,

принимая во внимание, что резолюция A35-21 призвала Совет и Генерального секретаря принять структуру и механизм, предусматривающие использование ориентированной на коммерческие принципы практики, обеспечивающей плодотворное сотрудничество с партнерами по финансированию и государствами-получателями,

принимая во внимание, что резолюция A39-23 настоятельно призывает государства-члены, отрасль, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны осуществлять координацию и сотрудничество друг с другом и оказывать поддержку деятельности по оказанию помощи в соответствии с глобальными и региональными приоритетами, устанавливаемыми ИКАО, избегая таким образом дублирования усилий,

~~*принимая во внимание,* что Совет согласился с необходимостью предоставления Управлению технического сотрудничества бóльшей оперативной гибкости при осуществлении~~

~~надлежащего надзора и контроля за деятельностью в области технического сотрудничества и технической помощи,~~ (ПЕРЕНЕСЕН)

принимая во внимание, что ~~техническое сотрудничество~~ наращивание потенциала и поддержка внедрения являются динамичной и сложной областью в быстро развивающейся технологической среде, влияющей на потребности государств и интересы партнеров по процессу развития, что требует новаторских путей эффективного решения неизбежных проблем, повышения качества результатов, наращивания потенциала и повышения эффективности, обеспечения большей надежности в отношении соблюдения SARPS и повышения конкурентоспособности на мировом авиационном рынке,

принимая во внимание, что Совет одобрил новую стратегию и бизнес-модель для Управления технического сотрудничества, направленные на расширение услуг, предоставляемых в партнерстве с другими управлениями ИКАО и региональными бюро, и на повышение ценности этих услуг для государств-бенефициаров и негосударственных субъектов,

принимая во внимание, что Организация переориентировалась на создание более привлекательного и целостного бренда на основе ее главной миссии и услуг, в связи с чем Генеральный секретарь утвердил переименование Управления технического сотрудничества в Управление по вопросам наращивания потенциала и внедрения, что свидетельствует о приверженности Организации наращиванию авиационного потенциала, включая весь спектр услуг и поддержки ИКАО, с целью более эффективного удовлетворения потребностей ее Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что Совет согласился с необходимостью предоставления Управлению по вопросам наращивания потенциала и внедрения более гибких условий функционирования, осуществляя при этом надлежащий надзор и контроль,

принимая во внимание, что вся деятельность Организации в области ~~технического сотрудничества~~ наращивания потенциала по-прежнему основывается на принципе возмещения затрат и продолжают приниматься меры по сведению к минимуму, насколько это возможно, административных и оперативных расходов,

принимая во внимание, что доход ~~п~~Программы ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и внедрения и соответствующие поступления по линии Фонда на административное и оперативное обслуживание (AOSC) в течение трехлетнего периода и в последующие годы точно оценить нельзя и что они могут существенно меняться в зависимости от неподконтрольных ИКАО различных факторов,

принимая во внимание, что объем Программы ~~технического сотрудничества~~ наращивания потенциала и внедрения в ~~текущем~~ предыдущем трехлетнем~~годичном~~ периоде резко сократился, а финансовое положение Фонда AOSC ~~значительно~~ существенно ухудшилось, что усугубляется беспрецедентными последствиями пандемии COVID-19 и медленными темпами восстановления~~ем~~ сектора воздушного транспорта,

принимая во внимание, что в текущем трехлетнем периоде было отмечено повышение устойчивости инвестиций в наращивание потенциала и развитие инфраструктуры, что способствовало устойчивому восстановлению объемов деятельности в рамках Программы наращивания потенциала и внедрения до допандемийного уровня и достижению надлежащих финансовых показателей,

принимая во внимание, что Совет принял ~~н~~Политику возмещения расходов для сведения к минимуму перекрестного субсидирования между бюджетом Регулярной программы и внебюджетными источниками финансирования за счет более рационального распределения затрат, обеспечивая при этом конкурентоспособность ~~в части распределения затрат между регулярным бюджетом и Фондом AOSC на обслуживание, предоставляемое Регулярной программой Управлению технического сотрудничества, и обслуживание, предоставляемое Управлением технического сотрудничества Регулярной программе~~,

Программы ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и внедрения

1. *признает* важную роль ~~программ технического сотрудничества и технической помощи~~ Программы наращивания потенциала и внедрения в ~~содействии достижению~~ продвижении стратегических целей, высокоприоритетных механизмов реализации и ключевых приоритетов Организации, подтверждая свою приверженность тому, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания в области развития авиации, а также способствуя достижению соответствующих целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития;

2. *подтверждает*, что ~~программы технического сотрудничества и технической помощи~~ Программа наращивания потенциала и внедрения, осуществляема~~ые~~я в рамках правил, положений и процедур ИКАО, явля~~ю~~ется постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, дополняя функции Регулярной программы по оказанию государствам поддержки в эффективном выполнении политики ИКАО, SARPS, PANS и глобальных планов, региональных и национальных планов в области авиации~~, PANS~~ и инструктивных материалов, а также в развитии и модернизации инфраструктуры их администраций гражданской авиации, наращивании потенциала и ~~людских ресурсов~~подготовке кадров;

3. *подтверждает*, что Управление по вопросам наращивания потенциала и внедрения является одним из основных средств, с помощью которых ИКАО оказывает адресную помощь государствам в области гражданской авиации в интересах всего международного сообщества гражданской авиации; (ПЕРЕНЕСЕН)

4. *признает* центральную роль программы глобальной подготовки авиационных специалистов в повышении компетентности авиационных специалистов во всем мире путем обеспечения доступа государств к стандартизированной, высококачественной и целенаправленной подготовке в поддержку внедрения SARPS ИКАО и укрепления их систем гражданской авиации;

~~3.~~5. *подтверждает*, что в рамках имеющихся финансовых возможностей следует укрепить ~~программы технического сотрудничества и технической помощи~~ Программу наращивания потенциала и внедрения ИКАО на уровне Штаб-квартиры, региональных бюро и ~~полевых постов~~ отделений на местах, с тем чтобы предоставить Организации возможность более действенно и эффективно исполнять свою роль без увеличения расходов на проекты;

~~4. *подтверждает,* что Управление технического сотрудничества является одним из основных средств оказания ИКАО помощи государствам в устранении недостатков в области гражданской авиации на благо всего международного сообщества гражданской авиации;~~(ПЕРЕНЕСЕН ВЫШЕ)

~~5~~.6. *подтверждает*, что улучшени~~е~~я сотрудничества и координации программ, проектов и деятельности ИКАО в области ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания

потенциала и поддержки внедрения следует добиваться путем четкого разграничения полномочий и видов деятельности каждого управления в целях предотвращения дублирования и избыточности;

~~6. *одобряет* утвержденную Советом новую *Политику ИКАО в области оказываемой государствам поддержки внедрения*, направленную на укрепление и согласование координации и управления в отношении программ, проектов, продуктов, услуг и мероприятий в области поддержки внедрения, и *признает*, что комплексная программа ИКАО по поддержке внедрения будет способствовать дальнейшему укреплению деятельности Организации по поддержке внедрения в целях более полного удовлетворения потребностей государств-членов;~~(ПЕРЕНЕСЕН В ПРЕАМБУЛУ)

7. *поручает* Генеральному секретарю с учетом специализации, квалификации и опыта, ограниченных финансовых и людских ресурсов, распределения обязанностей и задач между соответствующими организационными подразделениями в рамках Секретариата оптимизировать распределение ресурсов, а также функций и обязанностей в связи с программами, проектами и деятельностью по наращиванию потенциала и поддержке внедрения;

8. *подтверждает*, что в случае возникновения финансового дефицита в AOSC по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде AOSC и лишь в крайнем случае допускается обращаться за помощью в бюджет Регулярной программы;

9. *поручает* Генеральному секретарю внедрить меры повышения эффективности, направленные на постепенное снижение расходов на административное обеспечение, относимых на счет проектов, продуктов и услуг по линии ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и поддержки внедрения;

10. *подтверждает,* что возмещаемые Организацией затраты на вспомогательное обслуживание, предоставляемое Управлению ~~технического сотрудничества~~ по вопросам наращивания потенциала и внедрения, должны быть непосредственно и исключительно связаны с деятельностью по проектам в целях сведения к минимуму административных вспомогательных расходов;

ИКАО как признанное учреждение в области гражданской авиации

11. *напоминает* Договаривающимся государствам, планирующим развитие или совершенствование своей инфраструктуры гражданской авиации, о возможности рассмотреть преимущества использования Программы ~~технического сотрудничества~~ наращивания потенциала и внедрения ИКАО для реализации своих проектов в области гражданской авиации;

12. *поручает* Генеральному секретарю продолжать повышать осведомленность государств, отрасли и частного сектора, международных и региональных организаций, финансовых учреждений, доноров и Организации Объединенных Наций о преимуществах использования ИКАО для реализации и финансирования проектов по наращиванию потенциала и развитию инфраструктуры в области гражданской авиации;

13. *рекомендует* государствам-донорам, финансирующим учреждениям и другим партнерам по развитию, включая авиационную отрасль и частный сектор, по мере возможности отдавать предпочтение ИКАО для определения, разработки, анализа, осуществления и оценки проектов гражданской авиации в области технического сотрудничества и технической помощи и

просит Генерального секретаря продолжать поддерживать контакты с такими организациями и с потенциальными государствами-получателями в целях выделения средств на развитие гражданской авиации с использованием ИКАО в качестве учреждения-исполнителя;

14. *рекомендует* государствам, получающим помощь на двусторонней основе или другие виды помощи из бюджетов государств, рассмотреть вопрос о целесообразности использования ~~п~~Программы наращивания потенциала и внедрения ИКАО в целях оказания поддержки осуществлению своих программ в области гражданской авиации;

Расширение ~~деятельности~~ оказываемой со стороны ИКАО поддержки в области ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и внедрения

15. *подтверждает*, что при переходе к ориентированной на коммерческие принципы системе обеспечения финансовой устойчивости деятельности Управления ~~технического сотрудничества~~ по вопросам наращивания потенциала и внедрения необходимо создать гибкие механизмы, облегчающие сотрудничество с потенциальными бенефициарами по новым проектам развития гражданской авиации, а также наладить партнерские отношения с государствами, донорами и другими заинтересованными сторонами для использования возможностей мобилизации ресурсов и *предлагает* Генеральному секретарю определить механизмы, позволяющие ИКАО участвовать в конкурсных торгах в области развития гражданской авиации, проводимых организациями-донорами, банками развития и международными финансовыми учреждениями в соответствии с передовой практикой системы Организации Объединенных Наций, и регулировать методы сотрудничества ИКАО с отраслью с учетом существующих моделей, используемых другими международными органами гражданской авиации, при обеспечении наличия надлежащих механизмов контроля и сохранении хорошей репутации ИКАО;

16. *подтверждает* необходимость распространения осуществляемой ИКАО практикеи ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и поддержки внедрения на негосударственные организации (публичные или частные), непосредственно задействованные в гражданской авиации, в осуществлении стратегических целей ИКАО, при этом такое сотрудничество и помощь должны охватывать, помимо прочего, те виды деятельности, которые традиционно осуществлялись национальными администрациями гражданской авиации и которые частично приватизируются, но государство, тем не менее, по-прежнему несет ответственность по Чикагской конвенции за качество предоставляемого обслуживания и его соответствие SARPS ИКАО, и *поручает* Генеральному секретарю информировать соответствующие полномочные органы гражданской авиации о технических аспектах проекта сразу же после начала переговоров с негосударственными организациями;

17. *подтверждает*, что ИКАО следует расширить предоставляемые по запросу продукты и услуги в области ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и поддержки внедрения негосударственным организациям (публичным и частным), которые выполняют в Договаривающихся государствах проекты в области гражданской авиации, направленные на повышение уровня безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, охраны окружающей среды и экономического развития воздушного транспорта, и *поручает* Генеральному секретарю рассматривать в индивидуальном порядке просьбы от таких организаций об осуществлении сотрудничества и предоставлении помощи со стороны ИКАО ~~в традиционных областях технического сотрудничества и технической помощи~~, уделяя особое внимание соответствию проектов SARPS ИКАО и, в зависимости от обстоятельств, соответствующим национальным принципам и нормативным положениям, опубликованным государством-получателем;

18. *поручает* Генеральному секретарю и далее предпринимать~~ять~~ скоординированные и последовательные действия, направленные на обеспечение постепенной реорганизации технической помощи и технического сотрудничества, с тем чтобы ~~они~~ наращивание потенциала и поддержка внедрения ~~функционировали~~ осуществлялись последовательным и согласованным образом, и *поддерживает* и *поощряет* разработку новых и инновационных решений для содействия реализации проектов и мероприятий по наращиванию потенциала и поддержке внедрения в рамках ~~усиленного~~ усовершенствованного подхода "Единая ИКАО" для достижения более высокой степени синергии;

19. *рекомендует* использовать системы и инструменты для ~~укрепления~~ совершенствования планирования, развития и управления в области наращивания потенциала и поддержки~~ой~~ внедрения и *поручает* Генеральному секретарю предоставить необходимые средства для обеспечения доступности этих технологий для более эффективной поддержки государств-членов;

Рамочные ~~С~~соглашения ~~о техническом сотрудничестве и технической помощи~~

20. *подтверждает*, что ИКАО при осуществлении Программы наращивания потенциала и внедрения ~~своих программ технического сотрудничества и технической помощи~~ использует соглашения о целевых фондах (ЦФ), соглашения об управленческом обслуживании (СУО), Службу закупок для гражданской авиации (СЗГА) и другие рамочные соглашения и механизмы финансирования, которые могут потребоваться для оказания максимального содействия и помощи заинтересованным сторонам, осуществляющим проекты гражданской авиации;

21. *с удовлетворением отмечает* инициативу государств по более активному использованию этих механизмов для технического сотрудничества и получения вспомогательных продуктов и услуг по наращиванию потенциала и поддержке внедрения ~~технической помощи~~ в области гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ B

Финансирование программ, проектов и мероприятий по наращиванию потенциала и поддержке внедрения ~~технического сотрудничества и технической помощи~~

Ассамблея,

принимая во внимание, что многие Договаривающиеся государства ИКАО не располагают необходимыми средствами для эффективного и последовательного развития и поддержания своей инфраструктуры гражданской авиации и людских ресурсов и устранения выявленных недостатков,

принимая во внимание, что финансовых средств, выделяемых на наращивание потенциала и поддержку внедрения в области гражданской авиации, недостаточно для удовлетворения потребностей гражданской авиации, особенно в развивающихся странах,

принимая во внимание, что меры по наращиванию потенциала и поддержке внедрения в ИКАО финансируются за счет бюджета Регулярной программы Организации, добровольных фондов ИКАО и взносов в натуральной форме, механизмов возмещения расходов, фондов генерирования доходов, а также за счет механизмов сотрудничества и использования ресурсов и опыта потенциальных партнеров в соответствии с *Политикой в области взаимоотношений ИКАО с внешними сторонами*,

принимая во внимание, что Программа ~~технического сотрудничества~~ наращивания потенциала и внедрения, за немногими исключениями, финансируется развивающимися странами, предоставляющими средства для своих собственных проектов,

~~*принимая во внимание*, что Программа технической помощи финансируется за счет добровольных фондов ИКАО и регулярного бюджета Организации,~~

принимая во внимание, что администрации гражданской авиации наименее развитых стран (~~LDC~~НРС), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), а также малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) в первую очередь нуждаются в наибольшей поддержке, при этом более всего полагаясь на финансовые учреждения и отрасль в обеспечении финансирования своих проектов технического сотрудничества,

принимая во внимание, что финансирование по линии ПРООН в основном направлено на сектора развития, не относящиеся к гражданской авиации, и финансовый вклад ПРООН в деятельность гражданской авиации значительно снизился до уровня, составляющего менее 1 % от объема ~~н~~Программы ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и внедрения ИКАО, хотя ПРООН по-прежнему оказывает ИКАО административную поддержку на страновом уровне,

принимая во внимание, что быстрое технологическое развитие в гражданской авиации требует от развивающихся стран значительных расходов на авиационные наземные средства, чтобы соответствовать уровню этого развития, и обусловливает постоянный рост потребностей в подготовке национального авиационного персонала, для удовлетворения которых они не располагают финансовыми ресурсами и учебными средствами,

принимая во внимание, что Ассамблея ввела механизм финансирования реализации целей ИКАО, предназначенный для мобилизации дополнительных ресурсов на проекты технического сотрудничества и технической помощи, которые считаются необходимыми для поддержки внедрения SARPS и средств и служб, указанных в АНП, а также для выполнения связанных с проверками рекомендаций ИКАО и устранения выявленных недостатков,

принимая во внимание, что Совет учредил другие тематические целевые фонды и целевые фонды с участием многих доноров в целях оказания государствам-членам помощи в укреплении гражданской авиации,

принимая во внимание, что налаживание партнерских отношений и объединение ресурсов необходимы для обеспечения устойчивого и предсказуемого финансирования наращивания потенциала и поддержки внедрения и недопущения дублирования усилий,

принимая во внимание, что финансирующие учреждения ожидают от тех, кто осуществляет финансируемые ими проекты, быстрой и эффективной реализации проектов, а также предоставления в реальном времени подробной информации о ходе выполнения и финансирования проектов,

принимая во внимание, что Совет утвердил Политику ИКАО в области мобилизации ресурсов, призванную упорядочить структуру управления добровольными фондами ИКАО, с целью наращивания усилий по мобилизации ресурсов,

1. *предлагает* финансирующим учреждениям, государствам-донорам и другим партнерам по развитию, включая отраслевые структуры и частный сектор, уделить первостепенное внимание вопросам развития подсектора воздушного транспорта в развивающихся странах и *поручает*

Президенту Совета, Генеральному секретарю и Секретариату активизировать свои контакты с Организацией Объединенных Наций, включая ПРООН, в целях увеличения их вклада в проекты и программы ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи;

2. *обращает внимание* финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития на тот факт, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, занимающимся гражданской авиацией, и как таковое признается Организацией Объединенных Наций компетентным органом в деле ~~осуществления технического сотрудничества с~~ наращивания потенциала для развивающихся ~~ми~~ стран ~~ами~~ и оказания им ~~технической помощи~~ поддержки во внедрении по проектам в области гражданской авиации;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, имеющим дело с источниками финансирования, обращать внимание своих представителей в этих организациях на целесообразность сотрудничества и оказания помощи по проектам в области гражданской авиации, особенно если они необходимы для обеспечения жизненно важной инфраструктуры воздушного транспорта и/или экономического развития страны;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание вопросам развития гражданской авиации путем содействия широкому признанию важнейшей роли авиации в национальном развитии, обеспечивая тем самым привлечение инвестиций и реинвестиций в сектор гражданской авиации и обращаясь для этих целей к внешним источникам сотрудничества и помощи, оговаривать с финансирующими учреждениями на соответствующем правительственном уровне, что они хотели бы привлечь ИКАО в качестве учреждения-исполнителя финансируемых ими проектов в области гражданской авиации;

5. *поощряет* изыскание развивающимися странами средств на развитие их секторов гражданской авиации из всех надлежащих источников в дополнение к средствам, поступающим по линии национальных бюджетов, финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по развитию, с тем чтобы такое развитие могло осуществляться как можно быстрее;

6. *признает*, что взносы доноров из внебюджетных источников позволят ~~программам технического сотрудничества и технической помощи~~ Программе наращивания потенциала и внедрения ~~расширять~~ увеличить объём ~~предоставляемых~~ оказываемой государствам ~~услуг~~ поддержки в области ~~, связанных с обеспечением~~ безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития и ~~охраны окружающей среды~~ экологической устойчивости, обеспечивая тем самым, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания; ~~дополнительно способствуя достижению стратегических целей, в частности внедрению SARPS и устранению недостатков, выявленных в ходе проверок~~ *также отмечает*, что такие взносы будут способствовать достижению стратегических целей ИКАО и рассмотрению возникающих потребностей, возможностей и проблем путем содействия внедрению согласованной на глобальном уровне политики, SARPS, нормативной базы, инструктивных материалов и инструментов, а также устранения недостатков, выявленных в ходе проведенных ИКАО проверок в целях совершенствования государственного надзора и повышения подотчетности;

7. *уполномочивает* Генерального секретаря получать от имени Программы ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и внедрения финансовые взносы и взносы в натуральном выражении на проекты ~~технического сотрудничества и технической помощи~~, включая добровольные взносы в виде технических знаний, стипендий, грантов, учебного оборудования и средств на обучение, от государств, финансирующих учреждений и из других

публичных и частных источников и выступать в качестве посредника между государствами в вопросах предоставления стипендий, грантов и учебного оборудования;

8. *настоятельно рекомендует* тем государствам, которые располагают соответствующими возможностями, выделять Программе ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и внедрения ИКАО дополнительные средства через добровольные фонды ИКАО, включая Фонд наращивания потенциала и внедрения, на реализацию проектов в области гражданской авиации, пакетов мер по внедрению или любых других мер, способствующих оказанию поддержки государствам в их усилиях по обеспечению соблюдения SARPS и удовлетворению дополнительных потребностей в области гражданской авиации;

9. *призывает* государства и других партнеров по развитию, включая отраслевые структуры и частный сектор, способствовать деятельности механизма финансирования реализации целей ИКАО, который позволяет им участвовать в осуществлении проектов ИКАО в области гражданской авиации;

10. *предлагает* Договаривающимся государствам оказывать постоянную финансовую и кадровую поддержку в рамках Программы ИКАО для авиационных экспертов-волонтеров (IPAV) в целях развития потенциала в государствах-бенефициарах в области внедрения Стандартов и Рекомендуемая практики (SARPS) ИКАО, а также содействия самодостаточности и росту;

11. *просит* Совет предоставлять развивающимся странам консультации и помощь в получении поддержки со стороны финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития в осуществлении таких региональных и субрегиональных программ ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности, как Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и Совместная программа по авиационной безопасности (CASP) ~~.~~;

12. *поручает* Генеральному секретарю наращивать усилия по мобилизации ресурсов для обеспечения выделения финансовых средств на наращивание потенциала и поддержку внедрения с целью сокращения значительных различий в показателях внедрения и для содействия развитию воздушного транспорта в различных регионах, с тем чтобы создать надежную, экономически жизнеспособную и доступную систему гражданской авиации;

13. *признает* важность целевого и основанного на имеющихся данных подхода к эффективному определению приоритетов в области наращивания потенциала и поддержки внедрения.

