

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ  
ОКТАБРЬ • 2025

# РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ



АССАМБЛЕЯ – 42-я СЕССИЯ  
Монреаль, 23 сентября – 3 октября 2025 года

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



## РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 42-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

### ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

#### ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Резолюция</b>		<i>Страница</i>
A42-1	Празднование 80-летия Чикагской конвенции: наследие деятельности в юридической области.....	1
A42-2	Нарушения Российской Федерацией Конвенции о международной гражданской авиации.....	2
A42-3	Нарушение Корейской Народно-Демократической Республикой Конвенции о международной гражданской авиации.....	4
A42-4	Устранение риска для гражданской авиации, возникающего в зонах конфликтов	5
A42-5	75-я годовщина создания Юридического комитета ИКАО .....	7
A42-6	Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации .....	16
A42-7	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра.....	20
A42-8	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) .....	23
A42-9	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации.....	28
A42-10	Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов .....	48
A42-11	Замена галонов .....	52
A42-12	Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).....	54
A42-13	Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации .....	58
A42-14	Доступность международной гражданской авиации.....	60
A42-15	Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям .....	62
A42-16	Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми .....	64

<b>Резолюция</b>	<i>Страница</i>
A42-17	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей ..... 66
A42-18	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности..... 84
A42-19	Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации ..... 104
A42-20	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха ..... 107
A42-21	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата ..... 128
A42-22	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)..... 145
A42-23	Сводное заявление о политике ИКАО в области наращивания потенциала и поддержки внедрения ..... 154
A42-24	Следующее поколение авиационных специалистов. Глобальное развитие талантов для авиации ..... 166
A42-25	Инновации в сфере авиации ..... 168
A42-26	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта ..... 169
A42-27	Бюджеты на 2026–2027–2028 гг. .... 190
A42-28	Взносы в Общий фонд на 2026, 2027 и 2028 годы ..... 193
A42-29	Фонд оборотных средств..... 199
A42-30	Утверждение счетов Организации за 2022, 2023 и 2024 финансовые годы и рассмотрение докладов об их ревизии. .... 200
A42-31	Изменение Финансовых положений ..... 201
A42-32	Назначение внешнего ревизора..... 205

## РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 42-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

### ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

#### **Резолюция А42-1. Празднование 80-летия Чикагской конвенции: наследие деятельности в юридической области**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в 2024 году исполнилось 80 лет со дня подписания Чикагской конвенции и что ИКАО высоко ценит и поддерживает принцип верховенства права в международной гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что Юридический комитет играл крайне важную роль в составлении, разработке и содействии ратификации договоров в области воздушного права,

*принимая во внимание* также, что Юридический комитет проводил исследования по ключевым вопросам, связанным с международным воздушным правом, и вносил свой вклад в развитие устойчивого сектора гражданской авиации,

*принимая далее во внимание,* что государства – члены ИКАО поддерживают деятельность Юридического комитета, назначая национальных экспертов по правовым вопросам для участия в работе многочисленных целевых групп, исследовательских групп, рабочих групп и других форумов, которые осуществляют программу работы Комитета,

*признавая* огромную поддержку, оказываемую Секретариатом ИКАО, в частности Управлением по правовым вопросам и внешним сношениям, в содействии работе Юридического комитета и, следовательно, развитию и кодификации международного воздушного права,

*признавая* также жизненно важную роль, которую юридические консультанты полномочных органов гражданской авиации играют на национальном уровне в осуществлении принципов и международных норм Чикагской конвенции и обеспечении приведения национальных нормативных актов в соответствие с положениями Конвенции и Приложений к ней,

*признавая* также неотъемлемый вклад в технической сфере и в области политики других органов и экспертов ИКАО – включая Аэронавигационную комиссию, Авиатранспортный комитет, Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации, а также групп экспертов,

*будучи преисполнена решимости* обеспечить продолжение правовой работы в целях эффективного решения текущих проблем и поддержания верховенства права в секторе гражданской авиации,

в рамках празднования 80-й годовщины Чикагской конвенции:

1. *отдает должное* различным участникам процесса, приверженным совершенствованию правовых аспектов деятельности гражданской авиации;

2. *подчеркивает* важнейший вклад работы Юридического комитета ИКАО в развитие сектора гражданской авиации;

3. *признает* значительную поддержку, оказываемую Юридическому комитету Секретариатом ИКАО, в частности Управлением по правовым вопросам и внешним сношениям;

4. *признает* ценный вклад государств-членов в виде предоставления национальных экспертов по правовым вопросам, участвующих в работе Юридического комитета;

5. *подчеркивает* важную роль, которую играют юрисконсульты органов гражданской авиации на национальном уровне;

6. *вновь подтверждает* важность поддержки работы Юридического комитета по изучению новых и возникающих вопросов, касающихся воздушного права, и содействию развитию, кодификации и осуществлению международного воздушного права;

7. *предлагает* всем государствам-членам продолжать активно поддерживать деятельность Юридического комитета и связанных с ним групп в целях выполнения его программы работы;

8. *предлагает* техническим органам и группам экспертов ИКАО продолжать проявлять инициативу при а) выявлении вопросов, требующих юридического анализа в начале технической работы и б) координировании своей деятельности с Юридическим комитетом и Управлением по правовым вопросам и внешним сношениям, с тем чтобы обеспечить рассмотрение правовых последствий параллельно с технической работой;

9. *настоятельно призывает* все государства-члены постоянно повышать и совершенствовать квалификацию и потенциал своих юрисконсультов в области гражданской авиации;

10. *предлагает* всем заинтересованным сторонам, включая соответствующие организации мирового сообщества гражданской авиации, продолжать сотрудничество в рамках Юридического комитета ИКАО в целях дальнейшего развития и кодификации международного воздушного права на благо всех стран и народов.

#### **Резолюция А42-2. Нарушения 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 С к резолюции 41-8 Ассамблеи об обеспечении устойчивости работы систем CNS/АТМ 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 к) *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. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на данную резолюцию.

**Резолюция А42-3. 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 С к резолюции 41-8 Ассамблеи об обеспечении устойчивости работы систем CNS/АТМ 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 к) *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. *порукает Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на данную резолюцию.*

#### **Резолюция А42-4. 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 А41-8 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. *порукает* 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. *порукает* Совету обеспечить разработку специальной программы работы ИКАО, связанной с зонами конфликтов, в поддержку всеохватных усилий в рамках ИКАО;

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

### **Резолюция А42-5. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики Организации в юридической области в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобными для использования, доступными для понимания и логически упорядоченными,

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

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А41-4.

### **ДОБАВЛЕНИЕ А**

#### **Общая политика**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

*принимая во внимание*, что желательно избегать трений и способствовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

*принимая во внимание*, что всеобщее принятие документов международного воздушного права и соблюдение государствами-членами своих обязательств по этим документам будет способствовать укреплению системы международного воздушного права,

*принимая во внимание* крайнюю важность того, чтобы правовая база международной гражданской авиации оставалась гибкой, надежной и отвечающей поставленным целям, позволяя реагировать на новые и возникающие потребности, возможности и проблемы,

*вновь подтверждает* важную роль права в предотвращении и разрешении конфликтов и споров между нациями и народами мира и, в частности, в реализации Организацией своих целей и задач;

*признает*, что укрепление системы международного воздушного права может быть обеспечено путем всеобщего принятия и осуществления государствами-членами договоров в области международного воздушного права;

*признает*, что следование в русле новых тенденций, влияющих на международное воздушное право, посредством анализа и учета новых и возникающих потребностей, возможностей и проблем может способствовать формированию более гибкой и адаптивной правовой базы для авиационного сектора, что позволит Организации оставаться в авангарде новых тенденций в области международной гражданской авиации;

*предлагает* всем государствам-членам продолжать поддерживать деятельность Организации в юридической области посредством добровольных взносов в форме людских и финансовых ресурсов, помимо предусмотренных бюджетом регулярной программы.

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву**

*Ассамблея постановляет,*

что нижеуказанные положения представляют собой процедуру утверждения проектов конвенций:

1. Любой проект конвенции, который Юридический комитет считает готовым для представления государствам в качестве окончательного проекта, передается Совету вместе с докладом по нему.

2. Совет может предпринять такие действия, которые он считает уместными, включая распространение проекта среди Договаривающихся государств и таких других государств и международных организаций, которые он может определить.

3. Распространяя такой проект конвенции, Совет может добавить замечания и предоставить государствам и организациям возможность направить свои замечания в Организацию в течение периода, равного не менее чем четырем месяцам.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции происходит не ранее чем через 6 месяцев после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пунктах 2 и 3 выше. Совет может пригласить на такую конференцию любое государство, не являющееся Договаривающимся государством, чье участие представляется желательным, и решает, влечет ли такое участие за собой право голоса. Совет может также предложить международным организациям направить своих представителей на конференцию в качестве наблюдателей.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Ратификация международных документов ИКАО

*Ассамблея,*

*ссылаясь на свою резолюцию А41-4 (добавление С) относительно ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, а также документов частного воздушного права и других документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,*

*отмечая с обеспокоенностью сохраняющиеся медленные темпы ратификации вышеупомянутых протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, в частности тех из них, которые посвящены внесению принятых в 2016 году изменений в статьи 50 а) и 56 и заключительные пункты (относящиеся к текстам на арабском и китайском языках, принятым в 1995 и 1998 годах соответственно),*

*отмечая также, что значительное число государств присоединились к протоколам, вводящим статьи 3 bis и 83 bis Чикагской конвенции, однако по-прежнему необходим дальнейший прогресс в области ратификации этих протоколов,*

*признавая важность этих поправок для международной гражданской авиации, в частности для поддержания действенности Чикагской конвенции, и вытекающую из этого настоятельную необходимость ускорить вступление в силу еще не действующих поправок,*

*признавая необходимость ускорить ратификацию и вступление в силу документов международного воздушного права, разработанных и принятых под эгидой Организации,*

*сознавая, что только всеобщее участие в таких протоколах, касающихся изменения Чикагской конвенции, и других документах международного воздушного права обеспечит унификацию воплощенных в них международных норм и повысит значение такой унификации,*

*настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в кратчайшие по возможности сроки ратифицировать те поправки к Чикагской конвенции, которые еще не вступили в силу, в частности, те из них, которые вводят заключительные пункты, относящиеся к текстам на арабском и китайском языках, принятым в 1995 и 1998 годах соответственно, и поправки к статьям 50 а) и 56, принятые в 2016 году;*

*настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать протоколы, вводящие статьи 3 bis и 83 bis Чикагской конвенции;*

*настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в кратчайшие по возможности сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальскую конвенцию 1999 года, Кейптаунскую конвенцию и Авиационный протокол 2001 года, две Монреальские конвенции 2009 года, Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года, Монреальский протокол 2014 года, а также протоколы об аутентичном пятиязычном тексте (1995 г.) и аутентичном шестязычном тексте (1998 г.) Чикагской конвенции;*

*настоятельно призывает государства, ратифицировавшие указанные документы, представить Генеральному секретарю копии текста и документов, которые они использовали в*

процессе ратификации и реализации положений таких документов, и которые могли бы служить образцом другим государствам в таком же процессе;

*порукает* Генеральному секретарю предпринять все практические шаги в рамках имеющихся в распоряжении Организации средств и в сотрудничестве с государствами для предоставления, по запросу, содействия государствам, сталкивающимся с трудностями в процессе ратификации и реализации положений документов воздушного права, включая организацию и участие в региональных практикумах или семинарах в целях ускорения процесса ратификации документов международного воздушного права.

## **ДОБАВЛЕНИЕ D**

### **Преподавание воздушного права**

*Ассамблея,*

*считая,* что специальное преподавание воздушного права имеет бесспорное значение для Организации и государств и что желательно способствовать распространению знаний в этом важном вопросе,

*приветствуя* тот факт, что ИКАО начала проводить курсы в области воздушного права для представителей управлений гражданской авиации, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, с тем чтобы они могли оказывать поддержку своим организациям в осуществлении воздушного права,

*порукает* Совету и Генеральному секретарю предпринять все возможные действия с целью содействия преподаванию воздушного права и распространению знаний о нем во всем мире;

*настоятельно призывает* государства принять надлежащие меры, которые будут способствовать достижению вышеуказанной цели;

*призывает* Договаривающиеся государства и заинтересованные стороны делать взносы в Фонд стипендий имени Ассада Котайта для выпускников и аспирантов учебных заведений.

## **ДОБАВЛЕНИЕ E**

### **Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов (недисциплинированные и нарушающие порядок пассажиры)**

*Ассамблея,*

*признавая,* что в соответствии с преамбулой и статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* одной из целей и задач Организации является содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

*отмечая* значительный рост количества и степени серьезности инцидентов, связанных с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами на борту воздушных судов,

*принимая во внимание* последствия этих инцидентов для безопасности воздушных судов, а также пассажиров и экипажей, находящихся на борту этих воздушных судов,

*учитывая* тот факт, что существующее международное право, а также национальные законы и нормы во многих государствах не являются полностью адекватными для эффективного решения этой проблемы,

*признавая* особые условия, связанные с нахождением воздушного судна в полете, и неизбежные при этом факторы риска, а также необходимость принятия в рамках национального законодательства надлежащих мер, позволяющих государствам осуществлять преследование за совершение преступных действий и правонарушений в результате недисциплинированного и нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов,

*поощряя* принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам в надлежащих случаях осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, представляющие собой недисциплинированное и нарушающее порядок поведение на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

*отмечая*, что 4 апреля 2014 года на Международной конференции по воздушному праву, проводившейся в Монреале, государства приняли *Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, и что участники Конференции решили не включать перечень преступлений и других актов в Протокол, а рекомендовали обновить циркуляр 288 ИКАО "*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*", изданный в 2002 году,

*отмечая* далее публикацию документа ИКАО Doc 10117 "*Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*", который включает в себя изменения, вытекающие из принятия Монреальского протокола 2014 года, а также содержит перечень правонарушений и актов, которые с наибольшей вероятностью могут быть совершены на борту воздушного судна недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами,

*исходя из вышеизложенного:*

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров с учетом инструктивного материала в документе ИКАО "*Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*" (Doc 10117) и включить положения, по мере практической возможности, в нижеприведенное Типовое законодательство;

*призывает* все Договаривающиеся государства передавать своим компетентным полномочным органам для рассмотрения вопрос о преследовании в судебном порядке всех лиц, которых у них есть разумные основания считать совершившими любое из правонарушений и актов, указанных в принятых таким образом национальных законах и положениях, и в отношении которых они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями, или о применении административного или любого другого вида судопроизводства;

*призывает* государства, которые еще не сделали этого, оперативным и эффективным образом рассмотреть вопрос о введении гражданско-правовых и административных санкций за

менее тяжкие деяния или правонарушения, связанные с недисциплинированным и нарушающим порядок поведением на борту воздушных судов.

**Типовое законодательство, касающееся некоторых правонарушений,  
совершенных на борту воздушных судов**

**Раздел 1. Нападение и другие акты незаконного вмешательства в отношении члена экипажа на борту воздушного судна**

Любое лицо, совершающее на борту воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;
- 2) запугивание или угроза в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или ухудшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- 3) отказ от выполнения законного указания, сделанного командиром воздушного судна или от его имени, в целях:
  - a) обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту лиц или собственности или
  - b) поддержания на борту порядка и дисциплины.