ДОБАВЛЕНИЕ C

Осуществление ~~программ технического сотрудничества и технической помощи~~ Программы наращивания потенциала и внедрения

Ассамблея,

принимая во внимание, что целью ИКАО является обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что осуществление проектов ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и поддержки внедрения дополняет деятельность по достижению стратегических целей ИКАО по линии Регулярной программы,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все чаще обращаются в ИКАО за получением консультаций и оказанием технического сотрудничества и технической помощи в целях внедрения SARPS и развития их гражданской авиации путем укрепления их управленческого аппарата, модернизации инфраструктуры и развития людских ресурсов,

принимая во внимание необходимость проведения в срочном порядке эффективных последующих и корректирующих действий по итогам проверок по линии Механизмов непрерывного мониторинга Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППКБП/МНМ и УППАБ/МНМ) для оказания государствам помощи в устранении выявленных недостатков, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что осуществление Управлением ~~технического сотрудничества~~ по вопросам наращивания потенциала и внедрения или любой другой третьей стороной за рамками ИКАО проектов в соответствии с SARPS ИКАО позволяет значительно повысить безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность гражданской авиации во всем мире и эффективно поддерживает достижение соответствующих Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций (ЦУР) посредством инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания",

принимая во внимание, что пандемия COVID-19 и медленное восстановление сектора воздушного транспорта оказали значительное воздействие на гражданскую авиацию и средства государств и другие источники финансирования, которые позволили бы уделять первоочередное внимание инвестициям в развитие гражданской авиации и инфраструктурные проекты во всем мире, и привели к отмене или задержкам реализации проектов ИКАО в области ~~технического сотрудничества~~ наращивания потенциала и поддержки внедрения,

принимая во внимание, что ИКАО разработала практические, согласованные инструктивные материалы для правительств и отраслевых эксплуатантов с целью перезапуска сектора международных воздушных перевозок и восстановления после последствий пандемии на скоординированной глобальной основе и с целью сделать авиацию после окончания пандемии COVID-19 более устойчивой и жизнеспособной,

принимая во внимание, что пакеты внедрения ИКАО (iPacks) ~~разрабатываются и осуществляются в полном соответствии с мерами и рекомендациями, содержащимися в докладе Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА), и являются ключевым элементом их осуществления~~ по-прежнему представляют собой комплексные решения в виде стандартизированного набора экспертных консультаций, инструктивных материалов и учебных пособий по внедрению SARPS ИКАО в различных областях,

принимая во внимание, что финансирование ~~программ технического сотрудничества и технической помощи~~ Программы наращивания потенциала и внедрения из внебюджетных источников позволяет ИКАО предоставлять первоначальную поддержку государствам в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок, проводимых ИКАО, и оказывать им помощь в их усилиях по возобновлению деятельности, восстановлению и повышению устойчивости в связи с пандемией COVID-19,

принимая во внимание, что оценки проектов ex-post facto могут представлять собой ценный инструмент для оценки и мониторинга воздействия отдельных проектов на авиацию и планирования будущих проектов,

принимая во внимание, что негосударственные организации (публичные и частные), выполняющие проекты для Договаривающихся государств в области гражданской авиации, все чаще обращаются в ИКАО через Управление ~~технического сотрудничества~~ по вопросам наращивания потенциала и внедрения за предоставлением консультаций, продуктов и услуг в области наращивания потенциала и поддержки внедрения ~~и оказанием технического сотрудничества, и технической помощи в традиционных областях технического сотрудничества и технической помощи~~ и обеспечением соответствия проектов положениям SARPS ИКАО,

1. *обращает внимание* Договаривающихся государств, обращающихся ~~за оказанием технического сотрудничества и технической помощи~~ с просьбой об оказании услуг в области наращивания потенциала и поддержки внедрения, на преимущества, которые могут быть получены от осуществления четко определенных проектов, основанных на планах развития гражданской авиации;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства при осуществлении проектов развития гражданской авиации в рамках ИКАО уделять первоочередное внимание выводам и рекомендациям, вынесенным по линии МНМ УППКБП и УППАБ ИКАО, а также полученным из других источников, таких, как выводы и решения региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRGS) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в целях устранения выявленных недостатков, решения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности, а также использования возможностей для улучшения положения во всех сферах гражданской авиации, внося при этом непосредственный вклад в достижение всех стратегических целей ИКАО;

3. *обращает внимание* Договаривающихся государств на сотрудничество и помощь, оказываемые ИКАО в рамках таких субрегиональных и региональных проектов, как COSCAP и CASP, и *настоятельно рекомендует* Совету и впредь уделять первоочередное внимание вопросам управления такими проектами и осуществления их через ~~программы технического сотрудничества и технической помощи~~ Программу наращивания потенциала и внедрения ввиду обеспечиваемых значительных сопутствующих преимуществ~~, которые они обеспечивают~~;

4. *рекомендует* государствам и негосударственным субъектам, связанным с гражданской авиацией, обращаться за поддержкой в ИКАО, когда это необходимо, в рамках ее программ и мероприятий по наращиванию потенциала и поддержке внедрения~~, для решения связанных с COVID-19~~ с учетом авиационных проблем, потребностей и возможностей, включая новые и передовые технологии ~~с целью ускоренного перезапуска и восстановления~~;

5. *просит* Генерального секретаря усилить применение системного подхода Организации в рамках деятельности по наращиванию потенциала и оказанию поддержки в области внедрения, направленной на создание надежных и устойчивых государственных систем контроля;

6. *настоятельно рекомендует* государствам уделять первоочередное внимание вопросам подготовки своего национального технического, эксплуатационного и управленческого персонала гражданской авиации путем разработки всеобъемлющей программы обучения и *напоминает* государствам о важности выделения достаточных ассигнований на такую подготовку и о

необходимости создания надлежащих стимулов для удержания такого персонала для работы по специальности после завершения подготовки;

7. *поощряет* согласованные усилия государств по дальнейшему развитию существующих учебных центров и поддержке региональных учебных центров (RTC), расположенных у них, для повышения квалификации их национального персонала гражданской авиации, если такая подготовка не осуществляется на национальном уровне, с тем чтобы способствовать созданию в таких регионах систем подготовки на основе самообеспечения;

8. *настоятельно рекомендует* государствам, ~~с которыми осуществляется техническое сотрудничество и которые получают техническую помощь через~~ которым оказывается поддержка по линии ИКАО в области наращивания потенциала и поддержки внедрения, избегать задержек в осуществлении проектов путем обеспечения своевременного принятия решений в отношении экспертов, подготовки и компонентов закупок согласно соответствующим условиям согласования проектов;

9. *обращает внимание* Договаривающихся государств на Службу закупок для гражданской авиации (СЗГА), созданную в ИКАО с целью оказания помощи развивающимся странам в закупке дорогостоящего оборудования для гражданской авиации и заключении контрактов на техническое обслуживание на всех этапах процесса закупки;

10. *обращает внимание* Договаривающихся государств, партнеров по финансированию и других заинтересованных сторон, занимающихся авиацией, на пакеты внедрения ИКАО (iPacks), которые обеспечивают готовое к применению, эффективное и стандартизированное решение, включающее инструктивные материалы, учебные материалы, инструменты и экспертную поддержку, направленные на содействие осуществлению положений ИКАО и ориентирование государственных структур на основе согласованных и гибких решений;

11. *просит* все Договаривающиеся государства поощрять подачу заявлений высококвалифицированными техническими экспертами о включении их в ~~картотеку~~ реестр экспертов ~~Управления технического сотрудничества~~ ИКАО;

12. *просит* Генерального секретаря стимулировать широкое использование показателей эффективности для объективной оценки влияния деятельности в области ~~технического сотрудничества и технической помощи~~ наращивания потенциала и поддержки внедрении на эффективность внедрения~~е~~ SARPS ИКАО;

13. *поощряет* использование государствами предлагаемых Управлением ~~технического сотрудничества~~ по вопросам наращивания потенциала и внедрения на основе возмещения расходов услуг по обеспечению качества при надзоре за проектами, осуществляемыми третьими сторонами ~~вне программ технического сотрудничества и технической помощи~~ независимо от деятельности ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке внедрения, включая рассмотрение их соответствия SARPS ИКАО;

14. *призывает* государства и доноров предусмотреть, обеспечив финансирование, оценки ex-post facto результатов их проектов в области гражданской авиации в качестве составного элемента планирования и реализации проектов.

— — — — — — — —

Подготовка специалистов гражданской авиации

18.12 Комитет рассмотрел документ A42-WP/391, представленный Доминиканской Республикой. В документе рекомендуется, чтобы ИКАО настоятельно призвала государства осуществлять государственную политику и программы содействия подготовке авиационного персонала при поддержке устойчивого финансирования для обеспечения достаточного количества квалифицированных специалистов для обеспечения безопасности полетов и роста авиационной отрасли. Комитет согласился с тем, что государства-члены должны разработать государственную программу поощрения подготовки авиационного персонала в рамках устойчивой стратегии или государственной политики для удовлетворения растущей потребности в квалифицированных специалистах в авиационной отрасли. Комитет подтвердил важность таких программ, подчеркнув при этом необходимость в стипендиях, ориентированных на инклюзивность и разнообразие.

18.13 Комитет рассмотрел документ A42-WP/408, представленный Доминиканской Республикой, и документ A42-WP/406, представленный Белизом от имени от имени государств – членов КОСЕСНА, в которых подчеркивается быстрое развитие искусственного интеллекта (ИИ) и его значение в подготовке авиационного персонала. В обоих документах подчеркивалось отсутствие четких инструктивных материалов для использования ИИ в учебных центрах гражданской авиации для удовлетворения требований цифровизации и автоматизации и подчеркивалась необходимость использования инновационных подходов и инструментов обучения. В свою очередь Комитет поддержал изучение ИКАО таких ресурсов, как комплексы мер по осуществлению (iPACK) и Руководство по развитию цифрового обучения, передовая практика и рекомендации по ИИ, для содействия эффективной интеграции ИИ с учетом возможности внедрения когнитивного обучения, основанного на фактических данных.

18.14 Комитет рассмотрел представленный Индией документ A42-WP/283. В этом документе изложены стратегические перспективы Индии и национальные инициативы по развитию авиационных навыков и наращиванию потенциала с акцентом на структурированные авиационные образовательные и учебные программы. Индия подчеркнула растущий спрос на авиационных специалистов по всем дисциплинам, обусловленный экспоненциальным ростом воздушного движения, и выступила за региональное и глобальное сотрудничество в целях расширения качественной подготовки авиационных специалистов в рамках инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). Комитет призвал расширить членство в TRAINAIR PLUS во всех регионах, уделяя особое внимание развивающимся странам. Комитет также согласился с тем, что государства-члены должны поддерживать инфраструктуру цифрового авиационного образования, стандартизировать учебную программу авиационных курсов во всем мире с учетом национальных и региональных потребностей и устранить разрыв между учебными программами курсов и возможностями трудоустройства. Комитет также отметил важность мобилизации финансирования и стипендиальных программ для развития навыков, чтобы гарантировать равные возможности и достаточное количество квалифицированных кадров.

18.15 Комитет рассмотрел представленный Казахстаном документ A42-WP/393, в котором подчеркивается важность создания защищенной и координируемой ИКАО платформы для базы данных для добровольного обмена между государствами-членами информацией по вопросам технической помощи, ресурсов для профессиональной подготовки и поддержки в наращивании потенциала, при этом Казахстан предлагает помощь в развитии структуры данных, включенных в систему. Комитет признал важность расширения обмена информацией в поддержку оказания технической помощи, профессиональной подготовки и наращивания потенциала и, при наличии средств и ресурсов, призвал к созданию защищенной и координируемой ИКАО платформы цифровых баз данных для всех соответствующих заинтересованных сторон.

18.16 Комитет рассмотрел представленный Республикой Корея документ A42-WP/150, в котором подчеркивалась растущая опасность авиационных киберугроз. Комитет отметил, что Группа экспертов по кибербезопасности разрабатывает и публикует соответствующие инструктивные материалы на основе Стандарта 4.9.1 Приложения 17 ИКАО "Авиационная безопасность". Комитет согласился с тем, что при наличии средств и ресурсов ИКАО следует продолжать разрабатывать инструктивные материалы и тесно сотрудничать с Группой экспертов по кибербезопасности для определения тем для разработки новых стандартизированных программ обучения ИКАО по кибербезопасности, учитывающих национальные потребности.

18.17 Комитет рассмотрел документ A42-WP/149, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ), в котором подчеркивается нехватка квалифицированного персонала для выполнения важнейших функций органов гражданской авиации, включая надзор, регулирование, безопасность полетов и авиационную безопасность, расследование авиационных происшествий и интеграцию новых технологий. Комитет поддержал предлагаемые стратегические меры по укреплению регионального сотрудничества в области профессиональной подготовки, наращивания потенциала и знаний, призвав ИКАО расширить доступ к передовым цифровым технологиям и платформам профессиональной подготовки, таким как TRAINAIR PLUS. Комитет призвал к совместному использованию и поддержке интеграции этих мероприятий в существующие механизмы ИКАО, включая "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП), второе издание ГПАБ и Международный информационно-координационный центр подготовки (GAT).

18.18 Комитет рассмотрел документ A42-WP/328, представленный Сальвадором от имени государств – членов Центральноамериканской корпорации аэронавигационного обслуживания (КОСЕСНА): Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор содействовали укреплению эксплуатационной безопасности путем четкого определения и разграничения профилей подготовки инспекторов и расследователей ведомств гражданской авиации, решая текущие проблемы согласования подготовки с конкретными функциями в области надзора и расследований. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует поощрять согласованные профили профессиональной подготовки для повышения эффективности надзора, стратегического управления учебной подготовкой и технического потенциала ведомств гражданской авиации, обеспечивая при этом готовность к международным проверкам и оценкам. Кроме того, он признает необходимость разработки системы компетенций и профилей обучения для инспекторов и сотрудников по расследованию авиационных происшествий с учетом национальных потребностей. Комитет рекомендовал ИКАО создать рамочную стратегию в области ИИ для стандартизации критериев определения, проектирования и валидации различных программ обучения при условии наличия финансирования и ресурсов.

18.19 В представленном Доминиканской Республикой информационном документе (A42-WP/183), касающемся обучения надзору за центрами управления воздушным движением, и информационном документе (A42-WP/390), касающемся карьерного пути инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации, подчеркивается необходимость создания структурированной системы развития карьеры для инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации (CASI), полностью соответствующей Рамочной программе ИКАО по повышению квалификации инспекторов, гармонизации компетенций на международном уровне, усиления государственного надзора за обеспечением безопасности полетов и мер по содействию выполнению государственной программы эксплуатационной безопасности и рекомендаций по итогам проверок, проводимых по линии УППКБП. В информационном документе A42-WP/507, представленном Турцией, особое внимание было уделено снятию фиксированных ограничений по продолжительности и внедрению индивидуальной продолжительности обучения в соответствии с компетентностной системой подготовки и оценки (CBTA), тогда как информационный документ

A42-WP/508 касался модели утвержденной централизованной учебной организации (CENTRAL ATO). Были приняты к сведению информационные документы, представленные Индонезией, – документ (A42-WP/547) относительно развития профессиональной подготовки на основе компетенций с помощью учебных комплектов ИКАО с акцентом на цели Индонезии по глобальной стандартизации компетенций, документ (A42-WP/548) относительно высокой степени подготовки платинового уровня и увеличения числа стипендий, а также стратегической роли Индонезии в наращивании глобального авиационного потенциала и документ (A42-WP/549) относительно подготовки квалифицированных инструкторов, разработчиков курсов и проверяющих ИКАО с акцентом на приверженность Индонезии обеспечению устойчивого качества обучения.

18.20 В свете состоявшихся обсуждений Исполнительный комитет предложил пленарному заседанию принять решение о том, чтобы:

a) ИКАО продолжала расширение качественного и стандартизированного обучения авиационных специалистов во всем мире, особенно в развивающихся странах, с учетом национальных и региональных потребностей, путем расширения членства в TRAINAIR PLUS, повышения квалификации инструкторов и содействия глобальному сотрудничеству;

b) ИКАО выступала за стандартизацию учебных программ, устранение пробелов между обучением и возможностями трудоустройства, а также за внедрение механизмов признания полученного образования и систем мобильности персонала;

c) ИКАО призвала к наращиванию регулятивного потенциала и созданию новых учебных программ ИКАО по вопросам инноваций, окружающей среды, кибербезопасности, надзора, современных цифровых платформ и интеграции искусственного интеллекта с учетом рисков, связанных с использованием ИИ, и национальных потребностей;

d) настоятельно призвать ИКАО и государства-члены решить проблему нехватки технического и надзорного персонала посредством кадрового планирования, предоставления стипендий и доступного обучения для обеспечения выполнения NGAP, ГПБП, ГПАБ и стратегической цели "Ни одна страна не остается без внимания".

Пункт 19 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

19.1 Комитет рассмотрел документ A42-WP/36, представленный Советом ИКАО, в котором подчеркивается, что многоязычие является основополагающим принципом работы ИКАО. В документе содержится отчет о ходе реализации Стратегии многоязычия, одобренной на 41-й сессии Ассамблеи. К ней относится разработка Плана действий по переходу от Стратегии к всеобъемлющим и конкретным действиям. Особое внимание в документе было уделено внедрению Системы управления лингвистическими службами (LSMS), проведению опросов сотрудников о качестве обслуживания и уровне владения иностранными языками, а также обучению составлению отчетов и разработке политики. К числу других достижений относятся внедрение искусственного интеллекта в работу лингвистических служб, сотрудничество с подразделениями Организации Объединенных Наций, поэтапная публикация Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил аэронавигационного обслуживания (PANS) на всех языках. В документе также рассматриваются проблемы, связанные с реализацией Стратегии, в частности касающиеся финансовых ресурсов и восприятия лингвистических услуг в качестве низкоприоритетных. Соответствующие ресурсы должны быть предусмотрены в регулярном бюджете, а также

предоставляться за счет добровольных взносов, включая прикомандирование лингвистических специалистов из государств-членов.

19.2 Комитет рассмотрел представленный Китаем документ A42-WP/222, в котором подчеркивается важность многоязычия для достижения стратегических целей ИКАО и внедрения SARPS, PANS и инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". В документе содержится призыв к государствам не рассматривать лингвистическое обслуживание в качестве расходов, которые могут быть сокращены, и признать многоязычие долгосрочной инвестицией. Чтобы решить задачи по внедрению искусственного интеллекта, необходимо было пересмотреть требования в области кибербезопасности и другие нормативные требования, одинаково и беспристрастно относиться ко всем инструментам и программному обеспечению искусственного интеллекта, а также отладить внутренние процессы. ИКАО следует повышать осведомленность о многоязычии и развивать культуру многоязычия, сделав их ключевыми элементами работы Организации.

19.3 Комитет рассмотрел документ A42-WP/422, представленный Российской Федерацией, в котором была подтверждена поддержка многоязычия и паритета обслуживания на всех шести рабочих языках. Была выражена озабоченность в связи с преобладанием английского языка в Организации, недоработками при реализации Плана действий по стратегии многоязычия, отсутствием всеобъемлющего и систематического обзора ситуации с многоязычием и необходимых сводных статистических данных, проблемами с внешним подрядом, качеством устного и письменного перевода, исключением лингвистических служб из числа высокоприоритетных способствующих факторов и неспособностью обеспечить одновременное распространение документов на всех рабочих языках.

19.4 Комитет выразил общую поддержку трем рабочим документам, признав многоязычие одним из основополагающих принципов достижения целей ИКАО и подчеркнув важность лингвистического обслуживания для осуществления SARPS, PANS и инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". Равенство всех шести рабочих языков имеет решающее значение для обеспечения равного участия всех государств-членов в деятельности ИКАО. Комитет также подчеркнул важность обеспечения своевременного выпуска высококачественных публикаций на всех рабочих языках.

19.5 Комитет поручил Секретариату ИКАО продолжать использовать новые технологии, включая искусственный интеллект, для дальнейшего повышения эффективности и качества лингвистического обслуживания, отметив, что искусственный интеллект и цифровизация не должны превалировать над использованием профессионального лингвистического персонала и его подготовкой, которые имеют первостепенное значение.

19.6 Одно из государств-членов настоятельно призвало Секретариат максимально эффективно использовать средства, выделенные в бюджете или полученные в виде добровольных взносов. Оно не поддержало инициативы в рамках Стратегии или Плана действий по многоязычию, которые имели новые финансовые последствия, могли бы привести к увеличению будущих взносов государств-членов или сокращению других видов деятельности ИКАО. Отметив, что инструменты искусственного интеллекта отражают широкий спектр учебных данных, методов обучения и мер защиты в области кибербезопасности, оно заявило, что будет поддерживать только те инструменты искусственного интеллекта, которые обеспечивают соблюдение определенных минимальных стандартов и соответствуют им. Оно не поддержало документы A42-WP/222 и A42-WP/422, поскольку они содержали обширные предложения, которые требует тщательного рассмотрения финансовых последствий и их воздействия на государства-члены.

19.7 Секретариат проинформировал Комитет о том, что, хотя он и внедрил новые технологии, включая искусственный интеллект, их нынешние возможности рассматриваются как дополнение к работе специалистов-лингвистов. Он будет и впредь использовать быстро развивающиеся будущие приложения для дальнейшего повышения эффективности и качества лингвистического обслуживания. Он также сотрудничает с другими организациями системы Организации Объединенных Наций в целях принятия общих политики, практики и инструментов. Предложение о нулевом номинальном росте бюджета на следующий трехлетний период без дополнительного финансирования лингвистического обслуживания в качестве вспомогательного фактора еще больше ограничит возможности Организации по предоставлению качественного лингвистического обслуживания. Тем не менее Секретариат будет продолжать осуществлять Стратегию ИКАО в области многоязычия в рамках имеющихся ресурсов

19.8 Секретариат далее заверил, что он будет продолжать применять систему управления качеством в области лингвистического обслуживания, включая услуги, предоставляемые внештатными специалистами. Секретариат призвал государства-члены оказывать необходимую кадровую и финансовую поддержку и отметил, что, как отражено в Стратегии ИКАО в области многоязычия, заместитель директора по лингвистическому обслуживанию, публикациям и управлению конференциями был назначен координатором по вопросам многоязычия, ответственным за внедрение многоязычия в ИКАО.

19.9 Одно государство-член не поддержало действие a), содержащееся в документе A42-WP/36, поскольку Ассамблее не был представлен полный обзор текущей ситуации в области многоязычия в ИКАО. Другое государство-член указало, что неприемлемо, чтобы многоязычие реализовывалось в зависимости от наличия средств, поскольку это приведет к отказу от основополагающего принципа Чикагской конвенции.

19.10 Рассмотрев документы A42-WP/36, A42-WP/222 и A42-WP/422, и в свете дискуссии Комитет рекомендовал Ассамблее, признав многоязычие неотъемлемой частью программ и деятельности Организации,

a) отметить усилия ИКАО по реализации Стратегии ИКАО в области многоязычия и ее Плана действий;

b) поручить ИКАО продолжать реализацию Стратегии ИКАО в области многоязычия, одобренной на 41-й сессии Ассамблеи, при наличии ресурсов;

c) рекомендовать государствам-членам поддерживать многоязычие путем сотрудничества, прикомандирования специалистов или внесения добровольных взносов.

19.11 В заключение председатель отметил, что Международный день перевода, учрежденный Организацией Объединенных Наций в 2017 году, будет отмечаться 30 сентября. Он поблагодарил устных и письменных переводчиков и других сотрудников лингвистических служб, которые неустанно работают, не привлекая к себе внимания, чтобы обеспечить беспрепятственный обмен информацией, несмотря на языковые барьеры.

19.12 Секретариат предложил делегатам заполнить вопросник о лингвистическом и конференционном обслуживании, чтобы помочь оценить и повысить уровень обслуживания в этих областях.

— — — — — — — —

Пункт 20 повестки дня. Инновации в сфере авиации

Искусственный интеллект

20.1 На своем шестом заседании Комитет рассмотрел документ A42-WP/29, представленный Советом ИКАО, в котором освещаются меры, принятые в течение последнего трехлетнего периода для осуществления резолюции Ассамблеи A40-27 *"Инновации в сфере авиации"*, включая утверждение Советом Политики ИКАО в области инноваций. Этот основополагающий документ был разработан с учетом выводов и рекомендаций, сделанных по результатам независимой оценки, проведенной Колледжем персонала системы Организации Объединенных Наций (КПСООН). Он обеспечивает преемственность в рамках ключевых мероприятий, связанных с инновациями, включая Отраслевой консультативный форум (ICF) ИКАО, предусматривает постоянный, расширенный и инклюзивный диалог с заинтересованными сторонами и включает меры по привлечению инноваторов из других секторов, которые могут оказать значительное положительное влияние на авиационный сектор. В рамках основной деятельности по разработке глобальной политики и стандартов ИКАО внедрила Дорожную карту по стандартизации, с тем чтобы регулирование шло впереди инноваций. В Стратегическом плане на 2026–2050 гг. инновации были определены в качестве высокоприоритетного фактора, что позволяет более эффективно использовать их для достижения всех стратегических целей.

20.2 В этой связи в документе A42-WP/29 представлена обновленная версия резолюции Ассамблеи A40-27 и рекомендованы положения, которые способствуют реализации Политики ИКАО в области инноваций и, в частности, содержат настоятельный призыв к государствам и заинтересованным сторонам предпринимать действия, дополняющие действия ИКАО. Эта обновленная версия поможет обеспечить согласованное внедрение инноваций в масштабах всего сектора. Комитет согласился с необходимостью того, чтобы ИКАО взаимодействовала с государствами по вопросам регулирования и внедрения искусственного интеллекта (ИИ).

20.3 Комитет рассмотрел документ A42-WP/401, представленный Белизом от имени государств – членов Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)[1], в котором представлен анализ возможностей и преимуществ использования ИИ в гражданской авиации и подчеркивается его положительное влияние на управление полетами.

20.4 Комитет рассмотрел документ A42-WP/389, представленный Колумбией при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)[2], в котором подчеркивается, что крайне важно понимать потенциал ИИ и учитывать различные факторы при его надлежащем использовании.

20.5 Комитет рассмотрел документ A42-WP/246, представленный Саудовской Аравией, в котором описывается, как ИИ может повысить способность Организации разрабатывать, проверять и внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и инструктивные материалы более гибким, основанным на анализе данных и эффективным образом.

20.6 Комитет рассмотрел документ A42-WP/234, представленный Сингапуром, подготовленный в соавторстве с Таиландом и поддержанный Канадой, Китаем и Республикой

[1] Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа, Сальвадор.

[2] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка.

Корея, в котором предлагалось, чтобы ИКАО взяла на себя ведущую роль в области применения ИИ в авиации.

20.7 Комитет рассмотрел документ A42-WP/375, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором рассматривалась стратегическая необходимость интеграции ИИ в деятельность полномочных органов гражданской авиации.

20.8 Во всех документах были рекомендованы различные меры, которые ИКАО может рассмотреть, с тем чтобы сыграть инициативную и ведущую роль в использовании ИИ в авиации.

20.9 Комитет отметил инициативы, изложенные в документах, и общие темы, в том числе: необходимость того, чтобы ИКАО разработала всеобъемлющие нормативные рамки и стандартизированные подходы к внедрению ИИ; необходимость наращивания потенциала и проведения обучения; расширение сотрудничества между ИКАО, государствами-членами, отраслью и научным сообществом. Комитет принял к сведению, что некоторые государства рекомендовали Организации сначала рассмотреть возможность разработки стратегического видения и высокоуровневой основы использования ИИ в авиации, и предупредил, что разработка нормативно-правовой базы и принятие многих других мер, предложенных в рабочих документах, будет преждевременной. Комитет признал, что ИИ является ключевым фактором, но призвал к осторожности в принятии чрезмерно директивных мер на этом раннем этапе.

20.10 Комитет отметил текущие и запланированные мероприятия ИКАО в рамках соответствующих разделов плана действий, предусмотренного Политикой ИКАО в области инноваций. В частности:

1) в настоящее время несколько экспертных групп ИКАО обсуждают ИИ в различных формах, и ожидается, что в течение следующего трехлетнего периода эта работа будет расширяться;

2) Секретариат продолжает координировать эти мероприятия в целях обеспечения согласованности сквозных вопросов;

3) Секретариат инициирует совместную работу по стратегическому прогнозированию в области ИИ в авиации. В этой работе будут участвовать государства, Организация Объединенных Наций, отрасль, научное сообщество и другие стороны. После разработки концепции проекта будет направлено письмо государствам, в котором государствам и международным организациям будет предложено принять участие в этой работе.

20.11 Комитет приветствовал инициативы государств-членов по продолжению глобальных и региональных дискуссий по ИИ. Комитет признал ценность таких мероприятий для продвижения работы ИКАО по данному вопросу и отметил существующие механизмы, позволяющие ИКАО вносить вклад в эти дискуссии.

20.12 Отметив значительное внимание, уделяемое ИИ в ходе дискуссий, Комитет решил не перечислять конкретные инновации, чтобы обеспечить стабильность в течение более длительного периода времени и избежать необходимости вносить поправки в текст в связи с изменениями в сфере инноваций, используемых в авиации.

20.13 Комитет отметил быстрый прогресс и все более широкое внедрение ИИ во многих отраслях, включая авиацию, и согласился с необходимостью применения совместного и инклюзивного подхода для всех соответствующих заинтересованных сторон.

20.14 Комитет особо отметил необходимость принятия подхода к внедрению ИИ, который способствует обсуждению между регулирующими органами и производителями систем.

20.15 Комитет признал потенциальные преимущества структурированного подхода к использованию ИИ во всех видах деятельности ИКАО и отметил необходимость включения вопроса об ИИ, когда это целесообразно, в программу работы Организации. В этой связи Комитет также согласился с тем, что ИКАО необходимо изучить вопрос об использовании ИИ регулирующими органами.

20.16 Комитет отметил различные вопросы, поднятые во всех документах, и отметил, что наилучший порядок действий должен быть определен Советом ИКАО с учетом политики в области инноваций, а также необходимости и наличия внебюджетных ресурсов.

20.17 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Турцией (A42-WP/511 и A42-WP/512) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) (A42-WP/489).

Другие вопросы, связанные с инновациями в сфере авиации

20.18 Комитет рассмотрел документ A42-WP/217, Revision No. 1, представленный Бразилией и поддержанный государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)[3], в котором содержится призыв к внедрению контролируемого тестирования нормативных положений в качестве эффективного механизма повышения оперативности нормотворчества, усиления устойчивости и совершенствования процесса принятия решений на основе фактических данных в гражданской авиации. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует включать ссылки на контролируемое тестирование в свои инструктивные материалы, где это уместно, и приветствовал призыв к государствам-членам внедрять подходы, предусматривающие контролируемое тестирование нормативных положений, в качестве элемента их инструментов регулирования, всегда следя за тем, чтобы соображения безопасности полетов и обслуживания воздушного движения оставались в центре любой экспериментальной системы.

20.19 Комитет рассмотрел документ A42-WP/218, представленный Саудовской Аравией, в котором обращается внимание на форум "Авиация будущего" (FAF), состоявшийся в 2024 году. В документе также отмечено, что следующий форум FAF, запланированный на апрель 2026 года, придаст этой работе дополнительный импульс, способствуя усилиям по укреплению международных партнерств, продвижению согласованных с ИКАО приоритетов и демонстрации решений, которые преобразуют авиацию. Комитет принял к сведению информацию о FAF и приветствовал инициативу, изложенную в документе.

20.20 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Индонезией (A42-WP/633), Республикой Корея (A42-WP/602), Организацией воздушного транспорта "Гермес" (A42-WP/420) и Международным форумом авиационных исследований (IFAR) (A42-WP/678).

[3] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка.

20.21 В свете состоявшегося обсуждения Комитет согласился представить для принятия на пленарном заседании следующую резолюцию, заменяющую резолюцию Ассамблеи A40-27:

Резолюция 20/1. Инновации в сфере авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* говорится, что целями и задачами ИКАО являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что в статье 37 Конвенции предусматривается, что ИКАО принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся […], а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными,

~~*принимая во внимание*, что ряд конференций ИКАО признали реальные и потенциальные преимущества, а также новые задачи, которые инновации привносят в сферу обеспечения безопасности полетов, эффективности, авиационной безопасности, упрощения формальностей и экономической и природоохранной устойчивости воздушного транспорта, и что государствам-членам следует предоставить возможность реализовать эти преимущества таким образом, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания;~~

принимая во внимание, что в Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 гг. отмечены реальные и потенциальные преимущества, которые инновации привносят в сферу воздушного транспорта, а также связанные с ними проблемы, и поставлена цель обеспечить наличие у государств-членов инструментов, знаний и стремления для реализации этих преимуществ таким образом, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания, и, как следствие, инновации признаются высокоприоритетным механизмом реализации, имеющим ключевое значение для успешного достижения стратегических целей,

признавая, что положения ИКАО применимы к~~о~~ гражданской авиации ~~всем гражданским пользователям воздушного пространства~~ и что отсутствие нормативных положений на глобальном уровне может тормозить процесс внедрения инновационных технических решений и препятствовать воплощению их преимуществ в авиации и в этих целях ИКАО может извлечь пользу из постоянного взаимодействия с отраслью для определения самых современных технических достижений и их своевременной интеграции,

признавая, что характер и темпы инноваций требуют разработки регулирующими органами на национальном, региональном и глобальном уровнях новых методов, а также предоставления со стороны ИКАО соответствующих рамочных механизмов для содействия ~~способствующих~~ своевременному анализу и оценке ~~технических~~ инновационных достижений на технологически нейтральной основе,

принимая во внимание Политику ИКАО в области инноваций,

1. *поручает* Совету обеспечить реализацию Политики в области инноваций;

~~1~~2. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые имеют опыт содействия процессу введения инноваций в гражданской авиации и которые усовершенствовали свои методы регулирования для более эффективного анализа и оценки путей использования таких инноваций, обмениваться своим опытом с другими государствами в рамках ИКАО;

~~2. *поручает* Совету оценить потребность в совершенствовании процессов Организации, включая ее методы работы с отраслью, а также объем требуемых для этого ресурсов, в целях соответствия темпам инноваций, которые оказывают воздействие на устойчивое развитие гражданской авиации;~~

3. ~~*поручает* Совету разработать на основании выводов, вытекающих из оценки, которая будет проведена во исполнение пункта 2 постановляющей части, если это будет признано целесообразным и необходимым, политические меры высокого уровня в отношении результатов вышеупомянутой оценки и впоследствии заложить концептуальную основу, которая будет способствовать своевременной разработке глобальных стратегий и стандартов в поддержку процесса постоянного повышения уровня безопасности полетов, эффективности, авиационной безопасности, упрощения формальностей, совершенствования экономической и природоохранной деятельности;~~ *призывает* государства-члены поддержать усилия ИКАО по обеспечению того, чтобы все государства имели равные возможности для разработки и внедрения инноваций в авиации, в том числе за счет оказываемой помощи, мер наращивания потенциала и соответствующих механизмов обучения, предлагаемых ИКАО в соответствии с Политикой ИКАО в области инноваций;

4. ~~*поручает* Совету дать указание Генеральному секретарю продолжать поддерживать связь с государствами, правительственными и неправительственными организациями, частным сектором, научными кругами и соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций в целях ведения широкого диалога на стратегическом уровне, который позволит развивать сотрудничество и обмен опытом применительно к инновациям;~~ *призывает* государства-члены использовать предоставленные ИКАО рамочные механизмы, которые помогут обеспечить своевременное проведение анализа необходимости разработки глобальных принципов, стандартов и других положений на технологически нейтральной основе, а также разработки инструментов для содействия дальнейшему развитию инноваций в секторе международной авиации, избежав при этом преждевременного внедрения инноваций;

5. ~~*поручает* Совету срочно рассмотреть вопрос о создании органа высокого уровня с участием отрасли для регулярного предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации.~~ *призывает* государства-члены поддержать усилия ИКАО по созданию благоприятных условий для развития инноваций в авиации во всех регионах ИКАО в соответствии со стратегической целью "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и в рамках постоянного партнерства с отраслью;

6. *призывает* государства-члены содействовать и способствовать участию в соответствующих процессах ИКАО новых заинтересованных сторон в авиации, а также внеотраслевых заинтересованных сторон, занимающихся разработкой инноваций, которые могут использоваться для достижения стратегических целей ИКАО;

7. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A40-27.

— — — — — — — —

Пункт 21 повестки дня. Инициатива "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP)

21.1 Исполнительный комитет рассмотрел представленный Советом ИКАО документ WP/21 Revision No. 1, в котором содержится доклад о ходе работы по поддержке программы NGAP ИКАО, и предложил принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов (NGAP) и подготовка перспективных кадров для авиации". Пересмотренная резолюция заменяет резолюцию Ассамблеи A39-29 и расширяет сферу ее действия, с тем чтобы она охватывала не только молодежь и сертифицированных специалистов, но и весь авиационный персонал на всех этапах карьеры, включая специалистов в середине карьеры и сотрудников на должностях, не требующих сертификации, а также работников, переходящих из других отраслей; также в этой резолюции сделан дополнительный акцент на снижении барьеров для входа, в том числе путем расширения доступа к приемлемому по стоимости образованию, предоставления стипендий и предложения гибких вариантов обучения.

21.2 Комитет также рассмотрел Призыв к действиям, принятый на Глобальном саммите NGAP ИКАО 2025 года (Дурбан, Южная Африка, 12–14 августа 2025 года), содержащийся в добавлении A к документу WP/21 Revision No. 1. В этом Призыве к действиям определены приоритетные направления для совместных действий государств и заинтересованных сторон; он дополняет пересмотренную резолюцию, подчеркивая необходимость укрепления лидерства и координации, интеграции будущих навыков и инноваций в системы обучения, обеспечения широкого доступа к карьере в авиации, поощрения этичной мобильности, более полного учета интересов следующего поколения и мобилизации ресурсов для обеспечения долгосрочной устойчивости. Комитет призвал активизировать действия на всех уровнях для осуществления Призыва к действиям Глобального саммита NGAP 2025 года и обновленной резолюции, в том числе путем интеграции стратегий в области авиационных кадров в национальные авиационные планы, региональные рамочные механизмы и глобальные платформы сотрудничества.

21.3 Комитет рассмотрел документ WP/154, представленный Бразилией и поддержанный 20 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), в котором указывается на программу "Крылья для всех" как национальную инициативу, способствующую разнообразию, равенству и инклюзивности в авиационном секторе. Комитет признал ее актуальность в свете текущей и прогнозируемой нехватки кадров, подчеркнув важнейшую роль инвестиций в высококачественное образование и профессиональную подготовку для стимулирования экономического роста. Комитет далее признал, что эта программа соответствует Стратегии NGAP, Программе ИКАО по обеспечению гендерного равенства и Повестке дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года, в частности целям в области устойчивого развития (ЦУР) 4, 5, 8, 9 и 10, и призвал распространить информацию о ней через каналы ИКАО в качестве примера передовой практики. Комитет также предложил государствам-членам рассмотреть аналогичные инициативы, адаптированные к местным условиям, и расширить информационно-разъяснительные инициативы, направленные на устранение барьеров, с которыми сталкиваются недостаточно представленные группы.

21.4 Комитет рассмотрел документ WP/407, представленный Чили и поддержанный 18 государствами – членами ЛАКГА, в котором подчеркивается важность профессионального развития нынешнего и будущих поколений специалистов в системе CNS/OpВД. Комитет признал, что, учитывая меньшую продолжительность операционно-технического этапа карьеры этих специалистов по сравнению с обычным возрастом выхода на пенсию, необходимы устойчивые траектории карьерного роста для сохранения опыта и упрощения перехода на руководящие

должности. Он призвал государства-члены сотрудничать с высшими учебными заведениями в целях содействия непрерывному профессиональному развитию на всех этапах трудовой деятельности и предложил им собирать информацию о преимуществах сохранения и задействования опытных специалистов в области CNS/OpВД и делиться такой информацией с ИКАО. Комитет далее предложил государствам-членам оказывать помощь ПАНО в поддержке такого перехода на более высокие должности посредством обучения управленческим и руководящим навыкам и призвал ИКАО содействовать устойчивому профессиональному развитию в области CNS/OpВД как фундаментальной основы глобальной аэронавигации, в том числе при принятии решений в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

21.5 Комитет рассмотрел документ WP/151, представленный Японией, в котором изложена информация о комплексных национальных усилиях по удержанию на рабочих местах и организации труда авиационных специалистов в технической, эксплуатационной и управленческой сферах. Он отметил инициативы Управления гражданской авиации Японии по решению проблемы нехватки кадров, затрагивающей авиамехаников, пилотов, сотрудников наземных служб и авиадиспетчеров, включая реформу системы выдачи свидетельств, улучшение условий труда и меры по поощрению более широкого участия женщин с целью достижения 10-процентной доли женщин среди пилотов и механиков в течение следующего десятилетия. Комитет далее признал важность привлечения, удержания и развития квалифицированного персонала для обеспечения роста авиационного сектора, поддержал укрепление сотрудничества в рамках Программы NGAP ИКАО и Глобальной целевой группы по навыкам в авиационной и аэрокосмической отраслях (GAAST) и призвал государства обмениваться передовым опытом.

21.6 Комитет рассмотрел документ WP/152, представленный Южной Африкой, в котором содержится информация о широком спектре национальных инициатив в ответ на вызовы NGAP, в том числе об информационно-разъяснительных кампаниях, таких как Совместная программа повышения осведомленности об авиации и мероприятия в рамках Международного дня гражданской авиации, инициативах по обучению в области науки, техники, инженерного дела и математики и механизмах финансирования в форме стипендий, спонсорской помощи, стажировок и программ обучения, которые в совокупности охватывают более 70 000 учащихся ежегодно. Комитет поддержал меры по информационно-просветительской работе с молодежью, финансовой поддержке, реализации инициатив с учетом гендерных аспектов и поощрению государственно-частного партнерства, а также призвал к обмену передовым опытом между государствами. Комитет далее настоятельно призвал ИКАО в сотрудничестве с государствами-членами обеспечить, чтобы вопросы гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин и девочек рассматривались и учитывались во всех инициативах NGAP. Одно государство подчеркнуло необходимость обеспечения того, чтобы расширение прав и возможностей женщин и девочек по-прежнему основывалось на заслугах. Оно также призвало ИКАО принять точную терминологию, которая учитывает биологические реалии и в то же время обеспечивает соблюдение самых высоких стандартов при выполнении функций, критически важных для безопасности полетов.

21.7 Комитет рассмотрел документ WP/153, представленный Соединенным Королевством, Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА), Бразилией, Францией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Южной Африкой, Японией, Международным советом аэропортов (МСА), Ассоциацией аэропортового обслуживания (ASA World), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Учебной организацией Объединенных авиационных администраций (JAA TO), Королевским авиационным обществом (RAeS) и Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА), в котором подчеркивается важность расширения сферы действия Программы NGAP ИКАО, с тем чтобы она охватывала не

только молодежь и сертифицированных специалистов, но и все категории авиационного персонала, включая сотрудников на должностях, не требующих сертификации, специалистов в середине карьеры и работников, переходящих из других отраслей, при этом Комитет поддержал пересмотренную резолюцию Ассамблеи о NGAP, отражающую этот подход. Комитет подчеркнул риск, который текущая и прогнозируемая нехватка кадров представляет для безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивости авиации. Он далее подчеркнул необходимость более тесного сотрудничества между государствами, высшими учебными заведениями и отраслью и призвал ИКАО к сотрудничеству в рамках отраслевых и государственных программ в целях обмена ресурсами, информацией и передовым опытом посредством создания рабочей группы по NGAP. Кроме того, Комитет отметил роль Глобальной целевой группы по навыкам в авиационной и аэрокосмической отраслях (GAAST), обеспечивающей платформу для обмена данными, взаимного признания квалификаций и распространения передового опыта, а также отметил призыв к государствам, образовательным учреждениям и отрасли поддержать усилия ИКАО путем предоставления экспертов в технических областях, обмена данными и предоставления добровольных взносов в денежной или натуральной форме.

21.8 По результатам обсуждения Комитет решил рекомендовать пленарному заседанию:

a) принять пересмотренную резолюцию о NGAP и подготовке перспективных кадров для авиации и одобрить Призыв к действиям, сформулированный на Глобальном саммите NGAP ИКАО 2025 года;

b) обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть вопрос о создании рабочей группы по NGAP в целях содействия сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами;

c) подчеркнуть важность мобилизации дополнительных ресурсов, включая добровольные взносы в денежной и натуральной форме, экспертов в технических областях и обмен данными, для поддержки Программы NGAP ИКАО и поддержания совместных усилий, необходимых для обеспечения жизнестойкости и устойчивости глобальной авиационной системы.