**Раздел 2. Нападение и другие действия, создающие угрозу безопасности полета или нарушающие должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна**

- 1) Любое лицо, совершающее на борту воздушного судна акт физического насилия в отношении какого-либо лица, посягательства сексуального характера или попытку растления малолетних, совершает правонарушение.
- 2) Любое лицо, совершающее на борту воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:
  - a) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
  - b) умышленное повреждение или уничтожение имущества;
  - c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

**Раздел 3. Прочие правонарушения, совершаемые на борту воздушного судна**

Любое лицо, совершающее на борту воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает тем самым правонарушение:

- 1) курение в туалете или в других местах, если такое действие запрещено;

- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

## **ДОБАВЛЕНИЕ F**

### **Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в работе по глобальному внедрению систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), призванных, в частности, предоставлять критически важное с точки зрения безопасности полетов обслуживание для навигации воздушных судов, достигнут значительный прогресс после выдвижения этой концепции на Десятой Аэронавигационной конференции в 1991 году и ее широкого одобрения на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции в 2003 году,

*принимая во внимание,* что существующие правовые рамки для систем CNS/ATM, а именно Чикагская конвенция, Приложения к ней, резолюции Ассамблеи (включающие, в частности, Хартию прав и обязательств, связанных с GNSS), соответствующие руководящие принципы ИКАО (включающие, в частности, Заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM), региональные навигационные планы и обмены письмами между ИКАО и государствами, эксплуатирующими созвездия навигационных спутников, сделали возможным достигнутый к настоящему времени уровень технического прогресса,

*принимая во внимание,* что ИКАО выделяет значительные ресурсы на изучение правовых и институциональных аспектов систем CNS/ATM в рамках Ассамблеи ИКАО, Совета, Юридического комитета, Группы юридических и технических экспертов и Исследовательской группы, а также на подбор детальной информации и глубокое ознакомление с вопросами, вызовами и проблемами, стоящими перед международным сообществом,

*принимая во внимание,* что необходимо также учитывать региональные инициативы по выработке мер для решения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции,

*принимая во внимание,* что 13-я Аэронавигационная конференция в 2018 году рассмотрела состояние существующих и будущих технологий, обеспечивающих работу глобальной аэронавигационной системы;

1. *признает* важность пункта № 6 общей программы работы Юридического комитета "Изучение международных правовых вопросов, связанных с глобальными спутниковыми системами и службами, обеспечивающими международную аэронавигацию" и относящихся к нему резолюций или решений Ассамблеи и Совета;

2. *вновь подтверждает*, что для внедрения систем CNS/ATM не требуется изменять Чикагскую конвенцию;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам также изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов решения любых юридических или институционных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции и нормам международного публичного права;

4. *выступает* за упрощение процесса технического содействия при внедрении систем CNS/ATM по линии ИКАО, региональных организаций и отраслевых структур;

5. *предлагает* Договаривающимся государствам, другим многосторонним учреждениям и частным финансовым организациям рассмотреть возможность использования дополнительных источников финансирования для оказания содействия государствам и региональным группам при внедрении систем CNS/ATM;

6. *порукает* Генеральному секретарю следить и, при необходимости, оказывать содействие в разработке договорных рамок, к которым стороны могут присоединиться, в частности, на основе структуры и модели, предложенных членами Европейской конференции гражданской авиации и другими региональными комиссиями гражданской авиации, а также норм международного права;

7. *предлагает* Договаривающимся государствам передавать региональные инициативы в Совет;

8. *порукает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, оценивать их значение и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции).

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### **Повышение возможностей и эффективности государств в реализации договоров в области воздушного права и обновлении национальных законов и правил**

*Ассамблея,*

*напоминая* о важной роли права (особенно воздушного права) в достижении ИКАО своих целей и задач и в эффективном реагировании со стороны ИКАО, государств-членов и авиационной отрасли на новые и возникающие возможности, проблемы и угрозы для развития международной гражданской авиации,

*признавая*, что государства-члены должны обеспечить разработку соответствующего законодательства и правил для реализации Чикагской конвенции, соответствующих документов в области воздушного права и положений ИКАО и их соответствующее применение,

*подтверждая* важную роль, которую консультанты по правовым аспектам деятельности гражданской авиации и специалисты-практики по воздушному праву играют в поддержке своих государств и организаций при реализации договоров в области воздушного права и в разработке и обновлении национальных законов и правил для приведения в исполнение национальной политики и нормативных требований,

*учитывая*, что консультантам по правовым аспектам необходимо постоянно обновлять и повышать свою квалификацию, способность и возможности для более эффективного выполнения своих обязанностей,

*приветствуя* инициативу проведения Форума консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации, организуемого ИКАО и принимаемого государствами-членами, который дает возможность консультантам по правовым аспектам, в особенности работающим в организациях, осуществляющих регулирование в области гражданской авиации, поделиться и обменяться взглядами по актуальным вопросам, интересующим международное авиационное сообщество, и по усилению ими поддержки своих организацией и государств,

1. *рекомендует* государствам-членам, которые этого еще не сделали, создать должности специальных штатных консультантов по правовым аспектам в своих полномочных органах гражданской авиации;

2. *рекомендует* государствам-членам воспользоваться семинарами и практикумами ИКАО, курсами ИКАО в области воздушного права и иными аналогичными мероприятиями для постоянной подготовки и развития своих консультантов по правовым аспектам и периодического проведения таких мероприятий в своих государствах и регионах;

3. *предлагает* государствам-членам поддержать инициативу проведения Форума консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации и рассмотреть проведение последующих мероприятий Форума, а также рекомендовать и содействовать своим консультантам по правовым аспектам в том, чтобы они принимали участие в и способствовали работе Форума;

4. *просит* Генерального секретаря оказать помощь государствам-членам в достижении и поддержании должной квалификации консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации, в том числе посредством разработки квалификационной системы для усиления их роли;

5. *настоятельно призывает* государства-члены поддержать работу ИКАО в юридической области, поощряя активное участие своих консультантов по правовым аспектам в работе Юридического комитета, подкомитета, а также целевых групп, экспертных групп, рабочих групп и аналогичных органов, созданных для изучения вопросов воздушного права и выработки правовых решений.

## **ДОБАВЛЕНИЕ Н**

### **Регистрация в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что статья 83 Чикагской конвенции предусматривает, что Договаривающиеся государства должны регистрировать свои авиационные соглашения и договоренности в Совете,

*принимая во внимание*, что регистрация авиационных соглашений и договоренностей регулируется *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей* (Дос 6685 ИКАО), которые принимаются Советом и периодически обновляются,

*принимая во внимание*, что в 2020 году ИКАО создала веб-сайт по авиационным соглашениям и договоренностям (WAGMAR), который позволяет Договаривающимся государствам самостоятельно регистрировать авиационные соглашения и договоренности,

1. *призывает* Договаривающиеся государства представить Совету для регистрации свои авиационные соглашения и договоренности в соответствии со статьей 83 Чикагской конвенции;

2. *предлагает* Договаривающимся государствам использовать платформу WAGMAR для регистрации своих авиационных соглашений и договоренностей.

## **Резолюция А42-6. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что ИКАО стремится обеспечить безопасное и упорядоченное развитие гражданской авиации посредством сотрудничества между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

*принимая во внимание*, что в своем Стратегическом плане на 2026–2050 гг. ИКАО определила стратегические цели, включая цели в отношении безопасности полетов, потенциала и эффективности,

*признавая* важность глобальных рамок и региональных и национальных планов для поддержки стратегических целей ИКАО,

*признавая* важность эффективной реализации основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив,

*признавая*, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках партнерства со всеми заинтересованными сторонами при ведущей роли ИКАО,

*отмечая*, что Совет утвердил Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) издания 2026–2028 гг. и восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП),

1. *одобряет* Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) издания 2026–2028 гг. и восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности в области безопасности полетов и развития аэронавигационной системы;

2. *постановляет*, что ИКАО осуществляет и постоянно обновляет ГПБП и ГАНП в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации, в то же время обеспечивая необходимую стабильность и согласованность;

3. *постановляет*, что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве, взаимодействии и координации со всеми заинтересованными сторонами;

4. *постановляет*, что эти глобальные планы устанавливают рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации;

5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать сбалансированные решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации и специалисты из других государств;

6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), посредством ГПБП, ГАНП, а также процесса регионального планирования ИКАО;

7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, а также региональных и национальных планов, избегая при этом дублирования усилий;

8. *призывает* государства и предлагает другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах ГПБП и ГАНП;

9. *порукает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП, а также оказывать государствам-членам необходимую поддержку в разработке и реализации национальных планов;

10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А41-6, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.

## **ДОБАВЛЕНИЕ А**

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

*Ассамблея,*

*вновь подтверждая*, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении уровня безопасности полетов и связанным с этим снижением количества авиационных происшествий со смертельными случаями в системе международной гражданской авиации в соответствии с целью свести к нулю смертность в международной авиации согласно Стратегическому плану на 2026–2050 гг.,

*признавая*, что обеспечение безопасности полетов является обязанностью ИКАО, государств-членов и всех других заинтересованных сторон,

*признавая*, что в рамках партнерства государств с отраслевыми организациями могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

*отмечая*, что безопасная, стабильная и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей,

*признавая* необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством обеспечения доступа к соответствующей связанной с безопасностью полетов информации,

*признавая*, что проактивный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по разработке стратегии в целях установления целей, целевых задач и индикаторов для управления организационными проблемами и эксплуатационными рисками для безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения уровня безопасности полетов авиации,

*признавая*, что ИКАО создала региональные группы по безопасности полетов (RASG) с учетом потребностей различных регионов, используя для этой цели уже существующие структуры и формы сотрудничества,

*отмечая* намерение использовать в ГПБП основанный на оценке риска подход к управлению безопасностью полетов для повышения уровня безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

*принимая во внимание* разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве плана действий для оказания помощи авиационному сообществу в достижении целей ГПБП на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон,

*отмечая* необходимость оказания государствам-членам помощи в применении в рамках своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) подхода по управлению безопасностью полетов с опорой на систему контроля за обеспечением безопасности полетов,

1. *подчеркивает* необходимость постоянного повышения уровня безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении воздушных перевозок, включая выполнение региональных полетов, во всех регионах мира;

2. *подчеркивает*, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, которые обращаются за помощью для упрощения процесса внедрения ГосПБП, включая укрепление контроля за обеспечением безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), RASG и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над осуществлением региональных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;

5. *настоятельно призывает* государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими

Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), с тем чтобы убедиться в том, что за деятельностью каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и при необходимости предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *рекомендует* ИКАО продолжать разработку и обновление инструктивного материала и документов в поддержку разработки и осуществления региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

*приняв* резолюцию А42-9, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах ИКАО, касающихся непосредственно аэронавигации,

*признавая* важность ГАНП как эксплуатационной стратегии и части комплекса мер по достижению глобальных желательных целей ИКАО в отношении эмиссии CO<sub>2</sub>,

*признавая,* что многие государства и регионы разрабатывают новые аэронавигационные планы модернизации и трансформации своих аэронавигационных систем,

*признавая,* что сервис-ориентированная архитектура способствует безопасному, эффективному и гибкому предоставлению аэронавигационного обслуживания,

*признавая,* что обмен наилучшей практикой, извлеченными уроками и предоставление инструктивного материала может оказать поддержку государствам во внедрении эксплуатационных усовершенствований экономически эффективным образом за счет принятия передовых систем без прохождения промежуточных этапов,

1. *порукает* Совету использовать предусмотренные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) руководящие указания для разработки и приоритизации технической программы работы ИКАО в области аэронавигации;

2. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать приведенные в ГАНП руководящие принципы в деятельности по планированию и осуществлению проектов для установления приоритетов, целевых задач и индикаторов в соответствии с согласованными на глобальном уровне целями, учитывая при этом эксплуатационные потребности;

3. *призывает* государства учитывать содержащиеся в ГАНП руководящие принципы при внедрении эксплуатационных усовершенствований в рамках их национальных стратегий по уменьшению экологических последствий, включая эмиссию CO<sub>2</sub> международной авиации;

4. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль своевременно представлять ИКАО и друг другу информацию о статусе реализации ГАНП, включая уроки, извлеченные в ходе внедрения эксплуатационных усовершенствований, приведенных в рамочной концепции ASBU;

5. *предлагает* PIRG использовать стандартные средства ИКАО или соответствующие региональные средства для целей мониторинга и проводимого совместно с ИКАО анализа статуса внедрения аэронавигационных систем;

6. *порукает* Совету публиковать результаты этого анализа на региональных табло показателей деятельности, включая, как минимум, ключевые приоритеты внедрения и полученные экологические преимущества, связанные с внедрением эксплуатационных усовершенствований, изложенных в концепции ASBU;

7. *настоятельно призывает* государства, разрабатывающие новые аэронавигационные планы модернизации своих аэронавигационных систем, согласовывать свои планы с ИКАО и в рамках соответствующих PIRG так, чтобы обеспечить региональную гармонизацию и глобальную совместимость и интероперабельность;

8. *порукает* Совету продолжать обновление ГАНП, включая дорожную карту минимальных возможностей, необходимых для развития аэронавигационной системы, и сроки глобального внедрения, сохраняя его актуальность с учетом меняющихся и разрабатываемых технологий и эксплуатационных потребностей;

9. *просит* ИКАО включить принципы сервис-ориентированной архитектуры в ГАНП, с тем чтобы оказывать содействие поставщикам аэронавигационного обслуживания при планировании и внедрении гибких, глобально совместимых и готовых к будущему систем для поддержки слаженной организации воздушного движения;

10. *предлагает* ИКАО двигаться вперед в разработке инструктивного материала, связанного с национальным аэронавигационным планом, в рамках будущих изданий ГАНП и собирать и обмениваться передовым опытом, извлеченными уроками и результатами оценок, связанными с внедрением эксплуатационных усовершенствований.

#### **Резолюция А42-7. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что ИКАО принимает Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области авиационных систем связи и радионавигационных средств,

*принимая во внимание,* что Международный союз электросвязи (МСЭ) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, регулирующим использование радиочастотного спектра,

*принимая во внимание*, что утвержденная Советом позиция ИКАО на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) МСЭ является результатом согласования потребностей международной авиации в радиочастотном спектре,

*принимая во внимание*, что для обеспечения своевременного наличия и соответствующей защиты адекватного спектра частот авиации необходима комплексная стратегия действий в области частотного спектра,

*принимая во внимание*, что для поддержания безопасности и эксплуатационной эффективности существующих и будущих эксплуатационных систем и обеспечения перехода от существующих технологий к будущим, необходимо создать условия для устойчивого роста и развития технологий,

*признавая*, что разработка и внедрение систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и безопасность полетов международной гражданской авиации могут оказаться под серьезной угрозой, если потребности в соответствующих распределениях авиационного частотного спектра для целей обеспечения безопасности полетов не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться постоянная защита этих распределений,

*признавая*, что нерешенные проблемы распределения спектра, касающиеся служб обеспечения безопасности аэронавигации, привели к отмене рейсов, ухудшению качества услуг по организации воздушного движения и сбоям в выполнении полетов,

*признавая*, что гражданская авиация беспрепятственно пересекает международные границы и функционирует, несмотря на национальные или региональные различия в реализации неавиационных радиослужб, нерешенные проблемы распределения спектра, касающиеся служб обеспечения глобальной безопасности аэронавигации, могут повлиять на выполнение международных полетов,

*признавая*, что для обеспечения эффективного использования спектра, распределенного авиации, необходимо эффективное распределение частот и использование передовой практики,

*признавая*, что для обеспечения поддержки позиции ИКАО конференциями ВКР и удовлетворения потребностей авиации необходима поддержка со стороны администраций – членов МСЭ,

*учитывая* срочную необходимость усиления такой поддержки вследствие возрастающего спроса на спектр и жесткой конкуренции со стороны коммерческих служб электросвязи,

*учитывая* повысившийся уровень работ по подготовке к конференциям ВКР МСЭ в связи с увеличением спроса на полосу частот со стороны всех пользователей спектром радиочастот (РЧ) и важность выработки региональных позиций такими региональными органами, как АРТ, ASMG, АТУ, СЕРТ, СІТЕL и RСС4,

*принимая во внимание* рекомендации 7/3 и 7/6 Особого специализированного совещания по связи / производству полетов (1995) (SP COM/OPS/95), рекомендацию 5/2 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003), рекомендацию 1/12 Двенадцатой Аэронавигационной конференции (2012), а также рекомендацию 5/5 Конференции ИКАО высокого уровня по COVID-19 (2021),

1. *настоятельно призывает* государства-члены содействовать созданию условий, позволяющих национальным регуляторным органам в области радиосвязи работать в тесной

координации с органами гражданской авиации, что обеспечит надлежащий учет интересов авиации в национальной политике в области использования спектра и в позициях государств во время подготовки к конференциям ВКР МСЭ и участия в них;

2. *настоятельно призывает* государства-члены, международные организации и другие заинтересованные стороны гражданской авиации твердо поддерживать стратегию действий ИКАО в области частотного спектра и позицию ИКАО на конференциях ВКР и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям ВКР, путем:

- a) совместной работы по созданию эффективных с точки зрения использования спектра авиационных систем, а также обеспечению организации частот в соответствии с современной передовой практикой;
- b) поддержки деятельности ИКАО, связанной со стратегией и политикой в области авиационного спектра посредством проведения соответствующих совещаний групп экспертов и групп регионального планирования;
- c) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для ВКР;
- d) включения в свои предложения для ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- e) поддержки позиции ИКАО и заявлений о политике ИКАО на ВКР МСЭ, утвержденных Советом и включенных в *Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации* (Doc 9718);
- f) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;
- g) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на региональные конференции, совещания исследовательских групп МСЭ и конференции ВКР специалистов своих полномочных органов гражданской авиации и других заинтересованных сторон гражданской авиации, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;

3. *настоятельно призывает* государства-члены к активному взаимодействию с их регуляторными органами в области радиосвязи для гармонизации интересов авиации с иными национальными интересами, особенно во время подготовки к конференциям ВКР МСЭ и участия в них;

4. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать в качестве приоритета безопасность населения и авиации при принятии решения о том, как подключать новые или дополнительные услуги, и консультироваться с регулирующими органами в сфере безопасности полетов, специалистами в данной области и пользователями воздушного пространства, чтобы обеспечить в полном объеме необходимое рассмотрение проблемы и регулирующие меры для того, чтобы действующие авиационные системы и службы не подвергались воздействию вредных помех;

5. *просит* Генерального секретаря привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

6. *порукает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, ресурсов, необходимых для обеспечения разработки и осуществления комплексной стратегии действий в области авиационного спектра частот, а также для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра;

7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюцию А41-7.