21.9 Комитет принял к сведению следующие информационные документы: WP/504, представленный Пакистаном; WP/503, представленный Португалией; WP/278, представленный Глобальной целевой группой по навыкам в авиационной и аэрокосмической отраслях (GAAST); WP/412, представленный Авиатранспортной организацией "Гермес"; WP/674, представленный Международным форумом по авиационным исследованиям (IFAR).

Резолюция 21/1. Следующее поколение авиационных специалистов ~~(NGAP)~~. Глобальное развитие талантов для авиации

Ассамблея,

признавая, что авиация является растущей отраслью, которая имеет решающее значение для обеспечения глобальной связности, оказывая при этом содействие экономическому росту и развитию во всем мире,

признавая, что для удовлетворения растущих потребностей в сфере авиации и обеспечения безопасного и эффективного функционирования системы воздушного транспорта требуются

квалифицированные и компетентные авиационные специалисты, представляющие различные этнические и социокультурные сообщества,

отмечая, что дефицит кадров может оказывать воздействие на безопасность полетов, авиационную безопасность и возможность достижения стратегических целей ИКАО,

учитывая важность привлечения, подготовки и удержания перспективных кадров в различных сферах деятельности авиации, включая имеющий свидетельства персонал, специалистов и неквалифицированных работников авиационной отрасли, а также настоятельную необходимость полного удовлетворения потребностей отрасли,

учитывая важность привлечения государствами и отраслью ~~следующего поколения авиационных специалистов~~ не только молодых специалистов, но и всех остальных поколений сотрудников в рамках независимого от возраста подхода, а также привлечения и подготовки перспективных кадров из других отраслей для удовлетворения текущих и будущих потребностей в людских ресурсах,

признавая, что развивающиеся государства сталкиваются с особой проблемой, связанной с потерей авиационных специалистов более быстрыми темпами, чем их заменой, из-за высокого спроса на квалифицированных авиационных специалистов на международном рынке, крайне важно всесторонне понять ситуацию и решить ее путем разработки стратегических инициатив в рамках NGAP,

признавая критическую важность улучшения восприятия авиационного сектора для создания устойчивого кадрового резерва путем привлечения и удержания перспективных специалистов, обуславливающую необходимость целенаправленных стратегий по повышению привлекательности авиации в качестве конкурентоспособной и полезной профессии на всех уровнях,

отмечая, что партнерское взаимодействие ~~правительств~~ государств-членов, региональных организаций, представителей отрасли и учебных заведений играет важную роль в привлечении, обучении и удержании следующего поколения авиационных специалистов, ~~а также в обеспечении гендерного равенства,~~ признавая важность содействия равным возможностям и расширению прав женщин в процессе развития авиационной рабочей силы,

1. *настоятельно призывает* государства-члены работать с ~~представителями авиационного сообщества~~ соответствующими заинтересованными сторонами для определения долгосрочных потребностей в людских ресурсах и разработки стратегий для привлечения, обучения и удержания перспективных кадров ~~авиационных специалистов в секторе с учетом принципов гендерного равенства~~; авиационных специалистов при должном учете инклюзивности и равных возможностей, гарантируя, что женщины будут иметь все возможности для участия и продвижения в авиационном секторе;

2. *призывает* ведомства гражданской авиации осуществлять обмен информацией и сотрудничество с государственными учебными заведениями и профессиональными ассоциациями, участниками Программы TRAINAIR PLUS (TPP), сетью учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), авиационными учебными заведениями и исследовательскими центрами и представителями авиационной отрасли для разработки стратегий по оказанию содействия развитию авиации и подготовке квалифицированных авиационных специалистов и неквалифицированных работников и удержанию их в ~~государствах~~ секторе; поощряя в школах и сообществах инициативы раннего вовлечения, чтобы вдохновить молодежь, включая девочек, выбрать карьеру в авиации;

3. *призывает* государства-члены упростить административные процедуры через согласованные на международном уровне инструктивные материалы и практику оценки в целях взаимного признания квалификационных требований и свидетельств, чтобы создать возможности для свободного перемещения специалистов через границу;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, академическое сообщество и отрасль внедрять целевые инициативы, направленные на устранение барьеров, препятствующих поступлению в учебные заведения, включая упрощение доступа к приемлемому по стоимости образованию, предоставление стипендий и гибких вариантов подготовки;

5. *настоятельно призывает* государства-члены, академические круги и отрасль совместно разрабатывать и внедрять четко определенные инициативы, в том числе программы обмена знаниями, совместные учебные проекты, практикумы по наращиванию потенциала и предоставление технической консультативной поддержки, направленные непосредственно на укрепление потенциала развивающихся государств в области подготовки. Эти усилия должны быть направлены на смягчение проблем, возникающих из-за трудностей с удержанием квалифицированных авиационных специалистов, и тем самым вносить позитивный вклад в устойчивое развитие и стабильность авиационных кадров в этих регионах;

6. *рекомендует* расширить охват программы NGAP для привлечения, подготовки и удержания перспективных авиационных специалистов всех поколений, а также уровней квалификации и опыта;

7. *призывает* государства-члены активно использовать передовую практику, ориентированную на удовлетворение меняющихся потребностей и соответствие принципам перспективных ~~следующего поколения~~ авиационных специалистов, оказывая тем самым содействие ~~для повышения производительности и эффективности работы сотрудников, создания условий для набора и удержания кадров, безопасности работы~~ привлечению и удержанию сотрудников, а также повышению производительности, эффективности и безопасности их работы;

8. *призывает* государства-члены рассмотреть возможность активного использования таких инициатив, как Программа глобальных послов ИКАО, с целью повышения глобального интереса и участия в авиационном секторе;

9. *поручает* Совету обеспечить, чтобы ИКАО продолжала играть лидирующую роль, создавая необходимые условия для обмена информацией и сотрудничества с государствами и отраслью в целях содействия разработке прогнозов, стратегий, процедур обмена передовой практикой, средств планирования и основных принципов для привлечения и воспитания следующего поколения авиационных специалистов;

10. *призывает* государства-члены, международные и региональные организации, научное сообщество и отрасль содействовать путем оказания технической и консультативной помощи, а также предоставления ресурсов (людских, финансовых и информационных) реализации целей программы NGAP как неотъемлемой части процесса наращивания потенциала.

ПРИЗЫВ К ДЕЙСТВИЯМ – ГЛОБАЛЬНЫЙ САММИТ (NGAP) 2025 ГОДА СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

(Дурбан, Южная Африка | 12–14 августа 2025 года)

В ответ на растущую глобальную потребность в формировании устойчивой, инклюзивной, недискриминационной и готовой к будущему авиационной рабочей силы, а также в соответствии со стратегическими целями ИКАО и Глобальной стратегией в отношении следующего поколения авиационных специалистов (NGAP), Глобальный саммит NGAP 2025 призывает все заинтересованные стороны на глобальном, региональном и национальном уровнях принять коллективные меры в следующих приоритетных областях:

1. Укрепить лидерство и координацию в планировании кадрового потенциала авиации

- Интегрировать NGAP и приоритеты развития талантов в национальные планы развития авиации и национальные программы развития, охватывая мониторинг навыков, образование, наращивание потенциала и информационно-просветительскую деятельность в качестве основных направлений.
- Принять стратегии NGAP с четкими целями, бюджетными ассигнованиями и механизмами подотчетности для обеспечения устойчивых действий по развитию талантов.
- Назначить координаторов NGAP в каждом государстве и соответствующем субъекте для координации заинтересованных сторон и отслеживания прогресса.
- Поощрять гармонизированные системы мониторинга и прогнозирования рабочей силы, такие как национальные обсерватории рабочей силы в авиации для сбора и анализа данных о рабочих местах, демографических характеристиках и будущем спросе на навыки, подкрепленные более тесной координацией политик и руководящих структур.

2. Обеспечить учет потребностей отрасли и навыков будущего в сфере образования и подготовки

- Обеспечить, чтобы системы образования и обучения отражали меняющиеся потребности отрасли посредством структурированного сотрудничества между академическими кругами, учебными заведениями, промышленностью и ведомствами гражданской авиации (ВГА), приводя учебные программы, модели сертификации и будущие навыки в соответствие с существующими реалиями, при этом гарантируя каждому выпускнику доступ к практическому опыту, ученичеству, стажировкам и четкие пути трудоустройства.
- Поощрять программы партнерства и сети взаимного обучения между учебными заведениями, учебными центрами и ВГА для укрепления потенциала, содействия передаче знаний и расширения доступа к качественному авиационному образованию во всем мире.
- Поддерживать инновации в организации рабочего места, методиках обучения и моделях сертификации для учета изменений в отрасли и обеспечения недискриминационного и справедливого внедрения во всех регионах.
- Поощрять внедрение гибких, технологичных подходов к обучению, включая микрокредиты, гибридные форматы и обучение на основе искусственного интеллекта, отвечающих ожиданиям новых поколений учащихся, меняющимся

потребностям авиационной отрасли и требованиям обеспечения равного доступа для всех регионов и групп.

- Содействовать инвестициям в прикладные исследования, педагогические инновации, ученичество и межсекторальные эксперименты для модернизации систем авиационного образования и обучения.

3. Устранить барьеры для входа и обеспечить широкий доступ к карьере в авиации

- Взять обязательство по сокращению финансовых, географических и социальных барьеров посредством целевых стипендий, информационных кампаний и механизмов финансирования.
- Объединить и расширить Программу подготовки кадров для развивающихся стран (DCTP), стипендиальные программы и программы стипендий ИКАО, чтобы обеспечить доступ не только для молодых специалистов, но и для студентов, предоставляя равные возможности для специализированной подготовки и раннего знакомства с отраслью.
- Содействовать созданию путей, обеспечивающих значимый доступ для квалифицированных лиц из недостаточно представленных групп, включая расширение прав и возможностей девочек и женщин, молодежи и людей в регионах с недостаточным уровнем обеспеченности услугами, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания.
- Мобилизовать межсекторальные партнерства для обеспечения того, чтобы справедливые механизмы образования и финансирования были включены в национальные и региональные стратегии развития рабочей силы.
- В соответствии с программой Глобальных послов ИКАО назначать послов и лидеров в области связей с общественностью в авиации на национальном и региональном уровнях для повышения привлекательности авиационных профессий, особенно среди молодежи и женщин.

4. Содействовать мобильности и взаимному признанию компетенций через границы

- Призвать государства и регулирующие органы содействовать переносимости компетенций и квалификаций путем содействия проверке лицензий, взаимному признанию квалификаций и упрощению процедур подтверждения квалификаций и выдачи виз посредством регионального и двустороннего сотрудничества в целях обеспечения справедливой и этичной мобильности специалистов, особенно из развивающихся стран и внутри них, а также для повышения устойчивости и устойчивого развития рабочей силы.
- Расширить и гармонизировать механизмы, такие как программа TRAINAIR PLUS ИКАО и сети учебных авиационных учреждений, для повышения признания и сопоставимости качества авиационной подготовки, а также для содействия нормативному соответствию.
- Продвигать сбалансированные стратегии развития рабочей силы, которые сочетают развитие местных талантов со справедливыми рамками мобильности, гарантируя, что авиация продолжит служить движущей силой социальной мобильности и развития, особенно в менее привилегированных регионах.
- Разработать практические, региональные инициативы (например, в Африке и Азии) для решения проблемы отсутствия гармонизированных рамок для признания лицензий и профессиональной мобильности.

5. Возвысить голос следующего поколения

- Признать важную роль молодых специалистов и студентов в формировании будущего авиации и взять на себя обязательство систематически учитывать их точку зрения при разработке политики, программ и структур управления.
- Создать официальные механизмы, такие как молодежные советы, консультативные роли и консультативные места, чтобы обеспечить значимое участие молодежи в процессе принятия решений, а также укрепить межпоколенческий диалог и совместное лидерство.
- Запускать инициативы по мобильности молодежи, чтобы предоставить возможности для международного и регионального обучения, обмена и профессионального опыта, а также поощрять структурированные стажировки в органах гражданской авиации, региональных отделениях ИКАО и у отраслевых партнеров.
- Поддерживать молодежные исследования и инновации, финансируя проекты, центры, хакатоны и молодежные предприятия, а также организовывать ежегодные соревнования по решению реальных проблем авиации.
- Создать структурированные каналы наставничества молодежи в отрасли для содействия эффективному началу карьеры и долгосрочному профессиональному развитию.

6. Провести ребрендинг авиации в качестве карьерной сферы, ориентированной на достижение целей, не допускающей дискриминации и учитывающей вопросы устойчивости

- Поощрять скоординированные коммуникационные стратегии для позиционирования авиации как сектора инноваций, устойчивого развития, экономического роста, связности и общественного развития.
- Продвигать национальные и региональные информационно-разъяснительные кампании, инициативы по брендингу работодателей и раннее вовлечение в работу школ и сообществ, включая использование примеров для подражания, послов авиации, наставничество и программы погружения.
- Использовать социальные сети и платформы обмена знаниями, чтобы повысить заметность и привлекательность авиационных профессий для всех.
- Создавать благоприятную рабочую среду и поддерживать баланс между работой и личной жизнью для повышения удержания кадров и привлекательности авиационных профессий.
- Поощрять комплексную оценку зарплат, компенсаций и возможностей развития карьеры, чтобы обеспечить конкурентоспособные пакеты и пути карьерного роста.
- Содействовать равным возможностям и недискриминационным практикам при найме, удержании и карьерном росте в авиационном секторе.

7. Укреплять региональное и глобальное партнерство в целях развития талантов

- Укреплять сотрудничество между правительствами, ВГА, отраслью, научными кругами и учебными организациями для согласования стратегий развития рабочей силы и обмена передовым опытом.

- Поддерживать совместную разработку инструментов планирования, моделей финансирования, рамок взаимного признания и механизмов распределения ресурсов.
- Содействовать развитию региональных центров передового опыта, трансграничных центров наращивания потенциала и сетей взаимного обучения.
- Поощрять партнерские отношения с молодежными организациями, НПО и группами поддержки образования для расширения охвата и участия общественности в авиации.
- Содействовать включению приоритетов рабочей силы в региональные программы экономической интеграции для обеспечения долгосрочной политической и финансовой поддержки.
- Укреплять платформы регионального сотрудничества (через ИКАО и региональные организации) для обмена прогнозами, передовым опытом и совместного планирования кадрового потенциала.

8. Расширять практику передачи знаний, наставничества и планирования преемственности

- Создавать глобальные и региональные структуры для наставничества, передачи знаний и планирования преемственности в авиационных профессиях.
- Поощрять вышедших на пенсию и опытных специалистов к участию в наставничестве и обучении для сохранения институциональных знаний.
- Использовать технологии для создания глобальных сетей наставничества, виртуального ученичества и платформ обмена знаниями между поколениями.
- Внедрить политику, включающую планирование преемственности в организационные стратегии, чтобы обеспечить преемственность знаний.
- Разработать системы признания и поощрения наставничества как профессиональной ответственности в авиационных дисциплинах.

9. Мобилизовать ресурсы и инвестиции для развития рабочей силы

- Поощрять государства, отрасль и партнеров по развитию выделять финансирование на инициативы NGAP, включая стипендии, учебную инфраструктуру и исследования.
- Мобилизовать многосторонние банки развития, доноров и благотворительные организации для поддержки инициатив в сфере трудовых ресурсов с помощью инновационных механизмов финансирования.
- Создавать государственно-частные партнерства для поддержания долгосрочных инвестиций в развитие авиационной рабочей силы.
- Отдавать приоритет инвестициям в регионы с недостаточным уровнем обеспеченности кадрами для ликвидации пробелов в подготовке кадров, гарантируя, что ни одна страна не останется без внимания.
- Расширять международное сотрудничество для направления ресурсов в учебные центры, симуляционные центры и цифровые платформы.
- Мобилизовать добровольные взносы государств и заинтересованных сторон отрасли для поддержки глобальной стратегии NGAP ИКАО и инструментов ее реализации.

10. Обеспечить последующие действия и подотчетность

- Поощрять государства-члены и заинтересованные стороны сообщать о действиях NGAP на ассамблеях ИКАО, региональных мероприятиях и форумах заинтересованных сторон.
- Создать механизмы для мониторинга прогресса и обмена полученным опытом на глобальном и региональном уровнях.

Саммит призывает все заинтересованные стороны претворить эти обязательства в конкретные действия на национальном, региональном и глобальном уровнях, а также обеспечить эффективные последующие действия, подотчетность и непрерывное сотрудничество. Он также призывает к мобилизации достаточных ресурсов и добровольных взносов в поддержку реализации этой повестки дня в целях обеспечения жизнестойкого, инклюзивного и устойчивого мирового кадрового состава авиационной отрасли, гарантируя, что ни один талант и ни одно поколение не будут оставлены без внимания.

— — — — — — — —

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Вопросы политики, касающиеся Организации и Чикагской конвенции

22.1 В документе A42-WP/505, представленном Аргентиной, государствам-членам предлагается инициировать исследования с целью оценки и определения необходимости внесения поправок в Чикагскую конвенцию. Секретарь Исполнительного комитета напомнил, что резолюция A4-3, принятая на 4-й сессии Ассамблеи в 1950 году, устанавливает политику и программу внесения поправок в Чикагскую конвенцию. В частности, в резолюции предусматривается, поправка к Чикагской конвенции может быть уместна, если удовлетворяется одно или оба из следующих условий: i) когда ее необходимость подтверждается опытом; ii) когда она явно желательна или полезна. Секретарь также отметил, что с момента вступления в силу Чикагской конвенции в статью 94 Чикагской конвенции ни разу не вносились поправки.

22.2 Одна делегация выразила поддержку предложению о начале работы по внесению поправок в Чикагскую конвенцию, однако явное большинство выступивших делегаций не поддержали рабочий документ. Было подчеркнуто, что время для такого пересмотра является неподходящим с учетом геополитической обстановки и что это может создать серьезные проблемы для Организации с точки зрения ее текущих приоритетов и последствий для ресурсов. Было также отмечено, что Чикагская конвенция продемонстрировала достаточную гибкость на протяжении времени и что любые усилия по ее изменению должны предприниматься в рамках существующей структуры. Одна из делегаций также указала, что в соответствии со статьей 4 *Венской конвенции о праве международных договоров* 1969 года (Настоящая Конвенция не имеет обратной силы) она не применяется к Чикагской конвенции.

22.3 В заключение председатель отметил, что большинство выступивших делегаций не поддержали предложение о начале работы по внесению поправок в Чикагскую конвенцию. Соответственно, был сделан вывод о том, что Комитет не поддерживает выводы, изложенные в указанном рабочем документе.

22.4 Исполнительный комитет рассмотрел документ A42-WP/224, представленный Новой Зеландией и Австралией при поддержке государств Азиатско-Тихоокеанского региона, в котором сообщалось о проблемах, с которыми сталкиваются государства – члены ИКАО в Азиатско-Тихоокеанском регионе при работе с письмами государствам ИКАО и реагировании на них. На основе опроса (см. документ A42-WP/625) в документе были определены основные проблемы, такие как ограниченные специальные технические знания и размер штата сотрудников, трудности в обработке большого количества писем государствам и необходимость в более четкой приоритизации сообщений.

22.5 Подавляющее большинство членов Комитета поддержало документ A42-WP/224, в результате чего Секретариат обязался немедленно приступить к работе над повышением доступности писем государствам и удобства работы с ними. В частности, Секретариат согласился усовершенствовать сообщения, помечая письма государствам в соответствии с их приоритетом и выделяя высокоприоритетные письма, связанные с принятием или изменением Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Секретариат также предложит новые способы обмена информацией, особенно по вопросам, связанным с письмами государствам, которые могут быть охарактеризованы как "для информации и соответствующих действий" (например, по поводу возможностей прикомандирования, региональных систем подготовки персонала, симпозиумов).

Управление кризисными ситуациями

22.6 Комитет рассмотрел документ A42-WP/262, представленный Бразилией и поддержанный государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)[1], который посвящен усилению интеграции между национальными системами мониторинга кризисов и глобальными механизмами реагирования ИКАО. Комитет признал важность улучшения интеграции между национальными структурами мониторинга кризисных ситуаций и механизмами глобального реагирования ИКАО в целях повышения устойчивости и оперативности реагирования в области управления кризисными ситуациями в авиации.

22.7 Комитет рассмотрел документ A42-WP/293, представленный Египтом, в котором подчеркивается роль, которую сыграл Египет в поддержании безопасности полетов во время регионального кризиса, и обращается внимание на потребность в модернизации и поддержке со стороны ИКАО. Комитет признал ключевую роль Египта в поддержании непрерывности деятельности авиации и безопасности полетов во время региональных конфликтов и отметил настоятельную необходимость в модернизации инфраструктуры организации воздушного пространства Египта при поддержке ИКАО.

22.8 Комитет рассмотрел документ A42-WP/410, представленный Гватемалой и поддержанный государствами – членами Центральноамериканской корпорации аэронавигационного обслуживания (КОСЕСНА)[2], который посвящен планированию действий на случай непредвиденных ситуаций при аэронавигационном обслуживании в Центральной Америке. Комитет принял к сведению согласованность со стандартами ИКАО и подчеркнул важность обеспечения безопасности и устойчивости на региональном уровне. Комитет, отметив всесторонний подход КОСЕСНА к планированию действий на случай непредвиденных ситуаций, подчеркнул необходимость в увязке правил государств-членов с положениями ИКАО, касающимися

[1] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

[2] Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Сальвадор, Никарагуа.

управления непредвиденными ситуациями в целях обеспечения безопасности полетов, непрерывности деятельности и эффективности аэронавигационного обслуживания.

22.9 Комитет выразил признательность государствам за их усилия по реагированию на кризисные и непредвиденные ситуации, а также за высокий уровень сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в деле ликвидации последствий нарушения нормального использования воздушного пространства. Комитет напомнил, что была начата разработка глобальной рамочной программы ИКАО по обеспечению готовности к кризисным ситуациям и реагированию на них и что в нее будет включен глобальный инструктивный материал, учебные программы и планы поддержки осуществления, с тем чтобы государства, ИКАО и все заинтересованные стороны были надлежащим образом подготовлены к эффективному реагированию на кризисные и непредвиденные ситуации и управлению ими. Комитет призвал государства и международные организации и далее поддерживать усилия ИКАО, поскольку их активное сотрудничество имеет важнейшее значение для повышения действенности принимаемых мер и содействия прогрессу в этой области.