**Резолюция А42-8. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики и практики ИКАО в области систем CNS/ATM в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования и логически упорядочены,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем CNS/ATM по состоянию на день закрытия 42-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области CNS/ATM;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А41-8.

**ДОБАВЛЕНИЕ А**

**Общая политика**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что ИКАО является единственной международной организацией, которая в состоянии осуществлять эффективную координацию деятельности в области CNS/ATM во всемирном масштабе,

*принимая во внимание*, что системы CNS/ATM ИКАО следует использовать в интересах и целях гражданской авиации всего мира,

*принимая во внимание*, что Договаривающиеся государства должны обладать равными правами на получение преимуществ от глобальных систем, входящих в системы CNS/ATM ИКАО,

*учитывая* заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, разработанное и принятое Советом ИКАО 9 марта 1994 года,

1. *постановляет*, что ничто не должно лишать Договаривающееся государство его права на получение преимуществ от систем CNS/ATM ИКАО или приводить к дискриминации в отношениях между государствами, предоставляющими и использующими системы;

2. *постановляет*, что внедрение систем CNS/ATM ИКАО не должно затрагивать суверенитет и границы государств;

3. *настоятельно призывает* разрабатывать положения и инструктивные материалы, касающиеся всех аспектов систем CNS/ATM ИКАО, в рамках соответствующих совещаний, конференций, групп экспертов и семинаров с участием Договаривающихся государств;

4. *настоятельно призывает* достаточно заблаговременно рассылать предлагаемые положения, охватывающие все аспекты систем CNS/ATM ИКАО, всем Договаривающимся государствам, с тем чтобы предоставить им надлежащую возможность для соответствующей подготовки, насколько это практически осуществимо.

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **Гармонизация внедрения систем CNS/ATM ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* международный характер гражданской авиации и взаимодействие региональных аэронавигационных служб,

*принимая во внимание* рекомендации 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 и 8/5 Десятой Аэронавигационной конференции, рекомендации 4/4 и 4/5 3-го совещания Специального комитета по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аэронавигации (FANS – этап II), рекомендацию 4/4 4-го совещания Комитета FANS (этап II) и рекомендаций 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 и 7/3 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции,

*принимая во внимание*, что эти рекомендации были приняты к сведению или утверждены Советом ИКАО, который поручил Генеральному секретарю ИКАО принять все надлежащие меры,

*признавая* роль, которую регионы должны играть в планировании и реализации систем CNS/ATM ИКАО,

*учитывая* возможную задержку при переходе к этим системам в некоторых регионах,

*с удовлетворением принимая к сведению* программы испытаний и демонстраций и прогресс, достигнутый во всех регионах в части внедрения передовых систем ОрВД,

*полагая*, что участие всех регионов будет гарантировать более эффективную оценку результатов испытаний и способствовать эволюции систем CNS/ATM ИКАО, с тем чтобы эти системы стали интероперабельными и содействовали созданию глобальной бесшовной системы ОрВД, позволяющей адаптироваться в целях эффективного удовлетворения региональных и местных потребностей,

*отмечая*, что государствам необходимо на индивидуальной и/или коллективной основе рассмотреть экономические и организационные аспекты, в частности провести анализ затрат/выгод, а также вопросы финансирования средств, возмещения расходов и кооперации,

*отмечая*, что в целях скорейшей реализации преимуществ для пользователей и обеспечения скоординированного на глобальном уровне гармоничного внедрения систем CNS/ATM в поддержку глобальной системы ОрВД некоторым государствам потребуется техническая и финансовая помощь, и *признавая* заявление, касающееся центральной роли ИКАО в координации договоренностей о техническом сотрудничестве и содействии оказанию государствам помощи в решении технических, финансовых, управленческих, юридических вопросов и вопросов сотрудничества, связанных с внедрением,

1. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль использовать глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД ИКАО в качестве общих рамок, которыми следует руководствоваться при планировании и внедрении систем CNS/ATM, и сосредоточить всю такую деятельность по разработке на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

2. *призывает* государства и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) разработать основу для совместного планирования и сотрудничества на субрегиональном уровне в целях совместной разработки систем CNS/ATM;

3. *настоятельно призывает* Совет обеспечить разработку ИКАО стратегии перехода, требований к ОрВД и SARPS, необходимых для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД;

4. *настоятельно призывает* Совет незамедлительно продолжить рассмотрение экономических, организационных, юридических и стратегических аспектов, связанных с внедрением систем CNS/ATM ИКАО;

5. *настоятельно призывает* Совет предпринять необходимые шаги для обеспечения того, чтобы будущая глобальная система ОрВД строилась на характеристиках и чтобы связанные с характеристиками цели и задачи будущих систем разрабатывались своевременно;

6. *призывает* государства, которые в состоянии сделать это, и *предлагает* соответствующим международным организациям, пользователям и поставщикам услуг:

а) не жалеть усилий для сотрудничества и оказания содействия в осуществлении программ научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций (RDT&D) в тесном сотрудничестве с государствами с ограниченными ресурсами;

б) апробировать концептуальные компоненты, определенные в глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

7. *просит* Совет на первоочередной основе в рамках принятого Ассамблеей бюджета обеспечить выделение достаточных ресурсов тем региональным бюро ИКАО, которые, в частности, аккредитованы в развивающихся государствах, учитывая, что они будут призваны оказывать более широкую поддержку группам регионального планирования и осуществления проектов, которые являются основными органами, отвечающими за региональное планирование перехода к разработанным ИКАО системам связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM);

8. *далее просит* Совет продолжать настоятельно призывать государства, международные организации и финансовые учреждения мобилизовать ресурсы для оказания помощи государствам, которым требуется техническое сотрудничество в решении вопросов планирования и внедрения систем CNS/ATM ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Обеспечение устойчивости работы систем CNS/ATM ИКАО и предоставляемого ими обслуживания

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что системы CNS/ATM постоянно совершенствуются и что наряду с этим происходит эволюция соответствующих взаимозависимостей систем CNS и связанных с ними угроз и уязвимостей,

*принимая во внимание,* что в особенности количество случаев создания помех работе спутниковых систем CNS и глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) значительно возросло,

*принимая во внимание,* что вопрос об обеспечении устойчивости CNS к помехам должен решаться на глобальном уровне на основе целостного подхода, обеспечивающего эффективную и скоординированную эволюцию архитектуры инфраструктуры, улучшение технических возможностей, гражданских и военных эксплуатационных процедур, деятельности органов регулирования радиосвязи и координации гражданских/ военных органов,

*признавая,* что устойчивость к помехам должна повышаться за счет максимальной интеграции всей соответствующей наземной инфраструктуры, космической инфраструктуры и бортового оборудования на взаимодополняющей и совместной основе, позволяющей в максимальной возможной степени обеспечить устойчивость в случаях нарушения спутникового обслуживания или работы в условиях присутствия паразитных или дезинформирующих сигналов,

*признавая,* что бортовая и наземная инфраструктуры, дополняющие спутниковые системы CNS, должны быть адаптированы таким образом, чтобы там, где это уместно, в них были предусмотрены функции обнаружения помех, смягчения их последствий и представления донесений в целях оказания содействия устранению возникающих в процессе эксплуатации отклонений эксплуатационных параметров,

*полагая,* что в сочетании с использованием соответствующих правовых рамок такие возможности и меры позволят соответствующим органам реагировать на вредные помехи, вызванные незаконной эксплуатацией передатчиков, и избегать распространения и использования таких незаконных передатчиков и ненадлежащего использования испытательного и технического оборудования,

*полагая,* что при надлежащей координации и применении передовой практики военные и государственные органы могут, по мере необходимости и без неоправданного воздействия на гражданскую авиацию, проводить связанные с GNSS испытания и другие мероприятия с использованием радиоаппаратуры,

*полагая*, что координация действий гражданских и военных органов должна способствовать обмену соответствующей информацией с пользователями воздушного пространства, особенно при полетах в районах, находящихся вблизи от зон конфликтов,

*признавая*, что потеря экипажем ситуационной осведомленности в результате воздействия злонамеренного источника классифицируется как угроза кибербезопасности и не может допускаться в гражданской авиации; и что преднамеренная передача вводящих в заблуждение сигналов для замены точного сигнала представляет собой гораздо более серьезную угрозу безопасности полетов полета, чем потеря этого сигнала,

1. *настоятельно призывает* государства перейти к использованию оптимизированных и безопасных систем CNS на основе дополнительной интеграции соответствующих и независимых бортовых возможностей, спутниковой и наземной инфраструктуры, которые обеспечивают максимальную устойчивость и робастность к любым видам помех;

2. *рекомендует* органам по стандартизации и отрасли развивать соответствующие возможности по обнаружению помех, смягчению их последствий и представлению донесений для бортовых, спутниковых и наземных компонентов системы CNS, позволяющие обеспечить более высокую устойчивость CNS, непрерывность выполнения операций и предотвратить любые каскадные эффекты от использования ненадежных данных о местоположении, скорости или времени;

3. *настоятельно рекомендует* государствам обеспечить наличие стабильно работающих наземных систем CNS для выполнения безопасных полетов и дополнить интеграцию информации о местоположении, навигации и отсчете времени (PNT) на уровне воздушного судна независимой информацией наблюдения, способствующей устойчивой и безопасной эксплуатации;

4. *предлагает* ИКАО разработать принципы высокого уровня в отношении интеграции наземных, космических и бортовых систем и возможностей CNS и развития решений в области PNT для получения более устойчивого обслуживания по определению местоположения и синхронизации;

5. *рекомендует* органам по стандартизации и представителям отрасли сотрудничать с ИКАО в продвижении решений в области PNT, согласующихся с инициативами ИКАО;

6. *предлагает* ИКАО создать комплексные принципы проведения обзора устойчивости работы CNS/ATM в целях ее повышения;

7. *настоятельно призывает* государства применять необходимые меры для избежания коммерциализации/распространения, покупки, хранения и использования незаконных передатчиков, таких как станции активных преднамеренных помех, и ненадлежащего использования испытательного оборудования и оборудования для технического обслуживания, которое может повлиять на системы CNS.

8. *настоятельно призывает* государства обеспечить тесное сотрудничество между авиационными полномочными органами, военными полномочными органами, поставщиками обслуживания, органами, регулирующими радиопередачу, и органами, обеспечивающими надлежащее использование спектра, в целях принятия любых специальных мер, необходимых для обеспечения того, чтобы спектр, используемый всеми системами CNS, и в частности GNSS, был свободен от вредных помех;

9. *настоятельно призывает* государства воздерживаться от любых форм создания активных преднамеренных помех или использования имитационных радиопомех, затрагивающих гражданскую авиацию;

10. *настоятельно призывает* государства в максимально возможной степени заблаговременно координировать и уведомлять поставщика аэронавигационного обслуживания (ПАНО), отвечающего за затрагиваемое воздушное пространство, в случае военных или других санкционированных государством операций по обеспечению безопасности, обороны или подготовки персонала, которые потенциально могут привести к любым формам создания активных преднамеренных или имитационных помех, затрагивающих гражданскую авиацию;

11. *настоятельно призывает* государства и эксплуатантов при оценке рисков помех, связанных с зонами конфликтов, учитывать, что использование спутниковых систем CNS может потенциально затрагиваться за пределами этих зон.

### **Резолюция А42-9. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции А15-9 Ассамблея постановила принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии,

*принимая во внимание,* что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время окончания работы 40-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции А40-4 (добавления А–О включительно),

*принимая во внимание,* что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А40-4 с добавлениями А–О включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 41-й сессии Ассамблеи,

*принимая во внимание,* что политику или связанные с ней правила, которые требуют непрерывного применения в течение периода более трех лет, следует рассматривать как постоянную политику или связанные с ней правила,

*принимая во внимание,* что материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, глобальные планы, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления, в том числе, в частности, касающиеся связанных с постоянной политикой правил,

1. *постановляет:*

- а) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 41-й сессии Ассамблеи;

- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики.

2. *просит* Совет уделять постоянное внимание сводному заявлению о постоянной политике ИКАО и связанным с ней правилам, касающимся непосредственно авионавигации, и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюции А40-4 с добавлениями и резолюцию А15-9.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Авионавигационные совещания всемирного масштаба

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что проведение всемирных авионавигационных совещаний является важной функцией ИКАО и связано со значительными затратами усилий и средств со стороны государств-членов и ИКАО,

*принимая во внимание* необходимость получать максимальную пользу от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

*постановляет:*

1. созываемые Советом совещания, в которых могут принимать участие на равной основе все государства-члены, являются главным средством достижения решения проблем, имеющих всемирное значение, включая разработку поправок к Приложениям, глобальным планам и другим основополагающим документам в области авионавигации;

2. такие совещания созываются только тогда, когда это оправдано количеством и важностью проблем, подлежащих рассмотрению, и если существует вероятность достижения конструктивного решения по ним; совещаниям, созываемым на такой основе, можно также предлагать проводить предварительное обсуждение вопросов, которые еще не готовы для окончательного решения;

3. совещания организуются с таким расчетом, чтобы они наилучшим образом способствовали выполнению поставленной задачи и осуществлению необходимой координации действий в соответствующих технических областях;

4. в течение календарного года созывается не более двух таких совещаний, а следующие одно за другим совещания с широким обсуждением одной и той же технической темы проводятся не ранее чем через 12 мес после предыдущего при условии, если чрезвычайные обстоятельства не потребуют изменения этого положения.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Прежде чем принимать решение о вынесении на всемирное совещание того или иного вопроса, Совету следует изучить возможность его решения путем переписки с государствами или путем использования такого механизма, как группы экспертов или аэронавигационные исследовательские группы, либо с их помощью упростить последующую работу над ним во время очередного совещания.

2. В повестке дня следует достаточно ясно определять задачу, которую предстоит решать, и указывать требующуюся на данном совещании специализацию экспертов. В повестке дня, посвященной обсуждению более чем одной технической темы, потребности в специализации следует сводить к минимуму без ущерба для эффективности обсуждения.

3. В целях содействия участию в совещании всех государств-членов Совету следует планировать программу совещаний таким образом, чтобы сводить к минимуму, без ущерба для эффективности, сроки, на которые привлекаются технические специалисты государств.

4. Продолжительность совещания следует устанавливать с таким расчетом, чтобы имелось достаточно времени для завершения работы по всей повестке дня, изучения доклада, подготовленного на рабочих языках совещания, и утверждения доклада. После совещания Секретариату следует внести в доклад совещания необходимые незначительные редакционные поправки и исправить опечатки.

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

### **ДОБАВЛЕНИЕ В**

#### **Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что группы экспертов Аэронавигационной комиссии оказались полезным средством содействия решению узкоспециализированных технических проблем,

*принимая во внимание* необходимость получать максимальную пользу от работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

*постановляет:*

1. Аэронавигационная комиссия создает группы экспертов в тех случаях, когда необходимо ускорить решение узкоспециализированных технических проблем, которые Аэронавигационная комиссия не может должным образом и быстро разрешить другими установленными путями;

2. Аэронавигационная комиссия обеспечивает, чтобы полномочия и программы работы групп экспертов поддерживали стратегические цели ИКАО, были определены четко и ясно с указанием сроков и соблюдались;

3. Аэронавигационная комиссия периодически рассматривает ход работы групп экспертов, упраздняет группы экспертов, как только будут завершены порученные им виды деятельности. Существование группы экспертов допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы;

4. деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на учете эксплуатационных характеристик подход к разработке SARPS.