Эффективность Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS)

22.10 Комитет рассмотрел документ A42-WP/281, представленный Бразилией и поддержанный государствами – членами ЛАКГА[3], в котором содержится призыв к включению в нормативную базу ИКАО процедур оценки результатов регулирования (ROA). В документе подчеркивается необходимость дополнения существующих механизмов надзора, основанных на соблюдении требований, таких как Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), оценками, ориентированными на результат и призванными установить, эффективно ли регулирующие меры достигают намеченных целей в области безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и охраны окружающей среды. В нем подчеркивается важность интеграции в цикл регулирования четких целей, исходных данных, показателей эффективности, процедур участия заинтересованных сторон и механизмов обратной связи в целях повышения прозрачности, подотчетности и содействия накоплению институционального опыта. Комитет признал важность оценок результатов регулирования как инструментов укрепления стратегического контроля, содействия накоплению институционального опыта и повышения подотчетности в секторе гражданской авиации.

22.11 Комитет рассмотрел представленный Соединенными Штатами Америки документ A42-WP/288 об обзоре и анализе применимых международных стандартов для обеспечения их актуальности и повышения эффективности реализации. В документе освещаются проблемы, которые возникают в связи с растущим объемом и сложностью Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) ИКАО, что влияет на контроль со стороны ИКАО и на эффективную реализацию государствами. Комитет поддержал мнение о необходимости проведения приоритетного пересмотра и анализа Стандартов ИКАО для выявления устаревших, избыточных или не являющихся необходимыми предписывающих положений и работы над ними в целях повышения их актуальности, улучшения реализации и уменьшения нагрузки на государства и ИКАО. Однако в заключение обсуждения этого рабочего документа Комитет подчеркнул важность следования процедурам разработки и обновления SARPS

[3] Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка.

силами соответствующих органов в ИКАО, придерживаясь принципов прозрачности и инклюзивности.

Обзор осуществления резолюций A41-1, A41-2 и A41-3 Ассамблеи

22.12 Комитет рассмотрел документы A42-WP/52, A42-WP/53 и A42-WP/54, представленные Советом ИКАО. Комитет рассмотрел также документ A42-WP/95, представленный Корейской Народно-Демократической Республикой (КНДР).

22.13 Большое количество выступивших делегаций заявили о своей поддержке документов A42-WP/52, A42-WP/53 и A42-WP/54. Многие из этих делегаций ссылались на четкое, структурированное и прозрачное разбирательство, проведенное Советом в соответствии со статьей 54 k) Чикагской конвенции, отмечая, что в каждом случае разбирательство носило строго технический, а не политический характер и что права соответствующих государств на надлежащую правовую процедуру были полностью соблюдены. Каждому из трех государств, о которых идет речь в соответствующих документах, были предоставлены достаточные возможности продемонстрировать свое соблюдение применимой резолюции Ассамблеи, однако не было получено никакой подобной информации. Несколько делегаций выразили серьезную обеспокоенность тем, что КНДР продолжила производить необъявленные пуски ракет и после принятия резолюции A41-3 Ассамблеи, отметив их серьезные последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации.

22.14 Небольшое число выступивших делегаций не поддержали документы A42-WP/52, A42-WP/53 и A42-WP/54. Некоторые из этих делегаций поставили под сомнение сохраняющуюся актуальность резолюций A41-1, A41-2 и A41-3 Ассамблеи. Одна из делегаций выступила решительно против рекомендаций Совета Ассамблее вновь заявить, что упомянутые резолюции остаются в силе, и выразила мнение, что резолюция A41-3 Ассамблеи носит политический характер. Другие делегации подчеркнули, что вопросы, упомянутые в резолюциях A41-1, A41-2 и A41-3 Ассамблеи, выходят за рамки технического мандата ИКАО, и вновь выразили обеспокоенность по поводу политизации технической деятельности Организации. Другие делегации, не поддержавшие документы A42-WP/52, A42-WP/53 и A42-WP/54, не согласились с тем, что действия, упомянутые в резолюциях A41-1, A41-2 и A41-3 Ассамблеи, могут квалифицироваться как нарушения Чикагской конвенции.

22.15 Что касается документа A42-WP/95, то подавляющее большинство выступивших делегаций высказались против него, исходя из того, что одобрение Комитетом изложенных в нем действий для утверждения пленарным заседанием подорвет роль Совета, доверие к Организации и негативно скажется на безопасном и упорядоченном развитии международной гражданской авиации. Одна из делегаций при поддержке другой делегации упомянула о содействии безопасному и упорядоченному развитию международной гражданской авиации путем технического сотрудничества и выступила против придания политического характера вопросам аэронавигационного обслуживания, безопасности полетов и технического сотрудничества. Эта делегация также высказала мнение о том, что санкции не являются самоцелью и что, несмотря на санкции, соответствующие резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций должны выполняться добросовестно без их избыточного применения. Несколько делегаций высказались в поддержку документа A42-WP/95, указав на необходимость сохранения нейтралитета ИКАО и недопущения политизации работы Организации.

22.16 Подводя итоги, председатель отметил, что значительное большинство выступивших государств вновь осудили нарушения Чикагской конвенции Республикой Беларусь, Российской Федерацией и КНДР и одобрили выводы и рекомендованные Советом действия, представленные в

документах A42-WP/52, A42-WP/53 и A42-WP/54. В связи с этим председатель заключил, что Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию вновь подтвердить, что резолюции A41-1, A41-2 и A41-3 Ассамблеи остаются в силе, и настоятельно призвать Республику Беларусь, Российскую Федерацию и КНДР предпринять соответствующие действия для исправления ситуации. Председатель отметил также, что Комитет не согласился рекомендовать пленарному заседанию одобрить действия, указанные в документе A42-WP/95, включая проекты резолюций Ассамблеи, приложенные к рабочему документу.

22.17 Комитет принял к сведению документ A42-WP/558 (информационный документ), представленный КНДР.

22.18 Одна из делегаций, не согласившаяся с кратким изложением председателем обсуждений Комитета, при поддержке еще одной делегации обратилась с просьбой о том, чтобы Комитет перешел к тайному голосованию по этому вопросу в соответствии с правилом 47 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации* (Doc 7600/8) (Правила Ассамблеи). По просьбе председателя делегация подтвердила, что желает обжаловать постановление председателя в отношении краткого изложения и выводов по итогам работы Комитета. Председатель немедленно вынес протест на голосование поднятием руки по вопросу: "Желаете ли вы отменить мое постановление, согласно которому в кратком изложении и выводах председателя отражены обсуждения Исполнительного комитета?" Учитывая, что большинство делегаций поддержало постановление председателя, а против выступило меньшинство, Комитет решил, что постановление председателя остается в силе.

22.19 Несколько делегаций обратились в Секретариат за разъяснениями, почему в соответствии с правилом 47 Правил Ассамблеи не было проведено тайное голосование. В ответ Секретариат пояснил, что оспаривание и обжалование постановления председателя регулируется правилом 36, а проведение тайного голосования в соответствии с правилом 47 всегда возможно для решения конкретного вопроса, если об этом своевременно просят две делегации и эта просьба не вызывает возражений. Председатель напомнил, что роль Исполнительного комитета как одного из вспомогательных органов Ассамблеи заключается в подготовке рекомендаций для пленарного заседания, которое имеет полное право решать, принимать или не принимать эти рекомендации. Далее уточнялось, что любое расхождение во мнениях будет отражено в докладе Исполнительного комитета.

22.20 Несколько делегаций заявили, что решение Комитета по документам A42-WP/52, A42-WP/53 и A42-WP/54 было принято в нарушение положений Правил Ассамблеи, и настоятельно призвали председателя обеспечить, чтобы обсуждения в Комитете проходили в строгом соответствии с Правилами.

Вопросы, касающиеся нарушений Договаривающимися государствами Конвенции о международной гражданской авиации: радиочастотные помехи (RFI) для работы Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS)

22.21 Комитет рассмотрел документ A42-WP/44, представленный Советом, в котором Ассамблее было предложено одобрить решение Совета о том, что повторяющиеся инциденты, связанные с RFI для GNSS на Корейском полуострове, исходящими с территории КНДР, представляют собой нарушение Чикагской конвенции со стороны КНДР, и принять проект резолюции Ассамблеи, предложенный в добавлении B к документу. Комитет рассмотрел также документ A42-WP/553, представленный Советом, в котором Ассамблее было предложено одобрить решение Совета о том, что повторяющиеся инциденты, связанные с RFI для GNSS в регионах Балтийского моря, Восточной и Северной Европы, исходящими с территории Российской

Федерации, представляют собой нарушение Российской Федерацией Чикагской конвенции, и принять проект резолюции Ассамблеи, предложенный в добавлении B к документу.

22.22 Большинство выступивших делегаций признали и осудили нарушения Чикагской конвенции со стороны КНДР и Российской Федерации, выразив решительную поддержку документам A42-WP/44 и A42-WP/553 и прилагаемым к ним проектам резолюций. Одна делегация, поддержанная несколькими другими, подчеркнула, что Совет при представлении документов A42-WP/44 и A42-WP/553 Ассамблее следовал строгому, прозрачному и структурированному процессу, соответствующему принципам и процедурам, изложенным в Чикагской конвенции, приняв во внимание технические и юридические рекомендации Секретариата. Эта делегация также отметила, что в ходе работы Совета была полностью соблюдена надлежащая правовая процедура и что обоим государствам, о которых идет речь, была предоставлена полная возможность объяснить любые действия, предпринятые ими для устранения нарушений Чикагской конвенции. К сожалению, ни КНДР, ни Российская Федерация не ответили на соответствующие письма ИКАО. По мнению этой делегации, действия Совета, осуществляемые в целях выполнения его мандата, закрепленного в Чикагской конвенции, не являются политически мотивированными.

22.23 Несколько делегаций, поддержавших документы A42-WP/44 и A42-WP/553, выразили серьезную обеспокоенность в связи с негативным воздействием RFI для GNSS на безопасность полетов и авиационную безопасности международной аэронавигации. В поддержку решения Совета относительно признания факта нарушения, указанного в документе A42-WP/553, несколько делегаций подчеркнули, что Радиорегламентарный комитет Международного союза электросвязи (МСЭ) пришел к выводу о том, что инциденты, связанные с RFI для GNSS, о которых говорится в документе, были геолоцированы как исходящие с территории Российской Федерации.

22.24 Признавая серьезность RFI для GNSS и их негативное воздействие на безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации, одна делегация, поддержанная двумя другими, подчеркнула необходимость принятия более широкого подхода, с тем чтобы рассматривать такие инциденты вне зависимости от того, где они происходят, имея в виду, что основная роль ИКАО заключается в укреплении сотрудничества и взаимопонимания между государствами-членами. Эти делегации призвали все государства укрепить техническое сотрудничество, усилить координацию с партнерами в отрасли в целях улучшения возможностей бортовых навигационных систем обеспечивать защиту от активных преднамеренных помех или использования имитационных радиопомех, а также вести совместную работу по созданию минимальной эксплуатационной сети для GNSS.

22.25 Несколько делегаций выступили категорически против документов A42-WP/44 и A42-WP/553, отметив, что рекомендованные в них меры являются необоснованными, избирательно нацелены на определенные государства, подрывают сотрудничество и политизируют техническую работу ИКАО. Применительно к документу A42-WP/44 одна из делегаций заявила, что представленные в нем обвинения являются политической выдумкой Республики Корея и ее союзников, сделанной без научных доказательств и направленной на очернение международного образа КНДР. Применительно к документу A42-WP/553 другая делегация заявила, что любые инциденты, связанные с RFI для GNSS, которые могли исходить с территории Российской Федерации, являются результатом мер национальной безопасности, принятых против украинских беспилотных летательных аппаратов. В то же время было заявлено, что Российская Федерация приняла все меры для ограничения воздействия подобных инцидентов, связанных с RFI для GNSS, на приемники гражданской авиации. Делегация подчеркнула свою открытость к сотрудничеству, отметив, что как государство, бесплатно предоставляющее систему ГЛОНАСС мировому авиационному сообществу, она решительно отвергает обвинительную риторику, содержащуюся в документе A42-WP/553 в отношении функционирования GNSS.

22.26 В соответствии с правилом 47 Правил Ассамблеи одна из делегаций обратилась с просьбой о проведении тайного голосования по проекту резолюции Ассамблеи, содержащемуся в добавлении к документу A42-WP/553. Просьба о проведении тайного голосования была поддержана двумя другими делегациями и не вызвала возражений ни одной из делегаций. В ответ на просьбу дать разъяснения по вопросу о проведении тайного голосования одна делегация, поддержанная несколькими другими, предложила сформулировать вопрос следующим образом: "Возражаете ли вы против действий, изложенных в документе A42-WP/553?". Вслед за разъяснением председателя о том, что роль Комитета заключается не в принятии резолюций, а в вынесении рекомендаций пленарному заседанию, Комитет постановил провести тайное голосование по вопросу **"Поддерживаете ли вы предложение рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции, содержащийся в добавлении к документу A42-WP/553?"** Председатель Комитета согласился с предложением одной делегации, поддержанным другой делегацией, о том, чтобы одному из членов делегации, обратившейся с просьбой о проведении тайного голосования, было предложено наблюдать за подсчетом голосов. Всего по проекту резолюции было подано 153 голоса: 89 голосов – за, 19 – против, 42 воздержались, 1 голос – недействительный, и 2 бюллетеня – пустые. Основываясь на результатах тайного голосования, председатель заключил, что явное большинство членов Комитета высказалось в пользу того, чтобы рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к документу A42-WP/553, текст которого приводится ниже:

Резолюция A42/xx. Нарушение Российской Федерацией Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

рассмотрев пункт, касающийся повторяющихся радиочастотных помех (RFI) для работы глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) в регионах Балтийского моря, Восточной и Северной Европы, исходящих с территории Российской Федерации,

учитывая, что безопасность полетов международной гражданской авиации остается главной целью и задачей *Конвенции о международной гражданской авиации*, а также Международной организации гражданской авиации,

ссылаясь на добавление C к резолюции 41-8 Ассамблеи об обеспечении устойчивости работы систем CNS/ATM ИКАО и предоставляемого ими обслуживания, в которой отмечено, что GNSS должна быть защищена от вредных помех, и содержится настоятельный призыв к государствам воздерживаться от любых форм создания активных преднамеренных помех или использования имитационных радиопомех, затрагивающих гражданскую авиацию,

учитывая первостепенное значение обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации согласно принципам и правилам *Конвенции о международной гражданской авиации* и Приложений к ней,

отмечая, что Совет ИКАО 26 марта 2025 года напомнил о своем предыдущем решении и подтвердил свою серьезную озабоченность по поводу пагубного воздействия RFI для GNSS на безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации, и что создание таких помех противоречит принципам, закрепленным в *Конвенции о международной гражданской авиации*,

принимая к сведению, что Совет ИКАО 13 июня 2025 года выразил глубокую озабоченность в связи с повторяющимися инцидентами с RFI для GNSS, исходящими с территории

Российской Федерации, которые затрагивают международную аэронавигацию в районах полетной информации (РПИ) "Варшава" (EPWW), "Вильнюс" (EYVL), "Рига" (EVRR), "Таллин" (EETT), "Хельсинки" (EFIN) и "Швеция" (ESAA),

отмечая, что хотя Российская Федерация была уведомлена о том, что повторяющиеся инциденты, связанные с RFI для GNSS, противоречат принципам, закрепленным в *Конвенции о международной гражданской авиации*, она еще не ответила на просьбу Совета выполнить его решение и соблюдать обязательства Российской Федерации по *Конвенции о международной гражданской авиации*,

учитывая, что Совет ИКАО постановил вынести этот вопрос на рассмотрение 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 k) *Конвенции о международной гражданской авиации,*

1. *одобряет* решение Совета ИКАО о том, что создание в регионах Балтийского моря, Восточной и Северной Европы RFI для GNSS, исходящих с территории Российской Федерации, и их пагубное воздействие на безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации противоречат принципам, закрепленным в *Конвенции о международной гражданской авиации,* и представляют собой нарушение этой Конвенции;

2. *осуждает* Российскую Федерацию за исходящие с ее территории повторяющиеся RFI для GNSS, которые ставят под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации;

3. *настоятельно призывает* Российскую Федерацию строго соблюдать свои обязательства по *Конвенции о международной гражданской авиации* с целью прекращения повторения подобных действий по созданию RFI для GNSS;

4. *просит* Совет продолжать заниматься этим вопросом и докладывать Ассамблее по мере необходимости;

5. *поручает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на данную резолюцию.

— — — — — — — —

22.27 Применительно к документу A42-WP/44 председатель отметил, что большинство выступивших делегаций высказались в поддержку проекта резолюции Ассамблеи, предложенного в добавлении к данному рабочему документу. Исходя из вышеизложенного, председатель заключил, что Комитет постановил рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении B к документу A42-WP/44, текст которого приводится ниже:

Резолюция A42/xx. Нарушение Корейской Народно-Демократической Республикой Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

рассмотрев пункт, касающийся повторяющихся радиочастотных помех для работы глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) на Корейском полуострове, исходящих с территории Корейской Народно-Демократической Республики,

учитывая, что безопасность полетов международной гражданской авиации остается главной целью и задачей *Конвенции о международной гражданской авиации*, а также Международной организации гражданской авиации,

ссылаясь на добавление C к резолюции 41-8 Ассамблеи об обеспечении устойчивости работы систем CNS/ATM ИКАО и предоставляемого ими обслуживания, в которой отмечено, что GNSS должна быть защищена от вредных помех, и содержится настоятельный призыв к государствам воздерживаться от любых форм создания активных преднамеренных помех или использования имитационных радиопомех, затрагивающих гражданскую авиацию,

учитывая первостепенное значение обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации согласно принципам и правилам *Конвенции о международной гражданской авиации* и Приложений к ней,

отмечая, что Совет ИКАО 26 марта 2025 года напомнил о своих предыдущих решениях и подтвердил свою серьезную озабоченность по поводу пагубного воздействия RFI для GNSS на безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации, и что создание таких помех противоречит принципам, закрепленным в *Конвенции о международной гражданской авиации*,

принимая к сведению, что Совет ИКАО 13 июня 2025 года вновь выразил свою серьезную обеспокоенность тем, что, несмотря на его предыдущие решения от 18 июня 2012 года, 31 мая 2016 года, 14 июня 2024 года и 26 марта 2025 года, касающиеся инцидентов с RFI для GNSS на Корейском полуострове, исходящих с территории Корейской Народно-Демократической Республики, эти инциденты продолжали повторяться в течение указанного периода и происходят со 2 октября 2024 года, ставя под угрозу безопасность полетов международной гражданской авиации в районе полетной информации (РПИ) "Инчхон",

отмечая, что Корейская Народно-Демократическая Республика была уведомлена о том, что повторяющиеся инциденты, связанные с RFI для GNSS, противоречат принципам, закрепленным в *Конвенции о международной гражданской авиации*, однако она не отвечает на неоднократные решения и просьбы Совета о выполнении его решений и обязательств Корейской Народно-Демократической Республики по *Конвенции о международной гражданской авиации*,

учитывая, что Совет ИКАО постановил вынести этот вопрос на рассмотрение 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 k) *Конвенции о международной гражданской авиации,*

1. *одобряет* решение Совета ИКАО о том, что создание RFI для GNSS на Корейском полуострове, исходящих с территории Корейской Народно-Демократической Республики, и их пагубное воздействие на безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации противоречат принципам, закрепленным в *Конвенции о международной гражданской авиации,* и представляют собой нарушение этой Конвенции;

2. *выражает сожаление в связи* с тем, что, игнорируя озабоченность, неоднократно выраженную Советом ИКАО, Корейская Народно-Демократическая Республика продолжает осуществлять действия, приводящие к повторным инцидентам с RFI для GNSS на Корейском полуострове;

3. *осуждает* Корейскую Народно-Демократическую Республику за исходящие с ее территории повторяющиеся RFI для GNSS, которые ставят под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* Корейскую Народно-Демократическую Республику строго соблюдать свои обязательства по *Конвенции о международной гражданской авиации* в целях недопущения продолжения такой деятельности по созданию RFI для GNSS;

5. *просит* Совет продолжать заниматься этим вопросом и докладывать Ассамблее по мере необходимости;

6. *поручает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на данную резолюцию.

— — — — — — — —

22.28 Комитет принял к сведению документ A42-WP/557 (информационный документ), представленный КНДР.

Односторонние меры

22.29 Комитет рассмотрел документ A42-WP/256, представленный Российской Федерацией, документ A42-WP/514, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла, и документ A42-WP/250, представленный Межгосударственным авиационным комитетом от имени Республики Беларусь, Российской Федерации и Таджикистана.

22.30 Некоторые делегации поддержали эти три рабочих документа, подчеркнув негативное воздействие односторонних принудительных мер на международную гражданскую авиацию и обратив внимание на то, что эти меры противоречат принципам, закрепленным в *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год). Было заявлено, что такие односторонние меры ослабляют международное сотрудничество и подрывают усилия по обеспечению устойчивого и справедливого развития международной гражданской авиации. Кроме того, была выражена озабоченность по поводу деструктивного воздействия односторонних принудительных мер на воздушное движение, а также потенциального лишения некоторых государств-членов возможности пользоваться преимуществами, связанными с инициативами Организации. Эти делегации призвали Ассамблею поручить Совету принять надлежащие меры для устранения негативных последствий этих односторонних действий, в том числе в соответствии с пунктами c) и e) статьи 55 Чикагской конвенции.

22.31 Большинство выступивших делегаций не поддержали действия, предложенные в документах A42-WP/256, A42-WP/514 и A42-WP/250, отметив, что многие из поднятых вопросов прямо или косвенно пересекаются с вопросами, находящимися на рассмотрении Совета ИКАО, или с предметом потенциальных двусторонних переговоров между государствами. Соответственно, эти делегации подчеркнули, что Ассамблея не является надлежащим форумом для обсуждения вопросов, которые являются предметом текущих дискуссий в Совете, включая вопросы, касающиеся разрешения разногласий в соответствии с главой XVIII Чикагской конвенции. Была также выражена озабоченность по поводу того, что решение Ассамблеи по этим вопросам может создать нежелательный прецедент, который может подорвать авторитет Совета и систему управления Организации и нанести им ущерб.

22.32 Подводя итог, председатель заключил, что большинство выступивших делегаций не поддержали предложение рекомендовать пленарному заседанию предпринять действия, указанные в документах A42-WP/256, A42-WP/514 и A42-WP/250.

22.33 Несколько делегаций выразили несогласие с выводом председателя о том, что большинство выступивших делегаций не поддержали документы A42-WP/256, A42-WP/514 и A42-WP/250. Одна делегация пояснила, что, по ее мнению, многочисленные выступления с призывом к Совету продолжить рассмотрение вопросов, касающихся односторонних принудительных мер, свидетельствуют о поддержке просьбы к Совету провести исследование воздействия односторонних ограничительных мер на международную гражданскую авиацию в соответствии со статьей 55 Чикагской конвенции. Председатель принял к сведению озабоченность, выраженную этими делегациями.