### **Правило, связанное с вышеизложенными положениями**

Доклады следует представлять таким образом, чтобы было ясно, что они представляют собой рекомендации группы экспертов Аэронавигационной комиссии, которые нельзя рассматривать как выражение мнений государств-членов.

## **ДОБАВЛЕНИЕ С**

### **Сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что статья 33 Конвенции ясно не определяет цели, для которых должны признаваться сертификаты, удостоверения и свидетельства,

*принимая во внимание,* что существуют различные толкования относительно того, обязаны или не обязаны государства-члены признавать сертификаты, удостоверения и свидетельства, которые выданы или которым придана сила другими государствами-членами, до вступления в силу SARPS, распространяющихся на соответствующие воздушные суда или членов летного экипажа,

*принимая во внимание,* что для определенных категорий воздушных судов или классов членов летного экипажа SARPS могут войти в силу лишь через много лет или может быть сочтено целесообразным не принимать SARPS для некоторых категорий или членов летного экипажа,

*постановляет:*

1. сертификаты летной годности и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила государством-членом, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты, в соответствии с положениями статей 32 b) и 33 Конвенции;

2. до вступления в силу Международных стандартов, относящихся к определенным категориям воздушных судов или членов летного экипажа, сертификаты, удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами государством-членом, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что удовлетворительное применение SARPS и PANS зависит от квалификации и компетентности авиационного персонала,

*принимая во внимание,* что государства-члены испытывают трудности в этих вопросах вследствие нехватки квалифицированного авиационного персонала для поддержки существующей и будущей авиатранспортной системы,

*принимая во внимание,* что необходимы особые усилия по оказанию поддержки государствам-членам для удовлетворения их потребностей в людских ресурсах,

*принимая во внимание,* что учебные мероприятия, семинары, проводимые ИКАО, являются эффективным средством обеспечения всеобщего понимания и единообразного применения SARPS и PANS,

*постановляет:*

1. ИКАО оказывает помощь государствам-членам в деле обеспечения и поддержания компетентности авиационного персонала посредством реализации программы ИКАО по подготовке авиационных специалистов;

2. Программа ИКАО по подготовке авиационных специалистов основывается на следующих принципах:

- a) ответственность за квалификацию авиационных специалистов несут государства-члены;
- b) наивысший приоритет придается осуществлению учебных мероприятий, поддерживающих внедрение SARPS;
- c) сотрудничество с государствами-членами и отраслью является необходимым для разработки и проведения учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS;
- d) в приоритетном порядке внимание уделяется воспитанию следующего поколения авиационных специалистов;

3. ИКАО консультирует эксплуатантов учебных заведений, но не принимает участия в эксплуатации таких средств;

4. государствам-членам следует оказывать взаимную помощь в целях обеспечения оптимальных условий доступа своих авиационных специалистов к учебным мероприятиям.

### **Правило, связанное с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует оказывать помощь государствам-членам в гармонизации уровней квалификации авиационных специалистов. В основе этих усилий должны лежать:

- a) анализ данных в целях определения приоритетов и потребностей;
- b) определение потребностей в подготовке персонала для выполнения положений ИКАО;
- c) компетентностный подход к обучению.

### **ДОБАВЛЕНИЕ E**

#### **Разработка и осуществление региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Совет утверждает региональные планы, определяющие средства, обслуживание и дополнительные региональные правила, которые обеспечиваются или используются государствами-членами в соответствии со статьей 28 Конвенции,

*принимая во внимание,* что региональные планы необходимо периодически корректировать с учетом потребностей международной гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что ИКАО приняла подход к планированию средств и служб, основанный на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и Глобальном аэронавигационном плане,

*принимая во внимание,* что любые серьезные недостатки в осуществлении региональных планов могут оказать негативное влияние на безопасность, регулярность и эффективность международных полетов и поэтому их следует как можно скорее устранить,

*постановляет:*

1. региональные планы пересматриваются в тех случаях, когда становится очевидным, что они более не соответствуют настоящим и перспективным потребностям международной гражданской авиации;

2. в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки вносятся в региональный план посредством переписки между ИКАО, государствами-членами и заинтересованными международными организациями;

3. в тех случаях, когда предложения об изменении относятся к обслуживанию и средствам, обеспечиваемым государствами, и такие предложения об изменении:

- a) не связаны с изменением требований, устанавливаемых Советом в региональных планах,
- b) не находятся в противоречии с установленной политикой ИКАО,

с) не связаны с вопросами, которые не могут быть решены на региональном уровне,

Совет может делегировать полномочия для внесения и опубликования таких изменений на региональном уровне;

4. региональные аэронавигационные совещания (RAN), несмотря на то что они являются важным инструментом определения средств и служб, проводятся для рассмотрения только тех вопросов, которые нельзя надлежащим образом рассмотреть в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG);

5. при реализации программ государствами-членами приоритетное внимание уделяется предоставлению и обеспечению постоянного функционирования тех средств и служб, нехватка которых может иметь отрицательные последствия для международных полетов;

6. определение, изучение и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в области осуществления региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

7. группы регионального планирования и осуществления проектов, используя методику управления проектами, выявляют проблемы и недостатки в региональных планах и их реализации и предлагают меры по их устранению.

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аэронавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.

2. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется государствам-членам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.

3. Совету следует обеспечивать, чтобы указанные в региональных планах сроки выполнения требований, связанных с закупкой новых типов оборудования, реалистично учитывали время, необходимое для приобретения соответствующего оборудования.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы региональные планы разрабатывались на основе веб-технологий с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.

5. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что региональные аэронавигационные совещания являются важным инструментом в определении средств и видов обслуживания, которые, как предполагается, государства-члены предоставляют в соответствии со статьей 28 Конвенции,

*принимая во внимание,* что эти совещания требуют существенной затраты усилий и денежных средств со стороны государств-членов и ИКАО,

*принимая во внимание* необходимость получения максимальной пользы от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

*учитывая,* что региональное аэронавигационное планирование, как правило, осуществляется группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG),

*постановляет:*

1. региональные аэронавигационные совещания созываются только для рассмотрения вопросов, которые не могут быть должным образом рассмотрены в рамках PIRG;
2. созыв таких совещаний и их повестка дня определяются существованием конкретных недостатков в региональных планах соответствующих районов или возможностью их возникновения;
3. географический район, подлежащий рассмотрению с учетом существующих и планируемых международных авиаперевозок и международных полетов авиации общего назначения, технические вопросы, подлежащие рассмотрению, и рабочие языки совещания определяются для каждого такого совещания;
4. для каждого такого совещания устанавливается такой порядок работы, который наилучшим образом обеспечивает обсуждение повестки дня и эффективную координацию всех составных компонентов совещания;
5. совещания, имеющие ограниченный характер по охвату технических вопросов и/или географическим масштабам, созываются в случае необходимости рассмотрения конкретных проблем, требующих срочного решения, или когда созыв таких совещаний позволяет сократить установленную частоту проведения полномасштабных региональных совещаний.

### Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять государства-члены, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.

2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует представлять в электронном формате не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации.

3. Совету следует обеспечивать региональные аэронавигационные совещания соответствующим инструктивным материалом по эксплуатационным и техническим вопросам, связанным с их повесткой дня.

4. Каждому участвующему в совещании государству-члену следует до совещания собрать информацию о планах будущих полетов своих авиатранспортных эксплуатантов и своей международной авиации общего назначения, а также о предполагаемых перевозках, осуществляемых другими воздушными судами, внесенными в их реестр, и об общих потребностях этих различных категорий авиации в средствах и обслуживании.

5. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует способствовать разработке для региональных аэронавигационных совещаний, а также в ходе таких совещаний современных критериев планирования, которые позволили бы обеспечить соответствие региональных планов эксплуатационным потребностям и были бы экономически оправданы.

6. Совету следует разрабатывать и постоянно обновлять конкретные и подробные директивы для обсуждения на региональных аэронавигационных совещаниях вопросов внедрения.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Установление пределов воздушных пространств ОВД

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции государству-члену необходимо определить те части воздушного пространства над своей территорией, где будет осуществляться обслуживание воздушного движения, и после этого организовать и обеспечить такое обслуживание,

*принимая во внимание,* что в Приложении 11 к Конвенции также предусматривается возможность передачи по взаимному соглашению государством-членом своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,

*принимая во внимание,* что совместные усилия государств-членов могут привести к повышению эффективности системы организации воздушного движения,

*принимая во внимание,* что как передающее ответственность за ОВД, так и обеспечивающее ОВД государство может зарезервировать за собой право прекратить в любое время действие любого такого соглашения,

*принимая во внимание,* что в Приложении 11 к Конвенции предусматривается, что районы воздушного пространства над открытым морем, в которых будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, определяются на основе региональных аэронавигационных соглашений, которые являются соглашениями, одобряемыми Советом ИКАО, как правило, по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

*постановляет* со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

1. пределы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание;

2. разделение установленных воздушных пространств ОВД на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности и эффективности полетов;

3. если какие-либо воздушные пространства ОВД необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами следует заключать соответствующее соглашение, учитывающее необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM и более эффективной организации воздушного пространства, в частности верхнего воздушного пространства;

4. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над территорией передающего ответственность государства действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования обеспечивающим ОВД государством, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за ОВД над открытым морем ограничивается техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее *заявляет*, что:

6. любое государство-член, которое передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над своей территорией, делает это, не умаляя своего суверенитета;

7. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения обслуживания государством воздушного движения в воздушном пространстве над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над данным воздушным пространством.

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Государствам-членам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с ИКАО.

2. Государствам-членам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого поставщика обслуживания воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

3. Совету следует поощрять государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения над открытым морем, вступать, насколько это практически возможно, в соглашения с соответствующими государствами, обеспечивающими обслуживание воздушного движения в примыкающих воздушных пространствах, для того чтобы в случае невозможности обеспечения требуемого обслуживания воздушного движения над открытым морем существовали запасные планы, которые могут потребовать временного изменения пределов воздушного пространства ОВД и будут осуществляться с одобрения Совета ИКАО до тех пор, пока не будет возобновлено первоначальное обслуживание.

## ДОБАВЛЕНИЕ Н

### Обеспечение поисково-спасательной службы

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое государство-член обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут быть рекомендованы в соответствии с Конвенцией,

*принимая во внимание,* что Приложение 12 к Конвенции содержит требования в отношении организации и обеспечения поисково-спасательной службы в пределах территорий государств-членов, а также в зонах над открытым морем,

*принимая во внимание,* что в Приложении 12 к Конвенции указывается, что те районы открытого моря, где будут обеспечиваться поисково-спасательные службы, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений, одобряемых Советом, как правило, по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

*принимая во внимание,* что в Приложении 12 Конвенции рекомендуется, чтобы районы поиска и спасания, насколько это практически возможно, совпадали с соответствующими районами полетной информации, а в случае с такими районами над открытым морем – с морскими районами поиска и спасания,

*принимая во внимание,* что в статье 69 Конвенции указывается, что если Совет считает, что аэронавигационные службы какого-либо государства-члена недостаточно отвечают требованиям безопасной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

*принимая во внимание,* что аэронавигационные службы, упомянутые в статье 69 Конвенции, включают, помимо прочего, поисково-спасательную службу,

*постановляет:*

1. пределы районов поиска и спасания над территорией государств, или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, над районом, выходящим за пределы суверенного воздушного пространства государства, или над открытым морем устанавливаются

исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации, районов поиска и спасания и, в случае с районами над открытым морем, морскими районами поиска и спасания, в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности при наименьших общих затратах;

2. государства обеспечивают максимально тесное сотрудничество между морскими и авиационными службами поиска и спасания при обслуживании одного и того же района и в случае целесообразности создают объединенные координационные центры спасания в целях координации авиационных и морских поисково-спасательных операций;

3. если какие-либо районы поиска и спасания необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами следует заключать соответствующее соглашение;

4. государство, обеспечивающее поисково-спасательную службу, при осуществлении поиска и спасания над территорией передающего ответственность государства действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования государством, осуществляющим поиск и спасание, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за поиск и спасание над открытым морем ограничиваются техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением поисково-спасательной службы в данной зоне;

6. меры по устранению несоответствий в обеспечении эффективной поисково-спасательной службы, в том числе над открытым морем, изыскиваются путем переговоров с государствами, которые могут оказаться в состоянии предоставить оперативную или финансовую помощь в мероприятиях поиска и спасания, в целях заключения соглашения относительно этого;

и далее заявляет, что:

7. любое государство-член, которое передает другому государству ответственность за обеспечение поисково-спасательной службы в пределах своей территории, делает это, не умаляя своего суверенитета;

8. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения каким-либо государством поисково-спасательной службы в зонах над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над соответствующей зоной.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Государствам-членам следует в сотрудничестве с другими государствами и ИКАО изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

2. Совету следует поощрять государства, которые не могут обеспечивать действия в воздухе в районах поиска и спасания, за которые они несут ответственность, вследствие отсутствия необходимых средств, запрашивать помощь у других государств для улучшения положения и заключать соглашения с соответствующими государствами относительно помощи, которая может быть предоставлена при осуществлении поисково-спасательных операций.

## ДОБАВЛЕНИЕ I

### Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что воздушное пространство является общим ресурсом для гражданской и военной авиации, и учитывая, что многие аэронавигационные средства и обслуживание предоставляются и используются как гражданской, так и военной авиацией,

*принимая во внимание* преамбулу к *Конвенции о международной гражданской авиации*, в которой указано, что подписавшие ее правительства "достигли согласия относительно определенных принципов и мер, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом, и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично",

*принимая во внимание,* что статья 3 а) Конвенции определяет, что: "Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам", а статья 3 d) требует, что: "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов",

*признавая,* что в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и ориентированных на выполнение своих задач полетов военной авиации можно было бы получить значительные преимущества в результате более гибкого использования воздушного пространства, используемого в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблемы совместного доступа в воздушное пространство,

*принимая во внимание,* что гибкое использование воздушного пространства как гражданскими, так и военными воздушными судами можно рассматривать как конечную цель, улучшение координации и сотрудничества между гражданскими и военными органами обеспечивает непосредственный доступ к более эффективной организации использования воздушного пространства,

*напоминая,* что согласно разработанной ИКАО глобальной эксплуатационной концепции ОрВД все воздушное пространство должно быть используемым ресурсом, любые ограничения на использование любого конкретного района воздушного пространства должны рассматриваться как временные и все воздушное пространство должно управляться гибким образом,

*принимая во внимание,* что хотя сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) обеспечивает множество преимуществ, включая дополнительную пропускную способность воздушного пространства, экономию средств и снижение воздействия на окружающую среду, он предъявляет жесткие требования к характеристикам воздушного судна по выдерживанию высоты, которые могут быть нарушены даже при незначительных изменениях,

*постановляет:*

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении;
2. установленные государствами-членами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2;
3. Генеральный секретарь будет предоставлять рекомендации и инструктивный материал относительно наилучшей практики в области координации и сотрудничества гражданских и военных органов;
4. государства-члены могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО;
5. ИКАО служит международным форумом, выполняющим определенную роль в содействии улучшению сотрудничества гражданских и военных органов, их взаимодействия и обмена передовой практикой между ними и в осуществлении, при поддержке со стороны гражданских/военных партнеров, необходимых последующих действий, опирающихся на успешные результаты Форума по сотрудничеству между военными и гражданскими органами, посвященного глобальной организации воздушного движения (2009).

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Государствам-членам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию и сотрудничество в обслуживании воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.
2. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовывать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.
3. Государствам-членам следует пересмотреть существующую практику для обеспечения того, чтобы получение разрешений для государственных воздушных судов на эксплуатацию в воздушном пространстве, где применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), осуществлялось либо согласно соответствующим требованиям по выдерживанию высоты и учитывало любые последующие модификации планера, либо согласно эквивалентным им требованиям. Кроме того, в максимально возможной степени государствам-членам следует содействовать участию соответствующих государственных воздушных судов в программах технического мониторинга высоты для обеспечения постоянного соблюдения таких эксплуатационных требований, с тем чтобы применять политику, упомянутую в пунктах 1 и 2 постановляющей части выше.

4. Совету следует обеспечить, чтобы в соответствии с вышеуказанными пунктами 3, 4 и 5 постановляющей части вопросы, связанные с координацией и сотрудничеством в использовании воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

## ДОБАВЛЕНИЕ J

### Обеспечение отвечающих требованиям аэродромов

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что во многих местах физические характеристики аэродромов требуют существенного улучшения,

*принимая во внимание,* что в некоторых случаях эти улучшения повлекут за собой значительные расходы и было бы нецелесообразно планировать такие работы без учета перспектив развития,

*принимая во внимание,* что государствам и аэродромным полномочным органам по-прежнему будет необходимо знать общие тенденции, касающиеся требований к аэродромам, на которые, вполне вероятно, повлияют последующие поколения воздушных судов,

*принимая во внимание,* что многих сложных проблем можно избежать, если эксплуатационные требования новых воздушных судов позволят обеспечить их экономичную эксплуатацию без дополнительных изменений физических характеристик аэродромов,

*принимая во внимание,* что хотя использование аэродромов имеет много преимуществ, в некоторых местах по соображениям охраны окружающей среды вводятся ограничения на полеты воздушных судов. Принимая во внимание проблемы пропускной способности, испытываемые в настоящее время во всем мире, необходимо учитывать ввод в эксплуатацию новых менее шумных воздушных судов,

*принимая во внимание,* что несмотря на расширяющуюся практику эксплуатации аэродромов автономными организациями, обязательство государства обеспечивать безопасное функционирование аэродромных объектов и служб остается неизменным,

*принимая во внимание,* что сертификация аэродромов является важным средством обеспечения безопасности и повышения эффективности полетов на аэродромах и что результаты проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) проверок свидетельствуют о том, что масштабы сертификации аэродромов, включая внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП), пока недостаточны,

*постановляет:*

1. ИКАО осуществляет обзор технических требований к аэродромам;
2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимальном возможном воздействии на окружающую среду на аэродромах, используемых для полетов современных воздушных судов;

3. государствам следует принять необходимые меры, включая выделение соответствующих ресурсов, в целях расширения масштабов сертификации аэродромов и внедрения СУБП на аэродромах;
4. государствам следует уделять больше внимания управлению операциями на аэродроме, придавая приоритет вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП.

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. На основе результатов постоянного обзора технических требований, о чем говорится в пункте 1 постановляющей части выше, Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности и эффективности полетов, следует:
  - a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития,
  - b) разработать процедуры управления операциями на аэродроме,
  - c) информировать государства-члены о развитии событий.
2. Совету следует и впредь обращать внимание изготовителей воздушных судов и эксплуатантов на принципы политики, изложенные в пункте 2 постановляющей части.

#### **ДОБАВЛЕНИЕ К**

##### **Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что условия найма и работы, не соответствующие квалификации и степени ответственности персонала авиационно-технических наземных служб, являются основной причиной трудностей с набором персонала надлежащей квалификации и удержанием его на работе после прохождения подготовки,

*принимая во внимание,* что такие трудности осложняют удовлетворительное выполнение региональных планов, SARPS и PANS,

*постановляет,* что государствам следует принять надлежащие меры для обеспечения того, чтобы условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб устанавливались с учетом требуемой квалификации и выполняемых им обязанностей.

#### **ДОБАВЛЕНИЕ L**

##### **Участие государств в технической работе ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что техническое сотрудничество государств-членов имеет существенное значение для достижения надлежащего прогресса в технической работе ИКАО,

*принимая во внимание* периодически возникающие затруднения с получением от государств-членов своевременной и должной помощи ИКАО в ее технической работе,

*принимая во внимание* необходимость получения максимальной пользы от этого участия, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены и ИКАО,

*постановляет*, что в своей технической работе ИКАО нуждается в эффективной технической помощи со стороны государств-членов.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует поощрять эффективное участие государств-членов в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек ИКАО и государств-членов в связи с этим участием.

2. Государствам-членам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:

- a) путем переписки оказывать содействие в осуществлении технических проектов ИКАО;
- b) присутствовать на совещаниях ИКАО и активно участвовать в мероприятиях по подготовке совещаний, в частности путем заблаговременного представления документации, содержащей либо конкретные предложения по соответствующим пунктам повестки дня, либо их мнения по представленным им документам;
- c) принимать участие в работе групп экспертов ИКАО и обеспечивать, чтобы назначаемые ими специалисты имели соответствующую квалификацию и могли вносить эффективный вклад в работу группы экспертов;
- d) проводить специализированные исследования по просьбе ИКАО;
- e) содействовать ИКАО в проводимой ею технической работе любыми другими способами, которые может предложить Совет.

### **ДОБАВЛЕНИЕ М**

#### **Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что государствам-членам необходимо постоянно оказывать эффективную помощь в деле применения региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS,

*принимая во внимание*, что важно эффективно использовать технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро для оказания содействия государствам-членам в решении их проблем внедрения,

*принимая во внимание*, что для того чтобы сотрудники технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро могли надлежащим образом выполнять свои задачи, важно обеспечить им возможность поддерживать на должном уровне свою квалификацию и постоянно информировать их о последних достижениях в конкретных областях,

*постановляет:*

1. ресурсы технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро эффективно используются для обеспечения оптимально необходимого содействия государствам-членам в решении их проблем, касающихся мероприятий по осуществлению непрерывного мониторинга, реализации региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;

2. сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро обеспечивается возможность поддерживать на должном уровне свою техническую квалификацию, и они соответствующим образом информируются о последних достижениях в области техники.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность чаще выезжать в командировки необходимой продолжительности, когда такие командировки необходимы или об этом просят государства-члены в целях оказания им содействия в решении их проблем внедрения.

2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально возможной степени следует прибегать к временному переводу персонала соответствующих специальностей из одного регионального бюро в другое и из Штаб-квартиры в региональные бюро.

3. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность следить за достижениями в соответствующих областях их деятельности, в частности путем участия в отдельных технических совещаниях, посещения научно-исследовательских организаций и присутствия при испытаниях и оценке нового оборудования и техники. Однако таким командировкам не следует отдавать предпочтение перед основными функциями Секретариата, заключающимися в обслуживании ИКАО и различных ее совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

## **ДОБАВЛЕНИЕ N**

### **Сотрудничество государств-членов в расследовании некоторых авиационных происшествий**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что государству, в котором произошло авиационное происшествие, вменяется в обязанность в соответствии со статьей 26 Конвенции назначить расследование обстоятельств происшествия,

*принимая во внимание*, что вследствие возрастающей сложности современных воздушных судов для проведения расследования авиационных происшествий может потребоваться участие экспертов из многих специализированных технических и эксплуатационных областей и доступ к специально оборудованным средствам для расследования,

*принимая во внимание*, что многие государства-члены не располагают такими специализированными техническими и эксплуатационными экспертными возможностями и соответствующими средствами,

*принимая во внимание*, что для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и предупреждения происшествий необходимо, чтобы проводилось тщательное расследование происшествий и представлялись отчеты и чтобы соображения расходов не отражались отрицательно на эффективности расследований,

*принимая во внимание*, что расходы по ликвидации последствий и расследованию крупных авиационных происшествий могут ложиться тяжелым финансовым бременем на государство, в котором произошло авиационное происшествие,

*учитывая публикацию Руководства по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9946) ИКАО,*

*постановляет* рекомендовать государствам-членам сотрудничать в расследовании авиационных происшествий, особенно происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью государства-члены и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО), по мере возможности, среди прочего:

- a) оказывали по просьбе других государств-членов помощь путем предоставления экспертов и оборудования для расследования крупных авиационных происшествий;
- b) предоставляли возможность государствам-членам, желающим получить опыт расследования, присутствовать при расследовании авиационных происшествий в интересах дальнейшего развития и совершенствования методов расследования.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Государствам-членам рекомендуется проводить региональные семинары по расследованию авиационных происшествий в целях обмена информацией о законодательных положениях и процедурах расследования каждого государства, распространении сведений и опыта в области организации и методов расследования, наличии экспертов и средств, а также о практике устранения трудностей, возникающих при расследовании авиационных происшествий.

2. Государствам-членам рекомендуется способствовать участию в качестве наблюдателей расследователей из полномочных органов по расследованию авиационных происшествий в проводимых в других государствах расследованиях в целях их стажировки и профессиональной ориентации.

3. Государствам-членам и РАИО рекомендуется оценивать свои потребности и возможности в области расследования и предотвращения авиационных происшествий в целях разработки программ подготовки для базовых курсов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Следует досконально изучить возможности использования региональных учебных центров для таких курсов, а также применение методики TRAINAIR PLUS, которая позволяет обеспечить стандартизированную на международном уровне квалификационную подготовку.

4. Государствам-членам рекомендуется пользоваться разработанным ИКАО в 2007 году для использования государствами типовым меморандумом о взаимопонимании (МОВ) в целях поощрения взаимного сотрудничества при проведении расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Текст типового МОВ размещен на общедоступном веб-сайте ИКАО.

5. Государствам-членам рекомендуется использовать, при необходимости, *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9946) ИКАО, в котором содержится инструктивный материал о порядке создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов в рамках региона или субрегиона и управлении этой системой.

## ДОБАВЛЕНИЕ О

### Возможности человека

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что целями и задачами ИКАО, установленными Чикагской конвенцией, предусматривается содействие развитию международного воздушного транспорта "...с тем чтобы... способствовать безопасности полетов в международной авионавигации",

*принимая во внимание* признанный факт, что возможности человека, на которые воздействуют психологические и когнитивные факторы и ограничения, существенно влияют на общие результаты деятельности в области безопасности полетов,

*принимая во внимание* признанный факт, что выгоды в области безопасности и эффективности полетов, обеспечиваемые новыми технологиями, системами и процедурами, могут быть получены лишь в том случае, когда они предусматривают расширение возможностей пользующихся ими специалистов,

*принимая во внимание* признанный факт, что проведение блочной модернизации авиационной системы приведет к изменению роли авиационных специалистов, которые для обеспечения совместного принятия решений должны будут работать в рамках междисциплинарных групп,

*постановляет:*

1. государствам-членам следует обеспечить учет возможностей человека при планировании, разработке и внедрении новых технологий, систем и процессов в качестве составной части подхода к управлению безопасностью полетов;

2. государствам-членам следует поощрять и поддерживать интеграцию элементов, учитывающих возможности человека, в программы квалификационной подготовки на протяжении служебной карьеры специалиста;

3. государствам-членам при рассмотрении основных задач в области обеспечения безопасности полетов следует использовать стратегии, способствующие достижению отдельными специалистами и группами специалистов надежных, последовательных, экономически эффективных и действенных показателей деятельности;

4. государствам-членам и ИКАО следует способствовать обеспечению безопасности полетов в условиях все более цифровой среды кабины экипажа путем смягчения последствий для возможностей человека внедрения систем, использующих большие объемы данных, посредством:

- a) содействия внедрению принципов проектирования, ориентированного на человека, для систем и интерфейсов кабины экипажа, направленных на снижение информационной перегрузки и предотвращение когнитивной усталости;
- b) обеспечения включения в программы подготовки пилотов и компетентностные рамки, в том числе в подготовку персонала на основе анализа фактических данных (ЕВТ), навыков, необходимых для эффективного управления сложной цифровой информацией и смягчения рисков, связанных с автоматизацией;
- c) поощрения включения рисков, связанных с взаимодействием человека и машины и когнитивной нагрузкой, в государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП) и системы управления безопасностью полетов эксплуатантов (СУБП).

**Резолюция А42-10. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации является также ответственностью государств-членов как в коллективном, так и в индивидуальном плане,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое государство-член обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

*принимая во внимание,* что повышение уровня безопасности полетов международной гражданской авиации в глобальном масштабе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

*принимая во внимание,* что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают для государств-членов правовые и эксплуатационные рамки построения системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании, требуя при этом, чтобы все государства-члены выполняли, насколько это практически возможно, SARPS и надлежащим образом осуществляли контроль за обеспечением безопасности полетов,

*принимая во внимание,* что результаты мероприятий по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ) свидетельствуют о том, что некоторые государства-члены пока не смогли создать устойчивые системы контроля за обеспечением безопасности полетов и/или проведения расследований, а в некоторых государствах-членах выявлены вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC),

*принимая во внимание*, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков посредством координации поддержки и привлечения ресурсов авиационных партнеров в области безопасности полетов,

*признавая* одобрение в 2022 году Ассамблеей на ее 41-й сессии Политики ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам, в целях предоставления поддержки во внедрении, основанной на учете потребностей, государствам и негосударственным субъектам в рамках единого подхода ИКАО,

*признавая*, что страновые стратегии ИКАО, разработанные в рамках Политики ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам, служат основой для предоставления этим государствам во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой поддержки во внедрении и рекомендаций по урегулированию их SSC и улучшению показателя эффективной реализации (EI) критических элементов,

*принимая во внимание*, что в ИКАО принята политика в области регионального сотрудничества, которая в максимальной степени направлена на предоставление государствам-членам помощи, рекомендаций или других видов поддержки в области технических и стратегических аспектов деятельности международной гражданской авиации в ходе выполнения ими своих обязательств в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и стратегическими целями ИКАО, и, помимо прочего, обеспечивает региональное сотрудничество на базе более тесных партнерств с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации,

*признавая*, что не все государства-члены располагают необходимыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и/или проведения расследований,

*признавая*, что создание субрегиональных и региональных органов по обеспечению безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) и механизмы сотрудничества при расследованиях (ICM), несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта масштаба и более высокого уровня согласованности в результате сотрудничества государств-членов в создании и поддержании функционирования общей системы контроля за обеспечением безопасности полетов и/или проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов,

*напоминая* о том, что обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов и/или расследованию авиационных происшествий возлагаются исключительно на государства-члены как стороны, подписавшие Конвенцию, и являются их прерогативой и что они отвечают за внедрение Стандартов ИКАО, при этом государства могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании RSOO и RAIO определенных задач и функций на основе соответствующего правового документа, и, когда это уместно, слово "государства" следует понимать как включающее RSOO и RAIO,

*напоминая* о том, что Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) (2018) рекомендовала ИКАО продолжить разработку GASOS для укрепления RSOO и повышения их эффективности и действенности в оказании поддержки государствам,

*признавая* необходимость преобразования GASOS в Программу оценки RSOO и RAIO (RRAP), в рамках которой будут оцениваться возможности и квалификация RSOO и RAIO/ICM, в целях укрепления этих организаций и повышения их эффективности и результативности в деле оказания поддержки государствам,

*отмечая* признание в Приложении 19 RSOO и их роли в осуществлении от имени государств делегированных государственных функций по управлению безопасностью полетов,

*признавая*, что группы государств-членов могут принять решение о создании региональных авиационных систем, юридической основой которых может быть одно или несколько средств, включая, в частности, региональные механизмы, международный договор и национальное основное законодательство, в целях создания общих правил и функций надзора, применяемых государствами-членами,

*признавая*, что объем помощи, оказываемой государствам-членам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности при уделении первоочередного внимания государствам, имеющим SSC, будет значительно увеличен за счет координации усилий всех RSOO, RAIO, государств-членов, ИКАО и других сторон, участвующих в деятельности гражданской авиации,

*ссылаясь* на резолюцию A37-16 Ассамблеи, в которой признается создание Фонда безопасности полетов (SAFE) в качестве механизма для сбора и распределения добровольных взносов государств и других доноров в поддержку программ ИКАО по безопасности полетов и аэронавигации в целях повышения безопасности полетов гражданской авиации путем устранения серьезных недостатков в области безопасности полетов в государствах-членах, не обладающих необходимыми финансовыми средствами,

1. *порукает* Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов продолжать осуществлять скоординированную и основанную на сотрудничестве программу поддержки внедрения, которая поможет государствам-членам в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП-МНМ, уделяя первоочередное влияние урегулированию SSC;

2. *порукает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и RAIO;

3. *порукает* Совету предпринимать надлежащие действия для обеспечения признания специфики региональной авиационной системы, созданной группой государств-членов, и ее интеграции в рамках ИКАО;

4. *порукает* Совету развить Глобальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) и преобразовать ее в Программу оценки RSOO и RAIO (RRAP), в том числе в целях достижения синергетического взаимодействия с Универсальной программой проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), для укрепления, оценки и поддержания RSOO и RAIO в их усилиях по оказанию помощи государствам-членам в выполнении определенных функций и действий в области контроля за обеспечением безопасности полетов, расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления безопасностью полетов, одновременно обеспечивая понимание этими государствами своих обязательств и ответственности, предусмотренных Чикагской конвенцией;