Другие вопросы политики, касающиеся международного воздушного транспорта

22.34 Комитет рассмотрел документы A42-WP/93 и A42-WP/96, представленные КНДР. В документе A42-WP/93 Ассамблее предлагалось провести полное разбирательство в отношении заседаний Совета, касающихся КНДР, состоявшихся в период с 2022 по 2025 год, включая 13-е заседание 234-й сессии, а также принять меры по предотвращению применения двойных стандартов в Совете ИКАО. В документе A42-WP/96 сообщалось о предполагаемом нарушении Чикагской конвенции в результате проникновения беспилотных воздушных судов Республики Корея на территорию КНДР в октябре 2024 года, что нарушило национальный суверенитет и поставило под угрозу безопасность гражданской авиации КНДР, и содержалась просьба к Ассамблее принять технические меры для предотвращения повторения подобных случаев.

22.35 Комитет также рассмотрел документ A42-WP/525, представленный Межгосударственным авиационным комитетом от имени Армении, Беларуси, Кыргызстана, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана, касающийся выполнения некоторыми государствами-членами своих обязательств согласно определенным Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО. В частности, в рабочем документе отмечалось, что некоторые государства не отвечают на направленные им уведомления или запросы о предоставлении технической информации для целей расследования авиационных происшествий. В рабочем документе Совету также предлагалось рассмотреть случаи невыполнения государствами-членами своих обязательств и сообщать о таких случаях государствам – членам ИКАО в соответствии со статьей 54 j) Чикагской конвенции.

22.36 По приглашению председателя Президент Совета проинформировал Комитет об итогах 13-го заседания 234-й сессии Совета, имеющих отношение к документу A42-WP/96. На этом заседании Совет рассмотрел документ C-WP/15688, представленный КНДР и касающийся предполагаемых инцидентов, связанных с использованием дронов и беспилотных аэростатов в ее воздушном пространстве. Президент далее пояснил, что этот вопрос был всесторонне рассмотрен и Совет констатировал, что не было представлено достаточных или существенных доказательств, позволяющих сделать вывод о том, что предполагаемые инциденты оказали какое-либо ощутимое воздействие на безопасность полетов международной гражданской авиации в регионе, а также согласился с тем, что Совету не требуется принимать никаких мер. Президент также напомнил, что протокол указанного заседания Совета, который не содержит никаких доказательств предполагаемого применения двойных стандартов, размещен на портале ИКАО и доступен для всех государств-членов. Одна из делегаций выразила мнение о том, что инцидент с проникновением беспилотного воздушного судна, изложенный в документе A42-WP/96, представляет собой недопустимое действие, которое явилось грубым посягательством на национальный суверенитет и безопасность КНДР, нарушило международное право и вызвало серьезную угрозу для безопасности полетов.

22.37 Подавляющее большинство выступивших делегаций не поддержали документы A42-WP/93, A42-WP/96 и A42-WP/525. Несколько делегаций выступили против обсуждения документов A42-WP/93 и A42-WP/96, отметив, что Совет уже всесторонне рассмотрел этот вопрос и пришел к выводу об отсутствии убедительных доказательств со стороны КНДР. Одна делегация, не поддержавшая документ A42-WP/93, заявила, что она по-прежнему готова по приглашению Совета принять участие в технических дискуссиях с КНДР с целью предотвращения повторения подобных инцидентов.

22.38 Две делегации высказались в поддержку документов A42-WP/93, A42-WP/96 и A42-WP/525. Одна делегация далее высказала мнение, что проблема двойных стандартов и политизации затрагивает все большее число государств и негативно сказывается на взаимодействии между государствами, что создает угрозу для безопасности полетов. Еще две делегации поддержали документ A42-WP/525.

22.39 Одна делегация выразила озабоченность решением, принятым Советом по итогам рассмотрения документа C-WP/15688, и поинтересовалась, является ли вывод Совета о том, что военные дроны не входят в сферу компетенции ИКАО, окончательным, а также имеет ли Ассамблея полномочия рассматривать любые решения, принятые Советом. Было разъяснено, что информация по этому вопросу, предоставленная Президентом Совета, является результатом дискуссий, проведенных в Совете, содержание которых подробно изложено в протоколах соответствующих заседаний.

22.40 Учитывая, что подавляющее большинство выступивших делегаций не поддержали документы A42-WP/93, A42-WP/96 и A42-WP/525, председатель пришел к выводу, что Комитет не одобряет предложенные в них действия. Комитет также принял к сведению документ A42-WP/559 (информационный документ), представленный КНДР в дополнение к информации, содержащейся в документе A42-WP/96.

Военная агрессия, угрожающая международной гражданской авиации

22.41 Комитет рассмотрел документ A42-WP/533 Revision No. 1, представленный Исламской Республикой Иран. Сославшись на статью 3 c) Чикагской конвенции и статью 52 Дополнительного протокола I к Женевским конвенциям 1977 года, соответствующая делегация призвала Ассамблею вновь подтвердить необходимость защиты гражданской авиации, включая аэропортовую инфраструктуру и воздушные суда, от любых угроз.

22.42 Одна из делегаций заявила, что Ассамблее следует подчеркнуть, что защита инфраструктуры и деятельности гражданской авиации в период вооруженных конфликтов остается чрезвычайно важной и жизненно необходимой для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации, и рекомендовать Организации принять единый и недискриминационный подход в вопросах о таких угрозах во всех государствах и во всех конфликтах, с тем чтобы избежать двойных стандартов и сохранить целостность и универсальность Чикагской конвенции.

22.43 Большинство выступивших делегаций не поддержали действия, предложенные в документе A42-WP/533 Revision No. 1, включая приложенный к нему проект резолюции Ассамблеи. Было отмечено, что поднятые в рабочем документе вопросы касаются международного мира и безопасности и их следует рассматривать на других форумах, таких как Совет Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН) или Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций (ГА ООН). Кроме того, было высказано мнение о том, что предложенные действия, касающиеся механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы

проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), являются неприемлемыми в сложившихся обстоятельствах, поскольку указанная программа сосредоточена исключительно на оценке эффективности контроля за обеспечением авиационной безопасности в государствах и степени соблюдения ими положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и Приложения 17 *"Авиационная безопасность"*. Было также отмечено, что рабочий документ является политизированным. Одна делегация категорически отвергла документ A42-WP/533 Revision No. 1, выразив недоумение в связи с использованием уничижительных выражений вместо официального названия соответствующего государства-члена. Данная делегация также заявила о том, что изложенные в документе события выходят за пределы компетенции Ассамблеи по смыслу статьи 89 Чикагской конвенции. Другая делегация высказала мнение о преждевременности представления на рассмотрение Ассамблеи вопросов, поднятых в документе A42-WP/533 Revision No. 1.

22.44 Ряд делегаций выразили озабоченность в связи с негативными последствиями изложенных в рабочем документе событий. Осудив все случаи вооруженных нападений на гражданские воздушные суда и инфраструктуру гражданской авиации, некоторые из этих делегаций призвали Ассамблею и другие органы ИКАО избегать двойных стандартов и политизации работы Организации, отметив, что такие тенденции снижают эффективность сотрудничества между государствами в области гражданской авиации. Сославшись на высказанное некоторыми делегациями предположение о том, что вопросы, поднятые в документе A42-WP/533 Revision No. 1, следует рассматривать на других форумах, одна делегация поинтересовалась, какие конкретно аспекты нарушения деятельности гражданской авиации должны рассматриваться Ассамблеей ИКАО, а какие – СБ ООН или ГА ООН.

22.45 По итогам проведенных в Комитете дискуссий председатель отметил, что большинство выступивших делегаций не поддержали предложенные в рабочем документе действия, включая проект резолюции Ассамблеи, при этом большинство выступивших делегаций высказали мнение, что поднятые в документе вопросы следует рассмотреть на других форумах, с тем чтобы обеспечить надлежащую процедуру. Соответственно, председатель пришел к выводу, что Комитет не согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции Ассамблеи, приложенный к данному рабочему документу, однако при этом Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию передать этот вопрос на рассмотрение Совета ИКАО и других соответствующих технических органов для дальнейшего анализа.

— — — — — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

СПИСОК РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, РАССМОТРЕННЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ

Пункт 10. Задолженность по взносам

A42-WP/40 EX/18; AD/9	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (09/07/2025)
A42-WP/40 Revision No. 1 EX/18; AD/9	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (18/09/2025)
A42-WP/40 Revision No. 1 Addendum No. 1 EX/18; AD/9	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (26/09/2025)

Пункт 11. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2022, 2023 и 2024 годы

A41-WP/643 EX/279	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2025)

Пункт 12. Программы упрощения формальностей

A42-WP/14 EX/6	ИТОГИ МИНИСТЕРСКОГО СЕГМЕНТА КОНФЕРЕНЦИИ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ, СОСТОЯВШЕЙСЯ В ДОХЕ, КАТАР (21/07/2025)
A42-WP/15 EX/7	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (04/07/2025)
A42-WP/16 EX/8	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (11/07/2025)
A42-WP/58 EX/26	ДОХИНСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ УПРОЩЕНИИ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 (18/07/2025)
A42-WP/59 EX/27	ПОДДЕРЖКА СОБЛЮДЕНИЯ SARPS, СВЯЗАННЫХ С AAAVF (18/07/2025)
A42-WP/72 EX/32	ГОТОВНОСТЬ К БУДУЩЕМУ. ДОЛГОСРОЧНЫЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (25/07/2025)
A42-WP/72 Revision No. 1 EX/32	ГОТОВНОСТЬ К БУДУЩЕМУ. ДОЛГОСРОЧНЫЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (10/09/2025)
A42-WP/104 EX/47	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ (27/07/2025)

A42-WP/104 Revision No. 1 EX/47	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ (10/09/2025)
A42-WP/105 EX/48	ГОТОВНОСТЬ К УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ ЛЮДЕЙ, СВЯЗАННЫМИ С АВИАПЕРЕВОЗКАМИ (27/07/2025)
A42-WP/127 EX/62	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ РАЗЛИЧНЫМ СИСТЕМАМ ОБМЕНА ДАННЫМИ О ПАССАЖИРАХ (28/07/2025)
A42-WP/128 EX/63	REGIONAL CAPACITY BUILDING AND STRATEGIC COOPERATION ON THE IMPLEMENTATION OF ADVANCE PASSENGER INFORMATION (API) AND PASSENGER NAME RECORD (PNR) SYSTEMS IN THE MIDDLE EAST AND AFRICA: THE EXPERIENCE OF SAUDI ARABIA (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/130 EX/64	THE EXPERIENCE IN DEVELOPING AN EMERGENCY EVACUATION GUIDE FOR PERSONS WITH DISABILITIES (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/156 EX/78	СОГЛАСОВАНИЕ СТАНДАРТОВ ОБРАЩЕНИЯ С ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖА ВО ВСЕМ МИРЕ: СОХРАНЕНИЕ ДИНАМИКИ В ТЕЧЕНИЕ СЛЕДУЮЩЕГО ТРЕХЛЕТНЕГО ПЕРИОДА (28/07/2025)
A42-WP/158 EX/79	ТИПОВАЯ ОСНОВА ДЛЯ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ И СЕРТИФИКАЦИИ ИНСПЕКТОРОВ И ИНСТРУКТОРОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В АНГОЛЕ (28/07/2025)
A42-WP/161 EX/80	ОБНОВЛЕНИЕ ГЛАВЫ 5 ПРИЛОЖЕНИЯ 9 С УЧЕТОМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ (28/07/2025)
A42-WP/182 EX/85	ВАЖНОСТЬ БОРЬБЫ С ТОРГОВЛЕЙ ЛЮДЬМИ В РАМКАХ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК АВИАЭКСПЛУАТАНТОВ (28/07/2025)
A42-WP/184 EX/87	ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ: РЕШЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПРОБЛЕМ СОГЛАСНО ЕДИНООБРАЗНОМУ ПЛАНУ ДЕЙСТВИЙ (29/07/2025)
A42-WP/185 EX/88	СОВМЕСТНЫЙ ПОДХОД К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ НЕЛЕГАЛЬНОЙ МИГРАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/186 EX/89	ACTUALIZACIÓN PASAPORTES URUGUAYOS (11/08/2025) *Information Paper
A42-WP/244 EX/105	СОДЕЙСТВИЕ УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ УСИЛИЯМИ ПО НАРАЩИВАНИЮ ПОТЕНЦИАЛА (29/07/2025)

A42-WP/247 EX/107	NEW DEVELOPMENTS AND CHALLENGES RELATED TO ANNEX 9 — FACILITATION IN CUBA (25/07/2025) *Information Paper
A42-WP/264 EX/113	ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ В АВИАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/276 EX/118	НЕЛЕГАЛЬНАЯ МИГРАЦИЯ. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НЕРЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ В СТРАНАХ КАРИБСКОГО БАССЕЙНА И ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ (29/07/2025)
A42-WP/285 EX/123	ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И НОРМАТИВНАЯ БАЗА, УСТАНОВЛЕННАЯ ПРИЛОЖЕНИЕМ 9 (01/08/2025)
A42-WP/286 EX/124	DEVELOPING TRAVELLER IDENTIFICATION, DIGITAL DOCUMENTS, AND USE OF E-VISA IN KAZAKHSTAN (30/07/2025) *Information Paper
A42-WP/290 EX/126	СИМПОЗИУМ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (07/07/2025)
A42-WP/299 EX/130	KAZAKHSTAN'S COMMITMENT TO ADVANCING PASSENGER ACCESSIBILITY: IMPROVING SERVICES FOR PERSONS WITH REDUCED MOBILITY IN KAZAKHSTAN (30/07/2025) *Information Paper
A42-WP/302 EX/131	ENHANCING PASSENGER FACILITATION THROUGH OFF-AIRPORT BAGGAGE OPERATIONS AND ELECTRONIC BAG TAG (01/08/2025) *Information Paper
A42-WP/319 EX/134	ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОСТОЯННОМУ УЛУЧШЕНИЮ ПРОЦЕССА ВЫПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, СВЯЗАННЫХ С УПРОЩЕНИЕМ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ (24/07/2025)
A42-WP/320 EX/135	СОЗДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ НАДЗОРА ЗА УПРОЩЕНИЕМ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (27/07/2025)
A42-WP/323 EX/137	ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (29/07/2025)
A42-WP/325 EX/139	БЕСПРЕПЯТСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ (29/07/2025)
A42-WP/325 Revision No. 1 EX/139	БЕСПРЕПЯТСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ (09/09/2025)
A42-WP/354 EX/145	ВАЖНОСТЬ ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОСТУПНОСТИ И ЕДИНЫХ РЕГУЛИРУЮЩИХ НОРМ, СТАНДАРТОВ И ПРОЦЕДУР (01/08/2025)

A42-WP/356 EX/146	THE EXPERIENCE IN OVERSIGHT OF AIR TRANSPORT FACILITATION (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/357 EX/147	IMPLEMENTING AUTOMATED BORDER CONTROL (ABC): EXPERIENCE AND INSIGHTS FOR STATES (04/08/2025) *Information Paper
A42-WP/372 EX/157	НАРУШАЮЩИЕ ПОРЯДОК ИЛИ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫЕ ПАССАЖИРЫ (28/07/2025)
A42-WP/386 EX/166	ПОЛЕТЫ ГУМАНИТАРНОГО НАЗНАЧЕНИЯ (27/07/2025)
A42-WP/397 EX/174	THE NATIONAL PUBLIC KEY DIRECTORY (NPKD) GUIDE OF SAUDI ARABIA (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/402 EX/177	MEASURES TO COMBAT HUMAN TRAFFICKING IN THE AVIATION SECTOR (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/414 EX/183	PRACTICES TO COUNTER ILLEGAL IMMIGRATION (11/08/2025) *Information Paper
A42-WP/416 EX/184	ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕР ПО СОБЛЮДЕНИЮ ПРАВ ИНВАЛИДОВ В СФЕРЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ (28/07/2025)
A42-WP/433 EX/191	ИНВАЛИДНОСТЬ И/ИЛИ ОГРАНИЧЕННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ (02/08/2025)
A42-WP/439 EX/196	УКРЕПЛЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ МАГАТЭ И ИКАО С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ И РАСШИРЕНИЯ ЗНАНИЙ О БЕЗОПАСНОЙ И НАДЕЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ РАДИОАКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ (02/08/2025)
A42-WP/439 Revision No. 1 EX/196	УКРЕПЛЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ МАГАТЭ И ИКАО С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ И РАСШИРЕНИЯ ЗНАНИЙ О БЕЗОПАСНОЙ И НАДЕЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ РАДИОАКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ (09/09/2025)
A42-WP/447 EX/198	ПРАВОВАЯ ЗАЩИТА ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (29/07/2025)
A42-WP/449 EX/200	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ИКАО ПО БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМ ВВОЗОМ МИГРАНТОВ ПО ВОЗДУХУ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (29/07/2025)
A42-WP/450 EX/201	PROTECTING AVIATION THROUGH EFFECTIVE BORDER MANAGEMENT PROCESSES (19/08/2025) *Information Paper
A42-WP/460 EX/207	ПРАВОВАЯ ЗАЩИТА ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ. ОПЫТ КОЛУМБИИ (29/07/2025)

A42-WP/461 EX/208	СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ (29/07/2025)
A42-WP/461 Revision No. 1 EX/208	СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ (22/08/2025)
A42-WP/466 EX/209	СОДЕЙСТВИЕ УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ЧЕРЕЗ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ СТРУКТУРЫ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ КООРДИНАЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ: ОПЫТ ДОМИНИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (29/07/2025)
A42-WP/469 EX/211	НОРМАТИВНОЕ ЗАКРЕПЛЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ О ТОРГОВЛЕ ЛЮДЬМИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/471 EX/213	УНИВЕРСАЛЬНАЯ ДОСТУПНОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ПРЕДЛОЖЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ НА ОСНОВЕ ОПЫТА ДОМИНИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (29/07/2025)
A42-WP/475 EX/214	ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ БОЛЕЕ УСПЕШНОГО ВНЕДРЕНИЯ ДИРЕКТОРИИ ОТКРЫТЫХ КЛЮЧЕЙ (ДОК) И ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ НА ПОГРАНИЧНОМ КОНТРОЛЕ (29/07/2025)
A42-WP/488 EX/219	EFFORTS OF AIRCRAFT MANUFACTURERS ON MAKING AIR TRAVEL ACCESSIBLE TO PERSONS WITH DISABILITIES (25/08/2025) *Information Paper
A42-WP/509 EX/232	PET ON BOARD: ENHANCING ANIMAL WELFARE (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/526 EX/242	AVIATION ACCESSIBILITY TASK AND FINISH GROUP (01/09/2025) *Information Paper
A42-WP/555 EX/251	ENHANCING ACCESSIBILITY IN AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/563 EX/258	CHINA’S CONTINUOUS EFFORTS TO PROMOTE OPEN IMMIGRATION POLICIES: A MODEL FOR GLOBAL AIR TRAVEL FACILITATION (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/564 EX/259	SHARING OF CHINA’S NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/680 EX/295	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ (28/09/2025)

Пункт 13. Авиационная безопасность. Политика

A42-WP/11 EX/3	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (11/06/2025)

A42-WP/11 Revision No. 1 EX/3	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (15/07/2025)
A42-WP/12 EX/4	КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (21/07/2025)
A42-WP/12 Revision No. 1 EX/4	КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (06/08/2025)
A42-WP/13 EX/5	ИТОГИ ЭТАПА ЗАСЕДАНИЙ ВЫСОКОГО УРОВНЯ С УЧАСТИЕМ МИНИСТРОВ В РАМКАХ НЕДЕЛИ ИКАО ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ 2024 ГОДА, ПРОВЕДЕННОГО В МАСКАТЕ, ОМАН (30/05/2025)
A42-WP/35 EX/17	ТЕКУЩАЯ РАБОТА, СВЯЗАННАЯ С ЗОНАМИ КОНФЛИКТОВ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ (10/07/2025)
A42-WP/78 EX/35	УКРЕПЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСРЕДСТВОМ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, КООРДИНАЦИИ И ПОДДЕРЖКИ (25/07/2025)
A42-WP/78 Revision No. 1 EX/35	УКРЕПЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСРЕДСТВОМ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА, КООРДИНАЦИИ И ПОДДЕРЖКИ (20/08/2025)
A42-WP/79 EX/36	ПОВЫШЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК АВИАГРУЗОВ ЗА СЧЕТ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ (27/07/2025)
A42-WP/80 EX/37	CENTRALIZED SECURITY MONITORING OF AIR CARGO SUPPLY CHAINS (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/86 EX/38	ИЗУЧЕНИЕ И ПРИМЕНЕНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ВЛИЯНИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА (27/07/2025)
A42-WP/100 EX/43	ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ НОВОЙ КОНЦЕПЦИИ ГПАБ (28/07/2025)
A42-WP/101 EX/44	МЕХАНИЗМЫ КООРДИНАЦИИ ДЕЙСТВИЙ МЕЖДУ ВЕДОМСТВАМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПОЛНОМОЧНЫМИ ОРГАНАМИ ПО ВОПРОСАМ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ (28/07/2025)
A42-WP/102 EX/45	НЕОБХОДИМОСТЬ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (29/07/2025)
A42-WP/111 EX/50	ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ МЕНЯЮЩИМСЯ УГРОЗАМ ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ИННОВАЦИИ, ИНВЕСТИЦИИ И ПОВЫШЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛИЗМА КАДРОВ (29/07/2025)