5. *порукает* Совету продолжать налаживать новые и укреплять существующие партнерские отношения в целях координации и облегчения предоставления финансовой и технической помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам по контролю за обеспечением безопасности полетов и проведению расследований, включая RSOO и RAIO, для наращивания их потенциала;

6. *порукает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания поддержки во внедрении государствам, а также субрегиональным и региональным органам по контролю за обеспечением безопасности полетов и проведению расследований, включая RSOO и RAIO;

7. *настоятельно призывает* государства-члены уделять первостепенное внимание урегулированию вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;

8. *настоятельно призывает* государства-члены развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество, с тем чтобы содействовать достижению наивысшего уровня безопасности полетов;

9. *напоминает* государствам-членам, отрасли и другим заинтересованным сторонам о необходимости делать добровольные взносы в Фонд SAFE, как это предусмотрено в резолюции A37-16, для обеспечения эффективной поддержки во внедрении, оказываемой в области безопасности полетов государствам и/или механизмам регионального сотрудничества, которым требуется помощь;

10. *призывает* все государства-члены и соответствующих партнеров по обеспечению безопасности полетов по мере возможности оказывать помощь запрашивающим ее государствам путем предоставления финансовых и технических ресурсов в целях незамедлительного урегулирования выявленных SSC и обеспечения долгосрочной устойчивости государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

11. *рекомендует* государствам-членам предложить своим RSOO и/или RAIO участвовать в Программе оценки RSOO и RAIO (RRAP) в целях укрепления этих организаций и повышения качества их работы, направленной на то, чтобы соответствующие государства-члены выполняли свои обязательства в области обеспечения безопасности полетов и проведения расследований в соответствии с Конвенцией;

12. *рекомендует* государствам-членам налаживать партнерские отношения с другими государствами, RSOO, RAIO, отраслью, финансовыми учреждениями и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов для расширения возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов и проведения расследований в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

13. *рекомендует* государствам-членам содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для совместного участия в разработке решений общих проблем в целях наращивания возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и проведения расследований и участвовать в укреплении и развитии субрегиональных и региональных органов по контролю за обеспечением безопасности полетов и проведению расследований, включая RSOO и RAIO, или оказывать им ощутимую поддержку;

14. *просит* Совет играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в урегулировании SSC путем разработки страновых стратегий ИКАО и/или конкретных проектных предложений и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов по поддержке внедрения;

15. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующих партнеров в области обеспечения безопасности полетов поддержать осуществление страновых стратегий для оказания государствам помощи в урегулировании SSC, а также для создания устойчивого потенциала в государствах;

16. *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи о прогрессе в региональном сотрудничестве и в деятельности по поддержке внедрения;

17. *рекомендует* государствам-членам укреплять свои нормативные рамки в отношении RSOO и RAIO/ICM, обеспечивая четкое определение механизмов делегирования полномочий при сохранении своих обязанностей по Чикагской конвенции;

18. *рекомендует* отрасли активно участвовать в работе RSOO и RAIO/ICM и оказывать соответствующую поддержку;

19. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюцию А40-6.

#### **Резолюция А42-11. Замена галонов**

*Ассамблея,*

*признавая* важное значение систем пожаротушения воздушных судов для обеспечения безопасности полетов,

*признавая*, что галогенизированные углеводороды (галоны) являются основным огнегасящим составом, используемым в системах пожаротушения гражданских воздушных судов в течение более 50 лет,

*принимая во внимание*, что в соответствии с международной договоренностью галоны более не производятся, потому что их выброс способствует истощению озонового слоя и изменению климата,

*признавая*, что необходимо провести большую работу, поскольку существующие запасы галонов сокращаются и являются небезопасными, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонам для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,

*признавая*, что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает стандарты минимальных характеристик для каждого вида применения галонов,

*признавая*, что по каждому виду применения галонов существуют жесткие авиационные требования, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет применить заменители,

*признавая*, что в авиастроительной отрасли созданы механизмы привлечения заинтересованных сторон к разработке общих решений проблемы замены галонов в системах пожаротушения грузовых отсеков в реальные сроки,

*признавая*, что производство галонов запрещено на основании международной договоренности и что теперь галоны получают исключительно за счет восстановления, регенерации и переработки имеющихся запасов, вследствие чего переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок отрасли гражданской авиации загрязненных галонов,

*признавая*, что любая стратегия должна зависеть от альтернатив галонам, не создающих неприемлемого риска для окружающей среды или здоровья людей в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *настоятельно призывает* государства и их авиационную отрасль ускорить разработку и внедрение приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем и систем пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов;

2. *настоятельно призывает* государства определять и контролировать свои запасы и качество галонов;

3. *рекомендует* ИКАО продолжать сотрудничество с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожара и секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу об альтернативах галонам для гражданской авиации;

4. *рекомендует* государствам сотрудничать с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;

5. *рекомендует* государствам поддержать меры по сведению к минимуму излишней эмиссии галонов при отсутствии пожара, угрожающего безопасности полетов, и обеспечить более эффективное управление имеющимися запасами галонов и их сохранение;

6. *рекомендует* государствам при поддержке ИКАО установить взаимодействие с секретариатом по озону Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и консультативным органом Монреальского протокола – Группой по техническому обзору и экономической оценке и ее Комитетом по техническим вариантам замены для пожаротушения для оценки мировых запасов галонов и поддержки устойчивого управления существующими банками галонов, включая использование заявки на предоставление исключений согласно Монреальскому протоколу в отношении применения галонов в системах пожаротушения грузовых отсеков в целях обеспечения безопасности полетов;

7. *порукает* Совету в координации с отраслью и с учетом оценки доступности мировых запасов галонов разработать предложение по пересмотренной устойчивой дате прекращения использования галонов в соответствии с Приложением 8 "*Летная годность воздушных судов*" для заявок на сертификацию типа для новых воздушных судов. Это предложение должно быть основано на комплексных данных, включая доступность галонов и ход разработки альтернативного решения, а также учитывать факторы безопасности;

8. *порукает* Совету санкционировать замену галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов, заявка на сертификацию типа которых будет подана после установленной даты в 2024 году;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-13.

**Резолюция А42-12. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что основной задачей 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 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 осуществление УППКБП является крупным достижением в сфере безопасности полетов, обеспечивающим успешное выполнение мандата, изложенного в резолюциях А32-11 и А35-6, 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 А33-8 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 авионавигации,

*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 авионавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), вносят вклад в повышение уровня безопасности полетов,

*признавая*, что транспарентность, 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 успешную эволюцию и внедрение механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП;

2. *порукает* 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. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить осуществление организационных улучшений, необходимых для успешной реализации предлагаемых изменений посредством долгосрочной эволюции МНМ УППКБП в соответствии с одобренными Советом рекомендациями Специальной консультативной группы по УППКБП (USOAP-AG) и соответствующими рекомендациями HLCC;

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

5. *порукает* 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 авионавигации", 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 авионавигационной информации", Приложении 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" и Приложении 19 "Управление безопасностью полетов";

6. *порукает* 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. *порукает* 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;

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

9. *порукает* 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;

10. *порукает* Генеральному секретарю предоставлять всю генерируемую МНМ УППКБП информацию, связанную с контролем за обеспечением безопасности полетов, всем государствам-членам на онлайн-платформе (OLF) УППКБП;

11. *порукает* 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;

12. *порукает* 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 мероприятий по мониторингу;

13. *порушает* 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;

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 МНМ УППКБП;

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

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;

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 в целях обеспечения бесперебойного функционирования МНМ УППКБП;

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

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 авионавигации, и содействовать их доступу ко всей соответствующей информации о безопасности полетов;

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;

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;

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

23. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А40-13.

## **Резолюция А42-13. 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. *порукает* 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. *порукает* 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. *порукает* 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. *порукает* 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. *порукает* 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.

## **Резолюция А42-14. 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 максимальной 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 А41-15.

**Резолюция А42-15. 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*" (Дос 9998) в марте 2013 года и выпуск "*Руководства по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Дос 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 с) 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 Дос 9998, и инструктивным материалом, содержащимся в Дос 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 А41-14.

### **Резолюция А42-16. 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 28 января 2004 г., 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 распознавания 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 правоохранные меры реагирования, ориентированные на защиту жертв и учитывающие их посттравматическое состояние,

*принимая во внимание*, что документ Дос 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 А42-17 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 авиоперевозчиков" представлены указания и рекомендации для ведомств гражданской авиации и авиоперевозчиков 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. *порукает* 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 Дос 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 А41-16.

#### **Резолюция А42-17 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 А. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей.
- Добавление В. Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля.
- Добавление С. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях.
- Добавление Д. Системы данных о пассажирах.
- Добавление Е. 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 А41-17.

## **ДОБАВЛЕНИЕ А**

### **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 машиночитываемым 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 машиночитываемые 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, правоохранные 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 В**

### **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;

- е) 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 машиночитываемых 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 машиночитываемых 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 машиночитываемых 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 машиночитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями Дос 9303;

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

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

10. *настоятельно призывает* государства-члены при выдаче проездных документов беженцам и лицам без гражданства обеспечивать соответствие этих проездных документов техническим требованиям Дос 9303, касающимся машиночитываемых 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 Дос 9303 "*Машиночитываемые 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 машиночитываемые 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 (ВАС) и внедрить систему установления соединения с аутентификацией паролем (РАСЕ), 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 С

### **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* (Дос 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, присоединиться 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 Е**

### **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: А42-17 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*", А42-16 "*Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми*", А42-14 "*Доступность международной гражданской авиации*", А42-15 "*Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*", А41-12 "*Поддержание здоровья и обеспечение безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного*

здравоохранения, влияющих на авиaperезовки" и А41-11 "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. *порукает* 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. *порукает* 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. *порукает* 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 А41-17.

#### **Резолюция А42-18. 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 А41-18 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 А41-18 (добавления А–G включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 42-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-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 А41-18.

## 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 по-прежнему представляют угрозу ее безопасному и упорядоченному развитию, в связи с чем необходимо обеспечить ее эффективную защиту,

*принимая во внимание* эволюционный характер угрозы пагубных действий, включая новую угрозу, которую представляют собой самодельные зажигательные устройства, размещенные в авиагрузе, а также иные случаи злоупотребления системой авиаперевозок в неблагоприятных 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), 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 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 А27-12 и А29-16 остаются в силе,

*признавая,* что использование авиационного сектора 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 А40-12 по Декларации по авиационной безопасности,

*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 и поддержания глобальной системы авиационной безопасности, основанной на всестороннем и эффективном применении Стандартов авиационной безопасности ИКАО всеми государствами-членами, 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 пандемии COVID-19,

*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 безопасного, надежного и упорядоченного транспортного сообщения и оперативной готовности авиации, а также долгосрочной жизнеспособности международной авиации и использования опыта, накопленного в ходе нынешних и прошлых 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. *порукает* 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;

8. *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;

9. *порукает* Генеральному секретарю 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 Регулярной программы;

10. *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;

11. *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;

12. *порукает* 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";

13. *порукает* 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, 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;

14. *порукает* 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;

15. *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 В

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

#### а) *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)<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте [www.icao.int](http://www.icao.int) в разделе ICAO Treaty Collection.

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* (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 С

### 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 отправок 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 соотношения 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 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 требуют 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* (Дос 8973), *Руководстве ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности* (Дос 10207) и другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на открытом сайте ИКАО;

5. *рекомендует* государствам-членам уделить пристальное внимание 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;

8. *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;

9. *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";

10. *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;

11. *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;

12. *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;

13. *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 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) рассмотреть потенциальное использование не по назначению беспилотных авиационных систем и систем аэробиальности 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.

14. *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;

15. *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;

16. *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;
- e) содействовать разработке 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;
- 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;

17. *порукает* 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;

18. *порукает* Генеральному секретарю обновлять и в надлежащие сроки изменять *Руководство ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности* (Дос 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;

19. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить периодическое рассмотрение и обновление *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* (Дос 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 Дос 10108, в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложение 17 или в любой другой документ ИКАО;

20. *порукает* 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;

21. *порукает* 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;

22. *порукает* 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 А41-18,

*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 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 ли государства-члены желательных этапов выполнения 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 пандемии COVID-19, увеличив количество проверок, проведенных в течение последних трех лет, в значительной степени финансируемых за счет добровольных взносов,

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

1. *отмечает*, что УППАБ-МНМ вносит вклад в повышение 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* Секретариат ИКАО 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. *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;

9. *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;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### **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. *порукает* 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. *порукает* 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. *порукает* 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. *порукает* 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 в области авиационной безопасности, включая ведение и разработку учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ) и практикумов по авиационной безопасности, содействуя 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. *порукает* 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 обуславливает 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. *порукает* 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. *порукает* 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.

## **Резолюция А42-19. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации**

*Ассамблея,*

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

*принимая к сведению,* что авиационная отрасль все больше зависит от наличия и целостности данных, информации 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 постоянно изменяются и становятся все более масштабными, сложными и частыми, что авиация по-прежнему представляет собой цель для злоумышленников как в киберпространстве, так и в физическом пространстве, а также то, что киберугрозы могут представлять значительный риск для критической инфраструктуры гражданской авиации, что может поставить под угрозу безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал 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,

*признавая,* что не все киберинциденты, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов, авиационную безопасность, эффективность или потенциал гражданской авиации, носят противоправный 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 кибератак на международную гражданскую авиацию, и, следовательно, широкая ратификация и внедрение государствами-членами этих документов обеспечит повсеместное предотвращение таких нападений и наказание за них,

*подтверждая* важность и безотлагательность повышения защищенности и устойчивости критически важных данных, информации и систем гражданской авиации к киберугрозам и рискам, в том числе в контексте гражданской и других связанных с ней секторов;

*рассматривая* необходимость совместной работы по созданию эффективной и координированной глобальной основы по кибербезопасности в авиации в целях согласованного и непрерывного обеспечения защиты и устойчивости этого сектора к киберугрозам и рискам,

*признавая* руководящую роль и деятельность ИКАО в области авиационной кибербезопасности, 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 поддержку обеспечения последовательности и функциональной совместимости мер защиты и сохранения устойчивости и соответствующих процессов,

*признавая* важность разработки и внедрения государствами четких комплексных планов обеспечения авиационной кибербезопасности, 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 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, 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;
- 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) 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) 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) подготовить и внедрить надежную систему управления факторами риска в области кибербезопасности, которая включает процесс управления такими факторами риска в соответствующую практику управления факторами риска для безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и потенциала, и принять основанный на оценке рисков подход к повышению защищенности и устойчивости в условиях киберугроз и рисков критически важных данных, информации и систем гражданской авиации;
- h) разработать соответствующие законы, нормы, принципы, процедуры и меры 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 в случае киберинцидентов в координации с установленными планами реагирования на чрезвычайные ситуации и управления кризисными ситуациями; необходимо проводить судебно-криминалистический анализ киберинцидентов;
- i) разработать и внедрить практические меры по развитию культуры кибербезопасности во всех учреждениях гражданской авиации;
- j) 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, противодействия, передовой практики и полученного опыта;
- k) разработать механизмы сотрудничества с соответствующими национальными органами, включая в том числе военные, правоохранительные органы и органы по обеспечению кибербезопасности, в целях определения, защиты и мониторинга общих уязвимых мест и потоков информации, которые могут повлиять на системы гражданской авиации и сотрудничать в деле предотвращения общих киберугроз и обеспечения готовности к ним, а также реагирования и восстановления в случае киберинцидентов;

- 1) продолжать сотрудничать и вносить вклад в отношении разработки программы ИКАО в сфере авиационной кибербезопасности согласно единому, комплексному и функциональному подходу, включающему все соответствующие авиационные дисциплины в целях комплексного устранения киберугроз и рисков для безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и потенциала.
3. *порушает 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 путем сотрудничества между всеми соответствующими органами ИКАО,
4. *заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A41-19.*

**Резолюция A42-20. 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 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 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,*

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

1. *постановляет, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией A42-21 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией A42-22 "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 сессии Ассамблеи:*

Добавление А. Общие положения.

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

Добавление С. 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 A42-21 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией A42-22 "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.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### 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 обуславливает 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 приемах 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<sub>2</sub>*, 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 ИКАО инструментов отслеживания инноваций, которые могут привести к сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub>) 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* превращение *Глобальной коалиции ИКАО по устойчивой авиации в АСТ-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 АСТ-LTAG ИКАО после ее создания;

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 В

### **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 (САЕР) 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<sub>2</sub> самолетов" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации на эмиссию CO<sub>2</sub> самолетов, и уведомил государства-члены об этом решении,

*признавая*, что сертификационный Стандарт на эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) и сертификационный Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> представляют собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначены для использования в процессах сертификации по эмиссии нЛТЧ и сертификации по эмиссии CO<sub>2</sub> 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 САЕР о новых, более строгих стандартах на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов,

*отмечая* рекомендацию САЕР по новому, более строгому стандарту на сертификацию по шуму при посадке и взлете (LTO) для дозвуковых воздушных судов,

*признавая* работу САЕР 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 ИКАО на CO<sub>2</sub> 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 пассажироместимостью 19 человек или менее, в отношении которых Стандарт стал применяться с 1 января 2023 года;

4. *приветствует* преимущества Стандарта ИКАО на CO<sub>2</sub>, который стал применяться с 1 января 2023 года для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

5. *приветствует* разработку САЕР нового, более строгого Стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов, который после принятия будет включен в том III Приложения 16;

6. *приветствует* разработку САЕР нового, более строгого Стандарта по шуму для новых типов дозвуковых самолетов, который после принятия будет включен в том I Приложения 16;

7. *приветствует* преимущества нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ), который стал применяться к новым и находящимся в производстве конструкциям двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН с 1 января 2023 года;

8. *настоятельно призывает* государства признать, что сертификационные Стандарты на эмиссию нЛТЧ и CO<sub>2</sub> не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

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;

11. *просит* Совет внимательно отслеживать инновационные технологии и новые источники энергии для авиации, чтобы обеспечивать своевременную экологическую сертификацию таких технологий;

12. *просит* Совет обеспечить, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) 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;

13. *настоятельно призывает* государства-члены из регионов мира, которые в настоящее время недопредставлены в САЕР, привлечь необходимых экспертов к участию в технической работе Комитета;

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;

15. *настоятельно призывает* государства-члены по возможности следовать положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 9 постановляющей части настоящего добавления;

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 С

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

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что цель ИКАО заключается в содействии достижению максимальной 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* (Дос 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 (Дос 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 САЕР 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 Дос 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 С и Е 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 Е

### 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 С 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, соответствующие 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 (Дос 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;
- b) 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;

- е) обеспечивать предоставление местному населению, проживающему вблизи аэропортов, понятной информации, касающейся полетов воздушных судов и их воздействия на окружающую среду;

4. *просит* Совет:

- а) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Doc 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
- б) 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 САЕР 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 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 САЕР нового Стандарта по сертификации по шуму для сверхзвуковых самолетов при LTO, который после принятия будет включен в том I Приложения 16;

3. *порукает* 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;

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 Н

### 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 САЕР 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 NO<sub>x</sub>, TЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

*признавая*, что в осознании влияния нелетучей составляющей эмиссии TЧ достигнут значительный прогресс и что по-прежнему ведутся научные и технические работы по более точной оценке летучей составляющей эмиссии TЧ,

*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 авионавигационное 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 TЧ, NO<sub>x</sub> 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.

**Резолюция А42-21. 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, и *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,

*признавая,* что доля эмиссии международной авиации по-прежнему составляет менее 2 % общей глобальной эмиссии CO<sub>2</sub> 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 °С сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °С 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 °С по сравнению с доиндустриальными уровнями и предусматривает продолжение усилий по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °С 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 °С по сравнению с 2 °С, и содержится решение продолжать усилия по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °С,

*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, 40-й и 41-й сессиях в 2013, 2016, 2019 и 2022 годах, соответственно,

*напоминая о* большом объеме работы ИКАО по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в свете температурных целей 2 °С и 1,5 °С Парижского соглашения;

*признавая*, что Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, в котором на глобальном уровне оценивается техническая возможность различных сценариев по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе авиации выступал 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,

*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<sub>2</sub> 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 (САЕР) для оценки прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, направленных на достижение LTAG, включая прошлые и будущие меры по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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* 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<sub>2</sub> для самолетов, рекомендованный САЕР, 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<sub>2</sub>,

*приветствуя* оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершленную 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, ноябре 2021 года и в апреле 2024 года, и *признавая* 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 (СAAF/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 разработка СAAF/1 Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF) была учтена в инструментах ИКАО для отслеживания результатов использования более чистых источников энергии, которые 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 (СAAF/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 смесового 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>, 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 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 (СAAF/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,

*также приветствуя* утверждение Советом в июне 2024 года дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций СААФ/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 А37-19 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 А37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям А38-18, А39-2, А40-18 и А41-21 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 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<sub>2</sub>"*, создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (ЕВТ) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (МАС),

*с удовлетворением отмечая*, что по состоянию на июль 2025 года 150 государств-членов, на долю которых приходится более 99 % 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<sub>2</sub> 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* 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, признавая важность создания межгосударственных партнерств, инициатив, а также механизмов международного сотрудничества и партнерств с соответствующими заинтересованными сторонами в свете 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<sub>2</sub>, 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 A42-20 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"* и резолюцией A42-22 *"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 А41-20, А41-21 и А41-22 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;

9. *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<sub>2</sub> авиации в поддержку достижения LTAG, *и постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную желательную Концепцию, предусматривающую сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> 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;

10. *порукает* Совету при технической поддержке САЕР внедрить методику мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR) для оценки прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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 СААФ/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;

11. *просит* Совет продолжать отслеживать ход реализации и процесс обновления дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций СААФ/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;

12. *далее рекомендует* всем государствам представлять в ИКАО добровольные планы действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и обновлять их с кратким изложением соответствующей политики, действий и дорожных карт, включая долгосрочные прогнозы;

13. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2027 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;

14. *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;

15. *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 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;

16. *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<sub>2</sub>;

17. *в частности, просит* Совет провести при техническом содействии САЕР 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;

18. *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<sub>2</sub> международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

19. *признавая* необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO<sub>2</sub> 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;

20. *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*";

21. *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<sub>2</sub> 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. 24 с) 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 АСТ-SAF и *настоятельно призывает* государства и другие заинтересованные стороны регулярно вносить существенные взносы в этот Фонд;
- h) распространение опыта осуществления программы АСТ-SAF на программу АСТ-LTAG для оказания дополнительной поддержки в реализации других мер по сокращению эмиссии (например, в области авиационных технологий, эксплуатации воздушных судов);

22. *просит* Совет разработать программу АСТ-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 АСТ-CORSIA и АСТ-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);

23. *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<sub>2</sub> авиации;

24. *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<sup>1</sup> 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<sup>2</sup>, 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. 10 выше;

---

<sup>1</sup> См. добавление G документа A42-WP/25.

<sup>2</sup> См. добавление G документа A42-WP/25.

25. *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;

26. *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<sub>2</sub>, и технологических и эксплуатационных мер по устранению такого воздействия;

27. *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;

28. *рекомендует* Совету и государствам-членам сотрудничать с соответствующими организациями в целях достижения максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> внутри авиационного сектора (например, технологии, полеты и виды топлива), признавая, что наибольшее потенциальное воздействие на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации окажут меры, связанные с топливом;

29. *призывает* Совет и государства-члены быть в курсе инновационных авиационных технологий, новых типов полетов, способствующих сокращению эмиссии, и SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с 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 пп. 30–35 ниже;

30. *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<sub>2</sub>;

31. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> 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;

32. *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 "экологических" 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;

33. *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;

34. *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 источников энергии для авиации, в соответствии с национальными обстоятельствами;
- b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов и других мер политики, поощряющих расширение масштабов производства и разработки 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 методiku 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;
- e) принимать меры по обеспечению устойчивости производства видов авиационного топлива, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства;

35. *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 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 АСТ-SAF ИКАО;
- b) продолжать использование инструментов ИКАО для отслеживания результатов использования более чистых источников энергии;
- 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) продолжать формировать общее представление о будущем использования SAF, 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) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;
- f) 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) 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 10 выше, и создать CAAF/4 не позднее 2028 года в целях обновления амбициозных задач на основе развития рынка во всех регионах;

36. *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;

37. *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 (PM) для международной авиации:

- a) PM должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) PM должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) PM должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) PM должны быть прозрачными и простыми в административном плане;
- e) PM должны быть экономически эффективными;
- f) PM не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO<sub>2</sub> международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) PM 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<sub>2</sub>;
- 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.

**Резолюция А42-22. 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 А38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (РМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения,

*напоминая,* что резолюция А38-18 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 А39-3 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 (СЕС), его Техническим консультативным органом (ТАВ) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в поддержку внедрения CORSIA,

*приветствуя* принятие второго 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 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 (ТАВ), 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<sub>2</sub>,

*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 в 2021 году, 107 государств в 2022 году, 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 периодическом обзоре CORSIA, проведенном Советом в 2022 году при техническом участии CAEP, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и соответствующих сценариев восстановления эмиссии CO<sub>2</sub> 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,

*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<sub>2</sub> 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 механизм кредитования в рамках Парижского соглашения (РАСМ), для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам,

*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 A42-20 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A42-21 "Сводное заявление о

*постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* заменяют резолюции A41-20, A41-21 и A41-22 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> международной авиации, а также отслеживать и представлять отчеты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методiku, 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, что ежегодный объем эмиссии CO<sub>2</sub>, 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, что новый участник<sup>1</sup> 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<sub>2</sub> международной авиации в год; самолеты с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 5700 кг; или самолеты, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях;

---

<sup>1</sup>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.

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 Ассамблей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы и *просит* Совет подготовить методiku 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<sub>2</sub> международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации;

19. *просит* осуществить следующие действия в целях внедрения CORSIA:

- a) Совету при технической поддержке со стороны САЕР обновлять по необходимости том IV Приложения 16 и том IV Технического руководства по окружающей среде;
- b) Совету при технической поддержке со стороны САЕР 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<sub>2</sub>", "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 ТАВ;
- 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 СЕС и САЕР;
- 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 (РАСМ), отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при технической поддержке со стороны ТАВ и САЕР, 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" (АСТ-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<sub>2</sub>, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.

**Резолюция А42-23. 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 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 наращивания потенциала и поддержки внедрения по состоянию на день закрытия 42-й сессии Ассамблеи;

2. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А41-25.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Программа 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)А Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций от 15 августа 1949 года, утвержденная резолюцией Генеральной Ассамблеи от 16 ноября 1949 года и одобренная резолюцией А4-20 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 А35-21 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 А39-23 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 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 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 Программы наращивания потенциала и внедрения и соответствующие поступления по линии Фонда на административное и оперативное обслуживание (АОС) 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 наращивания потенциала и внедрения в предыдущем трехлетнем периоде резко сократился, а финансовое положение Фонда AOSC существенно ухудшилось, что усугубляется беспрецедентными последствиями пандемии COVID-19 и медленными темпами восстановления 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 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,

#### *Программа наращивания потенциала и внедрения*

1. *признает* важную роль Программы наращивания потенциала и внедрения в 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 Программа наращивания потенциала и внедрения, осуществляемая в рамках правил, положений и процедур ИКАО, является 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 и инструктивных материалов, а также в развитии и модернизации инфраструктуры их администраций гражданской авиации, наращивании потенциала и 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;

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;

5. *подтверждает*, что в рамках имеющихся финансовых возможностей следует укрепить Программу наращивания потенциала и внедрения ИКАО на уровне Штаб-квартиры, региональных бюро и отделений на местах, с тем чтобы предоставить Организации возможность более эффективно и эффективно исполнять свою роль без увеличения расходов на проекты;

6. *подтверждает*, что улучшения сотрудничества и координации программ, проектов и деятельности ИКАО в области наращивания потенциала и поддержки внедрения следует добиваться путем четкого разграничения полномочий и видов деятельности каждого управления в целях предотвращения дублирования и избыточности;

7. *порукает* 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 АОСР по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде АОСР и лишь в крайнем случае допускается обращаться за помощью в бюджет Регулярной программы;

9. *порукает* Генеральному секретарю внедрить меры повышения эффективности, направленные на постепенное снижение расходов на административное обеспечение, относимых на счет проектов, продуктов и услуг по линии наращивания потенциала и поддержки внедрения;

10. *подтверждает*, что возмещаемые Организацией затраты на вспомогательное обслуживание, предоставляемое Управлению 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 наращивания потенциала и внедрения ИКАО для реализации своих проектов в области гражданской авиации;

12. *порукает* 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 Программы наращивания потенциала и внедрения ИКАО в целях оказания поддержки осуществлению своих программ в области гражданской авиации;

*Расширение оказываемой со стороны ИКАО поддержки в области наращивания потенциала и внедрения*

15. *подтверждает*, что при переходе к ориентированной на коммерческие принципы системе обеспечения финансовой устойчивости деятельности Управления 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 практики 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 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, 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 скоординированные и последовательные действия, направленные на обеспечение постепенной реорганизации технической помощи и технического сотрудничества, с тем чтобы наращивание потенциала и поддержка внедрения 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 усовершенствованного подхода "Единая ИКАО" для достижения более высокой степени синергии;

19. *рекомендует* использовать системы и инструменты для совершенствования планирования, развития и управления в области наращивания потенциала и поддержки внедрения и *поручает* Генеральному секретарю предоставить необходимые средства для обеспечения доступности этих технологий для более эффективной поддержки государств-членов;

20. *подтверждает*, что ИКАО при осуществлении Программы наращивания потенциала и внедрения 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 в области гражданской авиации.

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **Финансирование программ, проектов и мероприятий по наращиванию потенциала и поддержке внедрения**

*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 наращивания потенциала и внедрения, за немногими исключениями, финансируется развивающимися странами, предоставляющими средства для своих собственных проектов,

*принимая во внимание*, что администрации гражданской авиации наименее развитых стран (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 Программы 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 обуславливает 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 *порукает* 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 наращивания потенциала для развивающихся стран и оказания им 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 Программе наращивания потенциала и внедрения увеличить объем оказываемой государствам поддержки в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития и экологической устойчивости, обеспечивая тем самым, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания; *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 наращивания потенциала и внедрения финансовые взносы и взносы в натуральном выражении на проекты, 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 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 Рекомендуемой 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. *порукает* 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 С

### Осуществление 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 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 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 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) 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 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 по вопросам наращивания потенциала и внедрения за предоставлением консультаций, продуктов и услуг в области наращивания потенциала и поддержки внедрения и обеспечением соответствия проектов положениям SARPS ИКАО,

1. *обращает внимание* Договаривающихся государств, обращающихся 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 Программу наращивания потенциала и внедрения ввиду обеспечиваемых значительных сопутствующих преимуществ;

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 с учетом авиационных проблем, потребностей и возможностей, включая новые и передовые технологии;

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, 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 реестр экспертов ИКАО;

12. *просит* Генерального секретаря стимулировать широкое использование показателей эффективности для объективной оценки влияния деятельности в области наращивания потенциала и поддержки внедрения на эффективность внедрения SARPS ИКАО;

13. *поощряет* использование государствами предлагаемых Управлением по вопросам наращивания потенциала и внедрения на основе возмещения расходов услуг по обеспечению качества при надзоре за проектами, осуществляемыми третьими сторонами 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.

**Резолюция А42-24. Следующее поколение авиационных специалистов. 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 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 государств-членов, региональных организаций, представителей отрасли и учебных заведений играет важную роль в привлечении, обучении и удержании следующего поколения авиационных специалистов, признавая важность содействия равным возможностям и расширению прав женщин в процессе развития авиационной рабочей силы,

1. *настоятельно призывает* государства-члены работать с соответствующими заинтересованными сторонами для определения долгосрочных потребностей в людских ресурсах и разработки стратегий для привлечения, обучения и удержания перспективных кадров 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 (ТПП), 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 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 авиационных специалистов, оказывая тем самым содействие 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. *порукает* 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.

## **Резолюция А42-25. 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 в Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 гг. отмечены реальные и потенциальные преимущества, которые инновации приносят 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 гражданской авиации 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 регулируемыми органами на национальном, региональном и глобальном уровнях новых методов, а также предоставления со стороны ИКАО соответствующих рамочных механизмов для содействия своевременному анализу и оценке инновационных достижений на технологически нейтральной основе,

*принимая во внимание* Политику ИКАО в области инноваций,

1. *порукает* Совету обеспечить реализацию Политики в области инноваций;
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;
3. *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. *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. *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 А40-27.