A42-WP/116 EX/53	TRAINING AND EVALUATION MANUAL FOR CANINE UNITS (K-9) (28/07/2025) *Information Paper
A42-WP/117 EX/54	АКТИВИЗАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ДЕЙСТВИЙ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ И НАРУШАЮЩИХ ПОРЯДОК ПАССАЖИРОВ (28/07/2025)
A42-WP/117 Revision No. 1 EX/54	АКТИВИЗАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ДЕЙСТВИЙ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ И НАРУШАЮЩИХ ПОРЯДОК ПАССАЖИРОВ (09/09/2025)
A42-WP/118 EX/55	БРАЗИЛЬСКАЯ ГРУППА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (BASET) И СИНХРОНИЗАЦИЯ ЕЕ РАБОТЫ С ГПАБ (29/07/2025)
A42-WP/119 EX/56	ПРИОРИТИЗАЦИЯ РАБОТЫ ИКАО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И РАЗРАБОТКА ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРИОД В НЕСКОЛЬКО ЛЕТ (29/07/2025)
A42-WP/120 EX/57	ЗОНЫ КОНФЛИКТОВ: РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ (29/07/2025)
A42-WP/124 EX/60	ЦЕЛОСТНЫЙ ПОДХОД К АВИАЦИОННОЙ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ: ОТ КОНЦЕПЦИИ К РЕАЛЬНОСТИ (29/07/2025)
A42-WP/165 EX/83	ПОВЫШЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ И БОРЬБА С ЦИФРОВЫМИ И КИБЕРУГРОЗАМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (24/07/2025)
A42-WP/198 EX/90	IMPLEMENTATION OF A NATIONAL ACCREDITATION AND CERTIFICATION PROGRAMME FOR CIVIL AVIATION SECURITY (PNACSAC) (28/07/2025)
A42-WP/199 EX/91	СОЗДАНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ОСНОВЫ ДЛЯ СЕРТИФИКАЦИИ ФУНКЦИЙ ОСНОВАННОГО НА ИИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (29/07/2025)
A42-WP/200 EX/92	АЭРОМОБИЛЬНОСТЬ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ И СВЯЗАННЫЕ С НЕЙ РИСКИ ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (31/07/2025)
A42-WP/201 EX/93	ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЗОНАХ КОНФЛИКТОВ, В ВОССТАНОВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ: ИНИЦИАТИВЫ ЕГИПТА ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (29/07/2025)
A42-WP/233 EX/99	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ ИСПЫТАНИЙ И СЕРТИФИКАЦИИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (31/07/2025)

A42-WP/233 Revision No. 1 EX/99	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ ИСПЫТАНИЙ И СЕРТИФИКАЦИИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (19/08/2025)
A42-WP/239 EX/101	ОДНОСТОРОННЕЕ ВНЕДРЕНИЕ ПАНАМОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА. ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ (29/07/2025)
A42-WP/239 Revision No. 1 EX/101	ОДНОСТОРОННЕЕ ВНЕДРЕНИЕ ПАНАМОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА. ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ (22/08/2025)
A42-WP/240 EX/102	ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ И УЧЕНИЯ В КИБЕРПРОСТРАНСТВЕ КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ К КИБЕРУГРОЗАМ (29/07/2025)
A42-WP/241 EX/103	ОТРАСЛЕВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО УЛУЧШЕНИЮ РЕГУЛЯРНОСТИ, ЭФФЕКТИВНОСТИ И УВЕЛИЧЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЫГОД ПРИ ВНЕДРЕНИИ СТАНДАРТОВ БЕЗОПАСНОСТИ, СОДЕРЖАЩИХСЯ В ПРИЛОЖЕНИИ 17 (01/08/2025)
A42-WP/324 EX/138	СУЩЕСТВУЮЩАЯ ПРАКТИКА И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ В ВОПРОСАХ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (25/07/2025)
A42-WP/369 EX/154	СТРАТЕГИЯ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ ПЛАНА СОВМЕСТНОЙ РАБОТЫ ПО ЗАЩИТЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/370 EX/155	ИНИЦИАТИВА ПО УКРЕПЛЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И МЕР, ПРИМЕНЯЕМЫХ К ВНУТРЕННИМ ПОЛЕТАМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (25/07/2025)
A42-WP/371 EX/156	НЕОБХОДИМОСТЬ УКРЕПЛЕНИЯ МЕР ПО УПРАВЛЕНИЮ АСПЕКТАМИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА И КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (28/07/2025)
A42-WP/398 EX/175	ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ ОМАНА ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА В ЦЕЛЯХ РАЗВИТИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (21/07/2025)
A42-WP/419 EX/185	ПРЕОБРАЗУЮЩИЙ ПОТЕНЦИАЛ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА (ИИ) В АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (AVSEC) (29/07/2025)
A42-WP/438 EX/195	УПРАВЛЕНИЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ В СЕКТОРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОПЫТА СУЛТАНАТА ОМАН ОТНОСИТЕЛЬНО МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (МНМ-УППАБ) (29/07/2025)

A42-WP/438 Revision No. 1 EX/195	УПРАВЛЕНИЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ В СЕКТОРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОПЫТА СУЛТАНАТА ОМАН ОТНОСИТЕЛЬНО МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (МНМ-УППАБ) (22/08/2025)
A42-WP/453 EX/204	СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУПП ПО АВИАЦИОННОЙ КИБЕР-БЕЗОПАСНОСТИ В РЕГИОНАЛЬНЫХ БЮРО МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО) (29/07/2025)
A42-WP/454 EX/205	ОБЪЕДИНЕНИЕ УСИЛИЙ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ, СВЯЗАННЫХ СО ЗЛОУМЫШЛЕННЫМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА С ПРИМЕНЕНИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ (29/07/2025)
A42-WP/470 EX/212	ИТОГИ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ SIGESA И ПРИЛОЖЕНИЯ AVSEC CORE В МНОГОНАЦИОНАЛЬНОМ ГОСУДАРСТВЕ БОЛИВИЯ (29/07/2025)
A42-WP/482 EX/217	ИНТЕГРАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВИА-ЦИОННЫХ СИСТЕМ (БАС), В РЕГЛАМЕНТЫ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (29/07/2025)
A42-WP/498 EX/224	STRENGTHENING CYBERSECURITY RESILIENCE IN CNS-ATM SYSTEMS (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/513 EX/235	ADDITIONAL GUIDANCE ON THE DETERMINATION OF HIGH-RISK CARGO AND MAIL (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/515 EX/237	DEVELOPMENT OF A COMPREHENSIVE RISK ASSESSMENT MANUAL FOR AVIATION SECURITY PURPOSE (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/516 EX/238	AvSecID SYSTEM: A HOLISTIC APPROACH TO AIRPORT IDENTIFICATION MANAGEMENT (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/551 EX/248	IMPLEMENTATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE-BASED CCTV SYSTEMS TO ENHANCE SECURITY AND ENSURE RAPID RESPONSE AT AIRPORTS MANAGING OVER ONE MILLION PASSENGERS PER YEAR (11/09/2025) *Information Paper
A42-WP/561 EX/256	ENHANCING AVIATION SECURITY INSPECTOR COMPETENCY IN SECURITY EQUIPMENT: THE REPUBLIC OF KOREA’S EXPERIENCE & BEST PRACTICES (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/562 EX/257	MESURES PRISES PAR LE CAMEROUN POUR RENFORCER LA PROTECTION DES AÉRODROMES CONTRE LA MENACE MANPADS (12/09/2025) *Information Paper

A42-WP/580 EX/267	MINIMUM DETECTION SETTINGS FOR SECURITY SCREENING EQUIPMENT WITH REGARD TO EXPLOSIVES DETECTION: THE NEED FOR ICAO GUIDELINES (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/584 EX/268	ПОЛЕЗНЫЙ ОПЫТ ПРОФИЛАКТИКИ И КОНТРОЛЯ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННОГО ПОВЕДЕНИЯ ПАССАЖИРОВ (UPAX) (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/586 EX/270	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/645 EX/281	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 13 ПОВЕСТКИ ДНЯ (29/09/2025)
A42-WP/667 EX/292	INDUSTRY INITIATIVE TO ADOPT CYBERSECURITY RECOGNITION ARRANGEMENTS (12/09/2025) *Information Paper

Пункт 14. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

A42-WP/4 EX/1	РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) ИКАО (10/04/2025)
A42-WP/5 EX/2	ЭВОЛЮЦИЯ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП) (03/04/2025)
A42-WP/68 EX/30	ВОЗМОЖНОСТЬ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТОВ ПО ЛИНИИ МНМ УППКБП С УЧЕТОМ МАСШТАБА И СЛОЖНОСТИ АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ГОСУДАРСТВЕ (30/07/2025)
A42-WP/69 EX/31	ДАННЫЕ И ИНФОРМАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ОТ ВНЕШНИХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН В ПОДДЕРЖКУ МНМ УППКБП (25/07/2025)
A42-WP/97 EX/42	ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ПРИЗНАНИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ В КАЧЕСТВЕ ПРОВЕРЯЮЩИХ В РАМКАХ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ИКАО ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП) И КООРДИНИРУЕМЫХ МИССИЙ ИКАО ПО ВАЛИДАЦИИ (ICVM) (01/08/2025)
A42-WP/265 EX/114	ЮРИДИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ В РАМКАХ ПРОВЕРОК ИКАО: ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЗА СЧЕТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЮРИСТОВ С ОПЫТОМ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ПРАВА (29/07/2025)
A42-WP/315 EX/133	ПОДХОД К ПРОГРАММАМ ПРОВЕРОК ИКАО, В БОЛЬШЕЙ СТЕПЕНИ ОСНОВАННЫЙ НА РЕЗУЛЬТАТАХ И ОЦЕНКЕ ФАКТОРОВ РИСКА (28/07/2025)

A42-WP/373 EX/158	INDUSTRY ASSESSMENT PROGRAMS (01/08/2025) *Information Paper
A42-WP/376 EX/160	ПОДДЕРЖКА НЕПРЕРЫВНОГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МНМ УППКБП ИКАО. УСКОРЕНИЕ ВНЕДРЕНИЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЙ ПРОГРАММЫ (28/07/2025)
A42-WP/388 EX/167	ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ, ПОЛУЧЕННЫХ В РАМКАХ ПРОГРАММ УППКБП И ОР-ГОСПБП ДЛЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ SARPS ИКАО (29/07/2025)
A42-WP/429 EX/189	ПРИНЯТИЕ МЕХАНИЗМА МОНИТОРИНГА СОБЛЮДЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПРИ ПОДГОТОВКЕ К ПРОВЕРКАМ ИКАО (24/07/2025)
A42-WP/436 EX/193	ПЕРЕСМОТР ВКЛЮЧЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" В СФЕРУ ОХВАТА МНМ УППКБП ИКАО (29/07/2025)
A42-WP/436 Revision No. 1 EX/193	ПЕРЕСМОТР ВКЛЮЧЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" В СФЕРУ ОХВАТА МНМ УППКБП ИКАО (08/09/2025)
A42-WP/437 EX/194	ПОЛИТИКА И ПРОЦЕДУРЫ ИКАО ПРИ ПРИСВОЕНИИ СТАТУСА ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ ОБЕСПОКОЕННОСТИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (SSC) (29/07/2025)
A42-WP/437 Revision No. 1 EX/194	ПОЛИТИКА И ПРОЦЕДУРЫ ИКАО ПРИ ПРИСВОЕНИИ СТАТУСА ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ ОБЕСПОКОЕННОСТИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (SSC) (12/09/2025)
A42-WP/486 EX/218	О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ И НАЦИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА ЗА ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИЕЙ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ ИКАО В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (29/07/2025)
A42-WP/497 EX/223	ВОПРОСЫ ПРОТОКОЛА, СВЯЗАННЫЕ СО СВОЕВРЕМЕННЫМ ВНЕДРЕНИЕМ ИЗМЕНЕНИЙ (29/07/2025)
A42-WP/604 EX/275	USOAP-CMA AUDIT EXPERIENCE SHARING BY CAAC AGA TEAM (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/646 EX/282	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 14 ПОВЕСТКИ ДНЯ (29/09/2025)

Пункт 15. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха

A42-WP/24 EX/11	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА (10/07/2025)

A42-WP/340 EX/143	THE IMPORTANCE OF DEVELOPING A SECTORAL APPROACH TO SUSTAINABLE PLASTIC MANAGEMENT (01/08/2025) *Information Paper
A42-WP/476 EX/215	О КООРДИНАЦИИ РАЗРАБАТЫВАЕМЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ СТАНДАРТОВ И НОРМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ИКАО ДЛЯ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ СВЕРХЗВУКОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ (29/07/2025)
A42-WP/578 EX/265	INNOVATIVE PRACTICES IN CIVIL AVIATION PLASTIC POLLUTION GOVERNANCE OF CHINA (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/647 EX/283	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2025)

Пункт 16. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

A42-WP/25 EX/12	ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА. ГЛОБАЛЬНАЯ РАМОЧНАЯ ПРОГРАММА ИКАО В ОБЛАСТИ SAF, LCAF И ДРУГИХ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ (16/07/2025)
A42-WP/26 EX/13	ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА. АДАПТАЦИЯ И НАУЧНОЕ ОБОСНОВАНИЕ (11/07/2025)
A42-WP/27 EX/14	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (11/07/2025)
A42-WP/45 EX/21	СОДЕЙСТВИЕ РАЗРАБОТКЕ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (SAF) В НИГЕРИИ (02/07/2025)
A42-WP/57 EX/25	MUSCAT INTERNATIONAL AIRPORT'S ROLE IN ADVANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN AVIATION (21/07/2025) *Information Paper
A42-WP/64 EX/28	ИНИЦИАТИВЫ В ПОДДЕРЖКУ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ (LTAG) ИКАО (21/07/2025)
A42-WP/65 EX/29	РАЗРАБОТКА И ВНЕДРЕНИЕ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОГО И НИЗКОУГЛЕРОДНОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (SAF И LCAF) (21/07/2025)
A42-WP/75 EX/33	ФИНАНСИРОВАНИЕ АДАПТАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ (23/07/2025)
A42-WP/76 EX/34	НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА И ФИНАНСИРОВАНИЕ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ (LTAG) (23/07/2025)
A42-WP/112 EX/51	МНЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЦЕЛЕЙ И МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ УГЛЕРОДА МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (28/07/2025)

A42-WP/112 Revision No. 1 EX/51	МНЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЦЕЛЕЙ И МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ УГЛЕРОДА МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (05/08/2025)
A42-WP/121 EX/58	COMPROMISO DE URUGUAY CON EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN (SAF): INICIATIVAS EN MARCHA Y PERSPECTIVAS DE FUTURO (29/07/2025) *Information Paper
A42-WP/126 EX/61	РОЛЬ СИСТЕМ СЕРТИФИКАЦИИ УСТОЙЧИВОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НИЗКОУГЛЕРОДНЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА КАК ПРОСТОЙ ПУТЬ К ДЕКАРБОНИЗАЦИИ В АВИАЦИИ (28/07/2025)
A42-WP/126 Revision No. 1 EX/61	РОЛЬ СИСТЕМ СЕРТИФИКАЦИИ УСТОЙЧИВОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НИЗКОУГЛЕРОДНЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА КАК ПРОСТОЙ ПУТЬ К ДЕКАРБОНИЗАЦИИ В АВИАЦИИ (18/08/2025)
A42-WP/131 EX/65	SUPPLEMENTARY INFO ON THE ROLE OF SUSTAINABILITY CERTIFICATION SCHEMES IN ENABLING LOWER CARBON AVIATION FUELS AS A LOW HANGING FRUIT IN AVIATION DECARBONISATION (28/07/2025) *Information Paper
A42-WP/139 EX/69	КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К НАРАЩИВАНИЮ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ АВИАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/162 EX/81	УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПРОИЗВОДСТВА SAF В ЦЕЛЯХ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/163 EX/82	ВНЕДРЕНИЕ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ: ПРОБЛЕМЫ, ДОСТИГНУТЫЙ ПРОГРЕСС И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ (29/07/2025)
A42-WP/169 EX/84	ФИНАНСИРОВАНИЕ МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO_2 АВИАЦИИ (30/07/2025)
A42-WP/169 Revision No. 1 EX/84	ФИНАНСИРОВАНИЕ МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO_2 АВИАЦИИ (19/09/2025)
A42-WP/219 EX/96	ПОДДЕРЖКА ПОЛИТИКИ И ПРАКТИКИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ CAAF/3 ИКАО И ВНЕДРЕНИЯ CORSIA (29/07/2025)
A42-WP/243 EX/104	АДАПТАЦИЯ И УСТОЙЧИВОСТЬ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА ДЛЯ АВИАЦИОННОГО СЕКТОРА (29/07/2025)
A42-WP/249 EX/108	ТОЧКА ЗРЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОАЛИЦИИ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (IACAC) ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОГРЕССА В ДОСТИЖЕНИИ LTAG (29/07/2025)

A42-WP/254 EX/110	РОЛЬ НИЗКОУГЛЕРОДНОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (LCAF) В КОМПЛЕКСЕ МЕР, КАСАЮЩИХСЯ CORSIA И LTAG (29/07/2025)
A42-WP/266 EX/115	АКТИВИЗАЦИЯ МЕР ПО АДАПТАЦИИ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ: ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ К РИСКАМ С ПОМОЩЬЮ УНИФИКАЦИИ ИНСТРУКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ, КОМПЛЕКСНЫХ ПОДХОДОВ К РЕАЛИЗАЦИИ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ В ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРИЛОЖЕНИЯХ И SARPS ИКАО (29/07/2025)
A42-WP/266 Revision No. 1 EX/115	АКТИВИЗАЦИЯ МЕР ПО АДАПТАЦИИ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ: ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ К РИСКАМ С ПОМОЩЬЮ УНИФИКАЦИИ ИНСТРУКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ, КОМПЛЕКСНЫХ ПОДХОДОВ К РЕАЛИЗАЦИИ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ В ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРИЛОЖЕНИЯХ И SARPS ИКАО (27/08/2025)
A42-WP/271 EX/116	МНЕНИЕ ЕГИПТА ОТНОСИТЕЛЬНО LTAG: ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ, СОПРЯЖЕННЫЕ С ЕЕ ДОСТИЖЕНИЕМ (29/07/2025)
A42-WP/274 EX/117	LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN CONTRIBUTION TO LTAG AND CORSIA: BALANCING SUSTAINABILITY, GROWTH, AND CONNECTIVITY (30/07/2025) *Information Paper
A42-WP/279 EX/120	УДОВЛЕТВОРЕНИЕ РАСТУЩЕГО СПРОСА АЭРОПОРТОВ НА ЭНЕРГИЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ (31/07/2025)
A42-WP/279 Revision No. 1 EX/120	УДОВЛЕТВОРЕНИЕ РАСТУЩЕГО СПРОСА АЭРОПОРТОВ НА ЭНЕРГИЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ (27/08/2025)
A42-WP/303 EX/132	GREEN AIRPORTS – ENHANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN CIVIL AVIATION OF KAZAKHSTAN (29/07/2025) *Information Paper
A42-WP/338 EX/141	МНЕНИЕ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ О ДОРОЖНОЙ КАРТЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЫ ПО УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОМУ АВИАЦИОННОМУ ТОПЛИВУ (SAF), НИЗКОУГЛЕРОДНОМУ АВИАЦИОННОМУ ТОПЛИВУ (LCAF) И ДРУГИМ ВИДАМ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ, РАЗРАБОТАННОЙ ПО ИТОГАМ CAAF/3 ИКАО (29/07/2025)
A42-WP/339 EX/142	UPDATE ON CIVIL AVIATION DECARBONIZATION ORGANIZATION (CADO) (01/08/2025) *Information Paper
A42-WP/346 EX/144	УСТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СЕРТИФИКАЦИОННЫХ СТАНДАРТОВ НА СМЕШИВАНИЕ ТОПЛИВА ТС-1 С УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫМИ ВИДАМИ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (SAF) В КАЗАХСТАНЕ (29/07/2025)

A42-WP/365 EX/150	МНЕНИЯ О ДЕЙСТВИЯХ ИКАО ПО УМЕНЬШЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (29/07/2025)
A42-WP/365 Revision No. 1 EX/150	МНЕНИЯ О ДЕЙСТВИЯХ ИКАО ПО УМЕНЬШЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (19/08/2025)
A42-WP/366 EX/151	EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2025 (29/07/2025) *Information Paper
A42-WP/367 EX/152	ПОДДЕРЖКА ПЕРЕХОДА К БОЛЕЕ ЧИСТЫМ ИСТОЧНИКАМ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/368 EX/153	EUROPEAN REGION ENVIRONMENTAL SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (29/07/2025) *Information Paper
A42-WP/379 EX/161	ВКЛАД ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСКОЙ КОРПОРАЦИИ ПО АЭРОНАВИГАЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ В ОХРАНУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (25/07/2025)
A42-WP/382 EX/163	МНЕНИЯ ОТРАСЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЙСТВИЙ АВИАЦИИ ПО ЗАЩИТЕ КЛИМАТА (29/07/2025)
A42-WP/382 Revision No. 1 EX/163	МНЕНИЯ ОТРАСЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЙСТВИЙ АВИАЦИИ ПО ЗАЩИТЕ КЛИМАТА (18/08/2025)
A42-WP/384 EX/164	ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ ПО РАЗРАБОТКЕ КОМПЛЕКСНОЙ РАМОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (01/08/2025)
A42-WP/385 EX/165	THE POTENTIAL FOR CLIMATE NEUTRAL GROWTH THROUGH NON-CO_2 MITIGATION (29/08/2025) *Information Paper
A42-WP/396 EX/173	УКРЕПЛЕНИЕ АЛЬЯНСА УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ (ALAS) В ГОСУДАРСТВАХ – ЧЛЕНАХ ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСКОЙ КОРПОРАЦИИ ПО АЭРОНАВИГАЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (КОСЕСНА) И РЕГИОНЕ СИСТЕМЫ ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ (СЦАИ) (25/07/2025)
A42-WP/396 Revision No. 1 EX/173	УКРЕПЛЕНИЕ АЛЬЯНСА УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ (ALAS) В ГОСУДАРСТВАХ – ЧЛЕНАХ ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСКОЙ КОРПОРАЦИИ ПО АЭРОНАВИГАЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (КОСЕСНА) И РЕГИОНЕ СИСТЕМЫ ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ (СЦАИ) (11/09/2025)

A42-WP/434 EX/192	ПОЗИЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ИНИЦИАТИВЫ ИКАО I4F ПО ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ДИАЛОГА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ПОЖАРОТУШЕНИЯ (29/07/2025)
A42-WP/440 EX/197	ПРАКТИЧЕСКИ ОСУЩЕСТВИМЫЙ ПУТЬ К НУЛЕВОЙ ЭМИССИИ. ОТКРЫТИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, ДОСТИГАЕМЫХ ИЗМЕНЕНИЕМ СТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА И ПРИМЕНЕНИЕМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МЕР (29/07/2025)
A42-WP/448 EX/199	ВНЕДРЕНИЕ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ ВИДОВ ТОПЛИВА, ОТВЕЧАЮЩИХ УСЛОВИЯМ CORSIA, И ИХ ПОБОЧНЫХ ПРОДУКТОВ (29/07/2025)
A42-WP/451 EX/202	О ДАЛЬНЕЙШЕМ СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) И ПРОЦЕССА СЕРТИФИКАЦИИ ПРИЕМЛЕМЫХ ДЛЯ CORSIA АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА SAF И LCAF (29/07/2025)
A42-WP/452 EX/203	ИНИЦИАТИВА ПО СОВМЕСТНОМУ СОЗДАНИЮ "ЗЕЛЕНОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ" ДЛЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (28/07/2025)
A42-WP/458 EX/206	ПОМОЩЬ И НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ АДАПТАЦИИ АВИАЦИОННОГО СЕКТОРА К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА И ЕГО ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ НА УСТОЙЧИВОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (29/07/2025)
A42-WP/468 EX/210	АМБИЦИОЗНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПО ДОСТИЖЕНИЮ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ В КОРПОРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОСЕСНА К 2030 ГОДУ — "CNC 2030" (25/07/2025)
A42-WP/468 Revision No. 1 EX/210	АМБИЦИОЗНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПО ДОСТИЖЕНИЮ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ В КОРПОРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОСЕСНА К 2030 ГОДУ — "CNC 2030" (11/09/2025)
A42-WP/481 EX/216	РЕГИОНАЛЬНОЕ ЕДИНСТВО ПЕРЕД ЛИЦОМ ГЛОБАЛЬНОГО ВЫЗОВА: РОЛЬ ЛАКГА В СОДЕЙСТВИИ ВНЕДРЕНИЮ SAF В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УЯЗВИМОСТИ (29/07/2025)
A42-WP/490 EX/221	INTERNATIONAL TEST ARENA FOR ZERO AND LOW EMISSION AVIATION (25/08/2025) *Information Paper
A42-WP/491 EX/222	STANDARDIZATION ROADMAP AND LTAG TECHNOLOGIES (25/08/2025) *Information Paper
A42-WP/517 EX/239	THE RESILIENCE OF THE ITALIAN AIRPORT SYSTEM IN RELATION TO CLIMATE CHANGE (28/08/2025) *Information Paper

A42-WP/518 EX/240	A PROACTIVE APPROACH TO SUSTAINABLE AND DIGITAL AIRPORTS (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/554 EX/250	THE BUDDY PARTNERSHIP BETWEEN INDONESIA AND TIMOR-LESTE ON THE PREPARATION OF THE STATE ACTION PLAN TO REDUCE CO_2 EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (11/09/2025) *Information Paper
A42-WP/560 EX/255	AIRPORTS' ADAPTATION AND RESILIENCE TO CLIMATE AND DISASTER RISKS (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/565 EX/260	A NEW APPROACH TO DETERMINING THE USAGE RATES OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS BASED ON THE AMOUNT OF CO2 EMISSION REDUCTION (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/570 EX/261	INNOVATIVE PRACTICES IN AIRPORT ELECTRIFICATION GOVERNANCE OF CHINA (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/573 EX/262	PROGRESS OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) PILOT IN CHINA (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/575 EX/263	IMPLEMENTATION PROGRESS AND PERFORMANCE OVERVIEW OF THE CIVIL AVIATION ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY PROGRAM (CAESP) IN SAUDI ARABIA (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/579 EX/266	SUSTAINABLE AVIATION FUEL (SAF) TASK FORCE INITIATIVE IN MALAYSIA (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/648 EX/284	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2025)

Пункт 17. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

A42-WP/28 EX/15	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (04/08/2025)
A42-WP/103 EX/46	ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА ОБЪЕДИНЕННЫХ АРАБСКИХ ЭМИРАТОВ ДЛЯ CORSIA (28/07/2025)
A42-WP/112 EX/51	МНЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЦЕЛЕЙ И МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ УГЛЕРОДА МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (28/07/2025)
A42-WP/112 Revision No. 1 EX/51	МНЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЦЕЛЕЙ И МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ УГЛЕРОДА МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (05/08/2025)
A42-WP/114 EX/52	CUBA'S ROLE IN THE COMPENSATION AND CARBON REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION (CORSIA)

(28/07/2025) *Information Paper

A42-WP/122 EX/59	РЕАЛИЗАЦИЯ CORSIA В КАЧЕСТВЕ ЕДИНСТВЕННОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ РЫНОЧНОЙ МЕРЫ (29/07/2025)
A42-WP/219 EX/96	ПОДДЕРЖКА ПОЛИТИКИ И ПРАКТИКИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ CAAF/3 ИКАО И ВНЕДРЕНИЯ CORSIA (29/07/2025)
A42-WP/249 EX/108	ТОЧКА ЗРЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОАЛИЦИИ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (IACAC) ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОГРЕССА В ДОСТИЖЕНИИ LTAG (29/07/2025)
A42-WP/263 EX/112	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. РОЛЬ ИКАО В ГАРМОНИЗАЦИИ CORSIA ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ (29/07/2025)
A42-WP/294 EX/128	РАССМОТРЕНИЕ РАСХОДОВ, ОЖИДАЕМЫХ В РАМКАХ CORSIA (29/07/2025)
A42-WP/295 EX/112	МНЕНИЯ АВТОРОВ ОТНОСИТЕЛЬНО ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ И В БУДУЩЕМ (29/07/2025)
A42-WP/322 EX/136	МНЕНИЕ ИАТА О ВАЖНЕЙШИХ ДЕЙСТВИЯХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАДЕЖНОГО ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (29/07/2025)
A42-WP/382 EX/163	МНЕНИЯ ОТРАСЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЙСТВИЙ АВИАЦИИ ПО ЗАЩИТЕ КЛИМАТА (29/07/2025)
A42-WP/382 Revision No. 1 EX/163	МНЕНИЯ ОТРАСЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЙСТВИЙ АВИАЦИИ ПО ЗАЩИТЕ КЛИМАТА (18/08/2025)
A42-WP/576 EX/264	OPERATIONAL IMPROVEMENTS: A STIMULUS FOR EFFECTIVE CORSIA IMPLEMENTATION AND AVIATION DECARBONIZATION (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/649 EX/285	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2025)

Пункт 18. Наращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность

A42-WP/19 EX/9	ПРОГРАММА ИКАО В ОБЛАСТИ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА И ВНЕДРЕНИЯ. ПОЛИТИКА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ (17/07/2025)

A42-WP/132 EX/66	БАЛАНС МЕЖДУ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ И УСТОЙЧИВОСТЬЮ: ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ УЧЕБНЫХ ЦЕНТРОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОГРАММУ TRAINAIR (29/07/2025)
A42-WP/133 EX/67	СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ ОТРАСЛИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (26/07/2025)
A42-WP/138 EX/68	НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ. УКРЕПЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ЮЖНОАМЕРИКАНСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ (26/07/2025)
A42-WP/146 EX/70	НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ (29/07/2025)
A42-WP/147 EX/71	УКРЕПЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОСНОВЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (27/07/2025)
A42-WP/149 EX/72	РЕШЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОБЛЕМЫ НЕХВАТКИ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ПЕРСОНАЛА, ВЫПОЛНЯЮЩЕГО КОНТРОЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ В ВЕДОМСТВАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: УКРЕПЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (27/07/2025)
A42-WP/150 EX/73	ПРЕДЛОЖЕНИЕ О РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ В ОБЛАСТИ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ В СООТВЕТСТВИИ С НОВЫМИ РУКОВОДЯЩИМИ ПРИНЦИПАМИ (29/07/2025)
A42-WP/183 EX/86	AIR TRAFFIC CONTROL CENTERS SUPERVISION TRAINING (29/07/2025) *Information Paper
A42-WP/283 EX/122	ВЗГЛЯД ИНДИИ НА АВИАЦИОННЫЕ КУРСЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ НАВЫКОВ И НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА (29/07/2025)
A42-WP/283 Revision No. 1 EX/122	ВЗГЛЯД ИНДИИ НА АВИАЦИОННЫЕ КУРСЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ НАВЫКОВ И НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА (29/08/2025)
A42-WP/328 EX/140	ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОФИЛЕЙ ОБУЧЕНИЯ ДЛЯ ВЕДОМСТВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. ИНСПЕКТОРЫ И СЛЕДОВАТЕЛИ (29/07/2025)
A42-WP/360 EX/148	СОЗДАНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ ОБМЕНА ОБОРУДОВАНИЕМ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (24/07/2025)
A42-WP/363 EX/149	STRUCTURE OF THE AVIATION AUTHORITIES OF KAZAKHSTAN (25/07/2025)

A42-WP/390 EX/169	CAREER PATHWAY FOR CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS (CASI) (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/391 EX/170	РАЗРАБОТКА И РЕАЛИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА (25/07/2025)
A42-WP/392 EX/171	СОТРУДНИЧЕСТВО И УПРАВЛЕНИЕ ЗНАНИЯМИ КАК ОСНОВА СТРУКТУРНОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ АВИАЦИОННОГО СЕКТОРА (25/07/2025)
A42-WP/393 EX/172	СОЗДАНИЕ КООРДИНИРУЕМОЙ ИКАО ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ ОБ ИНСПЕКТОРАХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ/АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЦЕЛЯХ ПОДДЕРЖКИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ, ПОДГОТОВКИ КАДРОВ И НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА (24/07/2025)
A42-WP/406 EX/178	ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА ПРИ ПОДГОТОВКЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (27/07/2025)
A42-WP/408 EX/180	РАЗРАБОТКА КОМПЛЕКСА МЕР ПО ВНЕДРЕНИЮ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В УЧЕБНЫХ ЦЕНТРАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (25/07/2025)
A42-WP/430 EX/190	РАЗРАБОТКА МЕХАНИЗМОВ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В СТРАНАХ, ПОСТРАДАВШИХ ОТ ВОЙН И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ КОНФЛИКТОВ (27/07/2025)
A42-WP/499 EX/225	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ONTECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY – AGA AND ANS (27/07/2025) *Information Paper
A42-WP/502 EX/226	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY (27/08/2025) *Information Paper
A42-WP/507 EX/230	REMOVAL OF FIXED DURATION LIMITS AND IMPLEMENTATION OF INDIVIDUALIZED TRAINING DURATION UNDER THE COMPETENCY-BASED TRAINING AND ASSESSMENT (CBTA) FRAMEWORK (28/07/2025) *Information Paper
A42-WP/508 EX/231	CENTRALIZED APPROVED TRAINING ORGANIZATION (CENTRAL ATO) MODEL (28/07/2025) *Information Paper
A42-WP/542 EX/244	SUPPORT FOR THE SUSTAINABLE CAPACITY BUILDING (11/09/2025) *Information Paper
A42-WP/547 EX/245	ADVANCING COMPETENCY-BASED TRAINING THROUGH ICAO TRAINING PACKAGES: INDONESIA'S GOAL TO GLOBAL COMPETENCY STANDARDIZATION (13/09/2025) *Information Paper

A42-WP/548 EX/246	PLATINUM TRAINING EXCELLENCE AND FELLOWSHIP EXPANSION: INDONESIA'S STRATEGIC ROLE IN GLOBAL AVIATION CAPACITY BUILDING (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/549 EX/247	DEVELOPING ICAO-QUALIFIED INSTRUCTORS, COURSE DEVELOPERS, AND VALIDATORS: INDONESIA'S COMMITMENT TO SUSTAINABLE TRAINING QUALITY (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/585 EX/269	CAPACITY DEVELOPMENT AND ENHANCEMENT FOR AERONAUTICAL METEOROLOGICAL SERVICES (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/590 EX/271	STRUCTURAL REFORM OF THE SEYCHELLES CIVIL AVIATION AUTHORITY (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/591 EX/272	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/592 EX/273	EUROPEAN SUPPORT TO ICAO'S "NO COUNTRY LEFT BEHIND" STRATEGIC GOAL (13/09/2025) *Information Paper
A42-WP/650 EX/286	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 18 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2025)

Пункт 19. Многоязычие в ИКАО

A42-WP/36 EX/19	МНОГОЯЗЫЧИЕ В ИКАО (10/06/2025)
A42-WP/222 EX/97	ПОДДЕРЖКА ПРИНЦИПА МНОГОЯЗЫЧИЯ В ИКАО (28/07/2025)
A42-WP/422 EX/187	МНОГОЯЗЫЧИЕ – ОДИН ИЗ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ПРИНЦИПОВ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ ИКАО КАК СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ООН (29/07/2025)
A42-WP/642 EX/278	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 19 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2025)

Пункт 20. Инновации в сфере авиации

A42-WP/29 EX/16	ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ (28/06/2025)
A42-WP/217 EX/94	СОДЕЙСТВИЕ КОНТРОЛИРУЕМОМУ ТЕСТИРОВАНИЮ НОРМАТИВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ КАК ИНСТРУМЕНТУ ИННОВАЦИЙ НА ОСНОВЕ ФАКТИЧЕСКИХ ДАННЫХ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/217 Revision No. 1 EX/94	СОДЕЙСТВИЕ КОНТРОЛИРУЕМОМУ ТЕСТИРОВАНИЮ НОРМАТИВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ КАК ИНСТРУМЕНТУ ИННОВАЦИЙ НА ОСНОВЕ ФАКТИЧЕСКИХ ДАННЫХ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (11/08/2025)

A42-WP/218 EX/95	ФОРУМ "АВИАЦИЯ БУДУЩЕГО" (FAF) 2026 ГОДА (29/07/2025)
A42-WP/234 EX/100	ОТВЕТСТВЕННАЯ И СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В МЕЖДУНАРОДНУЮ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ (29/07/2025)
A42-WP/246 EX/106	ИНТЕГРАЦИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В РАБОЧИЕ ПРОГРАММЫ ИКАО (29/07/2025)
A42-WP/375 EX/159	ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СТАНДАРТИЗИРОВАННОГО И БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО АВИАЦИОННОГО НАДЗОРА (28/07/2025)
A42-WP/389 EX/168	ВЛИЯНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА НА АВИАЦИОННЫЙ СЕКТОР (29/07/2025)
A42-WP/401 EX/176	СУЩЕСТВУЮЩАЯ ПРАКТИКА И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ В СФЕРЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА (25/07/2025)
A42-WP/420 EX/186	ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (11/08/2025) *Information Paper
A42-WP/489 EX/220	ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) CONTRIBUTION TO AVIATION (25/08/2025) *Information Paper
A42-WP/511 EX/233	INTRODUCTION OF A DIGITAL AUDIT MANAGEMENT MODULE WITHIN TÜRKİYE'S CIVIL AVIATION MANAGEMENT SOFTWARE PLATFORM (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/512 EX/234	DIGITAL TRANSFORMATION IN CIVIL AVIATION (28/08/2025) *Information Paper
A42-WP/602 EX/274	AIRPORT DIGITAL TRANSFORMATION (DX) MATURITY ASSESSMENT MODEL FOR GLOBAL EXPANSION (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/633 EX/277	ENHANCING CNS/ATM SAFETY AND RELIABILITY THROUGH AIR TRAFFIC SAFETY ELECTRONICS PERSONNEL LICENSING FRAMEWORK IN INDONESIA (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/652 EX/288	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 20 ПОВЕСТКИ ДНЯ (29/09/2025)
A42-WP/678 EX/294	THE ICAO–IFAR PARTNERSHIP: ENABLING FUTURE INNOVATION AND REGULATION IN AVIATION (12/09/2025) *Information Paper

Пункт 21. Инициатива "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP)

A42-WP/21 EX/10	ПРОГРАММА ИКАО "СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ" (NGAP) (27/05/2025)

A42-WP/21 Revision No. 1 EX/10	ПРОГРАММА ИКАО "СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ" (NGAP) (12/09/2025)
A42-WP/151 EX/74	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО УДЕРЖАНИЮ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ И ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ЯПОНИИ (29/07/2025)
A42- WP/152 EX/75	СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (29/07/2025)
A42-WP/153 EX/76	ВАЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВЫХ И ГОТОВЫХ К БУДУЩЕМУ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ (27/07/2025)
A42-WP/153 Revision No. 1 EX/76	ВАЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВЫХ И ГОТОВЫХ К БУДУЩЕМУ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ (29/08/2025)
A42-WP/154 EX/77	СОДЕЙСТВИЕ УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ПРОГРАММА "КРЫЛЬЯ ДЛЯ ВСЕХ" (27/07/2025)
A42-WP/278 EX/119	GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/07/2025) *Information Paper
A42-WP/278 Revision No. 1 EX/119	GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/08/2025) *Information Paper
A42-WP/407 EX/179	ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМ CNS/ATM (26/07/2025)
A42-WP/412 EX/182	RECRUITING AND RETAINING TALENT: THE KEY TO SUCCESS IN THE AVIATION INDUSTRY (26/07/2025) *Information Paper
A42-WP/503 EX/227	“YOUR WINGS START HERE”: STRENGTHENING YOUTH OUTREACH AND CAREER PATHWAYS IN AVIATION (26/07/2025) *Information Paper
A42-WP/504 EX/228	PAKISTAN’S INITIATIVES TO SUPPORT ICAO’S NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (NGAP) STRATEGY (26/07/2025) *Information Paper
A42-WP/653 EX/289	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2025)
A42-WP/674 EX/293	THE IFAR EARLY CARRIER NETWORK (ECN): AN INTERNATIONAL INITIATIVE SUPPORTING THE NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (25/09/2025) *Information Paper

Пункт 22. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

A42-WP/44 EX/20	НАРУШЕНИЕ КОРЕЙСКОЙ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (04/07/2025)
A42-WP/52 EX/22	НАРУШЕНИЕ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (30/07/2025)
A42-WP/53 EX/23	НАРУШЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (30/07/2025)
A42-WP/54 EX/24	НЕОБЪЯВЛЕННЫЕ ПУСКИ РАКЕТ, ПРОИЗВЕДЕННЫЕ КОРЕЙСКОЙ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ (30/07/2025)
A42-WP/93 EX/39	ДВОЙНЫЕ СТАНДАРТЫ В СОВЕТЕ ИКАО (25/07/2025)
A42-WP/95 EX/40	НЕДОПУЩЕНИЕ ПОЛИТИЗАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИКАО (29/07/2025)
A42-WP/96 EX/41	НАРУШЕНИЕ КОНВЕНЦИИ СО СТОРОНЫ РК: НАРУШЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА БЕСПИЛОТНЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ (28/07/2025)
A42-WP/224 EX/98	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАССЫЛКИ ПИСЕМ ГОСУДАРСТВАМ И КОММУНИКАЦИИ С ИКАО (29/07/2025)
A42-WP/250 EX/109	О ВРЕДЕ ОДНОСТОРОННИХ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (28/07/2025)
A42-WP/256 EX/188	НЕСОВМЕСТИМОСТЬ ОДНОСТОРОННИХ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР С ПОЛОЖЕНИЯМИ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ИХ ВЛИЯНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНУЮ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ И ПОСЛЕДСТВИЯ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ (28/07/2025)
A42-WP/256 Revision No. 1 EX/188	НЕСОВМЕСТИМОСТЬ ОДНОСТОРОННИХ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР С ПОЛОЖЕНИЯМИ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ИХ ВЛИЯНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНУЮ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ И ПОСЛЕДСТВИЯ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ (12/09/2025)
A42-WP/262 EX/111	ДАЛЬНЕЙШЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ КРИЗИСНЫМИ СИТУАЦИЯМИ (29/07/2025)
A42-WP/281 EX/121	НА ПУТИ К ЦИКЛУ РЕГУЛИРОВАНИЯ, ОРИЕНТИРОВАННОМУ НА РЕЗУЛЬТАТ: СОДЕЙСТВИЕ ВНЕДРЕНИЮ ПРОЦЕДУР ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ93 (29/07/2025)

A42-WP/288 EX/125	ОБЗОР И АНАЛИЗ ПРИМЕНИМЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АКТУАЛЬНОСТИ И ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/293 EX/127	МОДЕРНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА И РЕАГИРОВАНИЕ НА КРИЗИСЫ. РОЛЬ ЕГИПТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ НЕПРЕРЫВНОСТИ АВИАПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНФЛИКТА (29/07/2025)
A42-WP/410 EX/181	МЕРОПРИЯТИЯ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ (25/07/2025)
A42-WP/505 EX/229	НЕОБХОДИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ (29/07/2025)
A42-WP/514 EX/236	ПОЗИЦИЯ ВЕНЕСУЭЛЬСКОГО ГОСУДАРСТВА ОТНОСИТЕЛЬНО ОДНОСТОРОННИХ ПРИНУДИТЕЛЬНЫХ МЕР, НЕГАТИВНО ВЛИЯЮЩИХ НА МЕЖДУНАРОДНУЮ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ (29/07/2025)
A42-WP/525 EX/241	О НЕДОПУСТИМОСТИ ПОЛИТИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ (10/07/2025)
A42-WP/533 EX/243	НЕЗАКОННАЯ ВОЕННАЯ АГРЕССИЯ, СТАВЯЩАЯ ПОД УГРОЗУ МЕЖДУНАРОДНУЮ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ (ИЮНЬ 2025 ГОДА) (28/07/2025)
A42-WP/533 Revision No. 1 EX/243	НЕЗАКОННАЯ ВОЕННАЯ АГРЕССИЯ, СТАВЯЩАЯ ПОД УГРОЗУ МЕЖДУНАРОДНУЮ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ (ИЮНЬ 2025 ГОДА) (22/09/2025)
A42-WP/553 EX/249	НАРУШЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. РАДИОЧАСТОТНЫЕ ПОМЕХИ (RFI) ДЛЯ РАБОТЫ ГЛОБАЛЬНОЙ НАВИГАЦИОННОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ (GNSS) (10/09/2025)
A42-WP/557 EX/252	A42-WP/44 IS THE PRODUCT OF PREJUDICE AND PROVOCATION ON THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/558 EX/253	RESPONSE TO A42-WP/54 MISSILE LAUNCHES BY THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA ARE EXERCISE OF LAWFUL RIGHTS IN ACCORDANCE WITH UN CHARTER AND CONVENTION (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/559 EX/254	SUPPLEMENTARY INFORMATION TO A42-WP/96 "INFRACTION BY THE ROK TO THE CONVENTION – UNMANNED AIRCRAFT INFILTRATION" (12/09/2025) *Information Paper
A42-WP/625 EX/276	ASIA PACIFIC STATE LETTER COMMUNICATIONS SURVEY RESULTS (11/09/2025) *Information Paper

A42-WP/654 EX/290	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ (01/10/2025)
A42-WP/654 Revision No. 1 EX/290	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ (03/10/2025)

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9275-933-9