#### **Резолюция А42-26. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что *Конвенция о международной гражданской авиации* устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным, согласованным и устойчивым образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

*принимая во внимание*, что воздушный транспорт имеет основополагающее значение для устойчивого развития экономики государств благодаря поощрению и упрощению формальностей в сфере туризма и торговли,

*принимая во внимание*, что странам, особенно развивающимся, все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,

*принимая во внимание*, что Организация на постоянной основе готовит для государств-членов инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и обоснованными и доводиться до сведения государств-членов с помощью наиболее эффективных средств,

*принимая во внимание*, что государства-члены должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить соответствующий инструктивный материал и проводить исследования,

*принимая во внимание*, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом больше внимания внедрению политики в области воздушного транспорта и соответствующего инструктивного материала в соответствии с целью *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB), а не рассмотрению возможности разработки стандартов в рамках этой стратегической цели,

*принимая во внимание*, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своей стратегической цели *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"* должны оказывать содействие государствам-членам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации, а также созданию благоприятной среды для устойчивого развития международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что Организация разработала *Руководство ИКАО по экономическим и финансовым мерам по уменьшению влияния вспышки коронавируса на авиацию* для государств-членов и отрасли, чтобы помочь им справиться с экономическими последствиями пандемии COVID-19, смягчить возникшие проблемы с ликвидностью и финансовые трудности, а также укрепить устойчивость отрасли к будущим кризисам,

*принимая во внимание*, что в министерской декларации Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021) подтверждается важность оказываемой авиационному сектору поддержки, включая экономическую и финансовую помощь, для поддержания работы и обеспечения предоставления основных услуг при сохранении добросовестной конкуренции и равных возможностей,

*принимая во внимание*, что Организация приняла решение о созыве в 2026 году седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7) в качестве глобальной платформы для выработки политики и решений, определяющих меры по улучшению экономического регулирования в целях содействия развитию надежной, экономически жизнеспособной и доступной системы гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что необходимо интегрировать экономическое развитие воздушного транспорта во все аспекты авиационной деятельности, особенно в сквозных областях, чтобы понять взаимное влияние различных действий на экономическое развитие воздушного транспорта,

*принимая во внимание* важность участия государств-членов в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта по состоянию на день закрытия 42-й сессии Ассамблеи:

- Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.
- Добавление В. Налогообложение.
- Добавление С. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.
- Добавление D. Авиационные данные и статистика.
- Добавление Е. Прогнозирование, планирование и экономический анализ.

2. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом и Генеральным секретарем в соответствующих документах ИКАО;

3. *настоятельно призывает* государства-члены прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, оперативно представлять полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее работы в области воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* государства-члены при осуществлении функций регулирования учитывать разработанные ИКАО основные принципы и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Дос 9587 "*Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*";

5. *просит* Совет придавать особое значение проблемам финансирования авиационной инфраструктуры и наращивания потенциала в соответствии с уровнем прогнозируемого роста, в особенности в развивающихся странах;

6. *просит* Совет консультироваться с квалифицированными представителями государств-членов, когда, по его мнению, это будет содействовать работе над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание рабочих групп или исследовательских групп Секретариата, состоящих из таких квалифицированных экспертов, которые могут проводить совещания или вести работу по переписке, представляя затем доклад Авиатранспортному комитету в соответствии с документом Дос 9482 "*Директивы группам экспертов Авиатранспортного комитета и Комитета по авиационной безопасности*";

7. *просит* Совет созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все государства-члены, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность принятия конструктивных действий по ним;

8. *просит* Совет и Генерального секретаря знакомить государства-члены с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом и содействовать их использованию;

9. *просит* Совет и Генерального секретаря продолжать распространять информацию и повышать осведомленность о министерской декларации Конференции высокого уровня по COVID-19, одновременно прилагая усилия по выполнению соответствующих положений Декларации;

10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря и впредь использовать свои добрые услуги для распространения информации и повышении осведомленности глав государств и правительств о социально-экономических преимуществах воздушного транспорта для их национальной экономики;

11. *просит* Совет и Генерального секретаря предпринять необходимые действия по выполнению резолюций и решений Ассамблеи, касающихся деятельности Организации в области воздушного транспорта, а также осуществлять мониторинг и оказывать поддержку государствам при внедрении политики ИКАО в области воздушного транспорта;

12. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и информировать Ассамблею о необходимости внесения в него изменений;

13. *просит* Совет обеспечить актуальность политики и инструктивного материала ИКАО в области воздушного транспорта и их соответствие изменениям и потребностям государств-членов, сохраняя при этом основные принципы, на которых они основаны;

14. *просит* Совет разработать многоформатные тематические рамки для обеспечения максимальной посещаемости, эффективного взаимодействия и оптимальных результатов на АТConf/7;

15. *просит* Совет разработать политику, которая позволит усилить координацию по сквозным вопросам, связанным с экономическим развитием воздушного транспорта, с тем чтобы систематически интегрировать аспекты экономического развития во все виды деятельности и программы ИКАО и реализовать сквозную повестку дня, которая обеспечит эффективное достижение стратегической цели экономического развития воздушного транспорта;

16. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А41-27.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

#### Раздел I. Базовые принципы и долгосрочная концепция

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что приведенные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, унификации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта и способствуют этому развитию,

*принимая во внимание*, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам либерализации международного воздушного транспорта, особенно вопросам обмена коммерческими правами, включая права перевозок, по-прежнему остается одной из целей Организации,

*принимая во внимание*, что в рамках Конвенции государства-члены имеют множество различных целей и принципов и правил в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

*принимая во внимание*, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация соответственно разработала руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые положения и соглашения о воздушном сообщении,

*принимая во внимание*, что огромное воздействие COVID-19 на авиационный сектор с точки зрения устойчивости, стабильности или восстановления требует взаимодействия между различными политическими и техническими областями для поиска адекватных решений для сектора;

*принимая во внимание*, что большинство международных воздушных перевозок регулируется двусторонними или многосторонними соглашениями о воздушном сообщении (АСА), заключенными между государствами или региональными группами государств, которые совершенно необходимы для международных воздушных перевозок, поскольку они обеспечивают предсказуемые рамки, в которых авиаперевозчики могут осуществлять и поддерживать будущие воздушные перевозки, и поэтому любые ограничения, введенные в связи с кризисом, следует сводить к минимуму и приводить в соответствие с требованиями АСА;

*принимая во внимание*, что существует необходимость более глубокого понимания проблем и выгод, связанных с либерализацией доступа к рынку как пассажирских, так и грузовых перевозок,

*принимая во внимание*, что предоставление регулярного и надежного авиатранспортного обслуживания имеет основополагающее значение для развития экономики государств, особенно развивающихся государств, включая те из них, которые зависят от туризма,

*принимая во внимание*, что Организация приняла долгосрочный концептуальный план по либерализации международного воздушного транспорта, в котором говорится: "Мы, государства – члены Международной организации гражданской авиации, принимаем решение активно поддерживать текущий процесс либерализации международного воздушного транспорта, с тем чтобы он приносил пользу всем заинтересованным сторонам и экономике в целом. Мы руководствуемся необходимостью обеспечить соблюдение самых высоких уровней безопасности полетов и авиационной безопасности, а также принципа справедливых и равных возможностей для всех государств и их заинтересованных сторон",

*принимая во внимание*, что выполнение государствами-членами положений Конвенции и всеобщее соблюдение Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальской конвенции 1999 года), Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаунской конвенции) и ее Протокола по вопросам, касающимся авиационного оборудования, и других документов ИКАО по регулированию международных воздушных перевозок позволит способствовать достижению целей Организации и упростит этот процесс,

*принимая во внимание*, что при разработке национальных или региональных политики и правил международных воздушных перевозок следует надлежащим образом учитывать интересы потребителей,

*принимая во внимание*, что обсуждения в Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта свидетельствуют о широкой поддержке изучению экономических и нормативных аспектов международных полетов беспилотных воздушных судов, учитывая рост масштабов их использования,

1. *настоятельно призывает* все государства-члены при разработке политики и нормативной практики принимать во внимание и применять *долгосрочную концепцию ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*;

2. *рекомендует* государствам-членам продолжать осуществлять либерализацию доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают их потребностям и обстоятельствам, должным образом учитывая интересы всех заинтересованных сторон, изменение экономических условий и требований инфраструктуры, а также принципы, касающиеся мер гарантий, предназначенных для обеспечения постоянного и эффективного участия всех государств, включая принцип особого учета интересов и потребностей развивающихся стран;

3. *настоятельно призывает* государства-члены избегать принятия односторонних и экстерриториальных мер, которые могут иметь отрицательные последствия для упорядоченного, устойчивого и гармоничного развития международного воздушного транспорта и обеспечивать, чтобы внутренняя политика и национальное законодательство не применялись к международному воздушному транспорту без надлежащего учета его особых характеристик;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не стали участниками СТМВС, Монреальской конвенции 1999 года, Кейптаунской конвенции и Протокола к ней и других документов ИКАО, регулирующих международные воздушные перевозки, в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к ним;

5. *настоятельно призывает* все государства-члены для повышения прозрачности регистрировать все соглашения и договоренности в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

6. *настоятельно призывает* государства-члены в полном объеме информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых значительных изменениях в процессе либерализации;

7. *призывает* государства обеспечить, чтобы национальные правила в области воздушного транспорта отражали и дополняли основные приоритеты ИКАО;

8. *настоятельно призывает* государства-члены при обмене правами на доступ к рынку в рамках соглашений о воздушном сообщении должным образом учитывать характерные особенности грузовых авиаперевозок, обеспечивая при этом предоставление соответствующих прав и эксплуатационную гибкость в целях содействия развитию грузовых авиаперевозок, в том числе способствующих электронной торговле;

9. *настоятельно призывает* государства-члены при рассмотрении вопросов, касающихся распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время, надлежащим образом учитывать потребности и беспокойство других государств и прилагать все усилия к тому, чтобы путем консультаций между заинтересованными сторонами на транспарентной и недискриминационной основе устранять любую беспокойность, а также уважать и применять принцип сбалансированного подхода ИКАО при введении нормативных положений в области управления авиационным шумом в аэропортах;

10. *настоятельно призывает* государства-члены и заинтересованные стороны учитывать и применять высокоуровневые, не носящие обязательного характера и неперскриптивные основные принципы ИКАО в области защиты прав потребителя при разработке политики и в нормативной и эксплуатационной практике, в том числе в случаях серьезных нарушений, оказывающих воздействие на авиацию, а также информировать ИКАО о полученном опыте или о вопросах, возникших при их применении;

11. *просит* Совет решительно поддержать обмен мнениями и передовой практикой по вопросу применения основных принципов ИКАО в области защиты прав потребителей, поскольку эта деятельность может способствовать обеспечению совместимости национальных или региональных режимов, учитывая требующуюся государствам гибкость, исходя из их социальных, политических и экономических особенностей;

12. *рекомендует* государствам-членам с выгодой для себя продолжать пользоваться преимуществами конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), которая способствует повышению эффективности переговоров и консультаций о воздушных сообщениях;

13. *рекомендует* государствам-членам разработать соответствующие национальные стратегии, направленные на повышение конкурентоспособности и привлекательности авиационного сектора с точки зрения набора и удержания персонала;

14. *просит* Совет продолжать обеспечивать более глубокое понимание преимуществ и проблем либерализации и препятствий на пути открытия доступа к рынку, с тем чтобы в свое время провести дальнейшее рассмотрение вопроса о разработке многостороннего подхода;

15. *просит* Совет через Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) пересмотреть типовое соглашение ИКАО о воздушном сообщении (TASA) в поддержку двусторонних и многосторонних договоренностей государств-членов. TASA следует рассматривать как "живой документ", в котором учитываются динамичный характер и технологическое развитие отрасли и отражаются различные варианты для содействия переговорам, повышения осведомленности и налаживания диалога, при этом сохраняя нейтральный и необязывающий характер;

16. *просит* Совет продолжать следить за развитием отрасли беспилотных авиационных систем (БАС), поддерживать и координировать сбор и обмен информацией и передовым опытом по вопросам экономического регулирования беспилотных воздушных судов среди государств-членов;

17. *просит* Совет продолжать содействовать использованию и соблюдению ключевых принципов *Руководства ИКАО по экономическим и финансовым мерам*, которое должно обновляться по мере необходимости;

18. *просит* Совет установить надлежащее взаимодействие между различными комитетами, группами экспертов и рабочими органами в рамках Организации, чтобы обеспечить надлежащее рассмотрение их соответствующих областей политики в рамках их соответствующей работы;

19. *просит* Совет продолжить деятельность по активизации диалога и обмена информацией с государствами-членами и отраслью, принимая во внимание цели *долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта* и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, применимость и уместность существующих многосторонних договоров по воздушному праву, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6);

20. *просит* Совет продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, следует ли со временем рекомендовать государствам-членам применять аналогичные или другие меры на более широкой основе;

21. *просит* Совет для удобства доступа государств-членов обновить TASA, включив в него инструктивные материалы в целях обеспечения сохранения предсказуемой рамочной основы, формируемой ASA, в условиях кризисов, воздействующих на международные воздушные перевозки;

22. *просит* Совет продолжить сравнительное и аналитическое изучение политики и практики государств-членов в области регулирования воздушного транспорта, включая положения соглашений о воздушных сообщениях, и обмениваться такой информацией с государствами-членами;

23. *просит* Совет изучить адекватность существующей экономической нормативной базы в свете возникающих отраслевых тенденций, включая узкие места в цепочках поставок, и обеспечить координацию деятельности ИКАО, направленной на устранение нехватки человеческого капитала, с тем чтобы она могла реагировать на динамичные вызовы, с которыми сталкивается глобальный авиационный сектор.

## **Раздел II. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что строгое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия для выдачи разрешения авиакомпаниям на использование маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

*принимая во внимание,* что либерализацию условий назначения авиакомпаний и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

*принимая во внимание,* что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации без ущерба для обязательств государств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности,

*принимая во внимание,* что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены продолжать процесс либерализации в сфере владения авиаперевозчиками и контроля над ними (с учетом потребностей и ситуации), используя для этого различные существующие меры, такие как включение в двусторонние соглашения о воздушном сообщении освобождений от ограничений по владению и контролю или положений о назначении, признавая концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп, а также мер, рекомендованных ИКАО;

2. *настоятельно призывает* государства-члены признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого государства или государств, в особенности развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

3. *настоятельно призывает* государства-члены признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним государством или государствами авиакомпании другого государства или государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого государства или государств, или его или их граждан;

4. *настоятельно призывает* государства-члены рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиaperевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. *предлагает* государствам-членам, имеющим опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, предоставлять Совету на постоянной основе информацию о таком опыте, с тем чтобы Организация располагала данными, которые могли бы быть полезными для государств-членов;

6. *просит* Совет оказывать помощь (по запросу) государствам-членам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных перевозок, как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

### **Раздел III. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования и конкуренция**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что некоторые экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, введенные в одностороннем порядке на национальном уровне, негативно воздействуют на стабильность международных воздушных перевозок, имеют тенденцию к созданию несправедливой дискриминационной торговой практики в этой области и могут быть несовместимы с основными принципами Конвенции и упорядоченного и гармоничного развития международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что один из ключевых принципов, рекомендованных Целевой группой Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА) для безопасного, надежного и устойчивого возобновления и восстановления деятельности глобального авиационного сектора после катастрофических последствий пандемии COVID-19, заключается в том, что государства и финансовые учреждения учитывают необходимость оказания прямой и/или косвенной помощи различными соразмерными и транспарентными способами,

*принимая во внимание,* что для содействия унификации и согласованности нормативных подходов и практики в области международного воздушного транспорта, включая вопросы конкуренции, Организация подготовила для применения государствами основные руководящие указания,

1. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать принцип добросовестной конкуренции как общий важный принцип осуществления международных воздушных сообщений;

2. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать законы и политику о конкуренции в области воздушного транспорта, принимая во внимание национальный суверенитет, и учитывать руководящие принципы ИКАО по вопросам конкуренции;

3. *настоятельно призывает* государства-члены при решении вопросов, связанных с международным воздушным транспортом, поощрять взаимодействие между региональными и/или национальными полномочными антимонопольными органами, включая вопросы, связанные с одобрением альянсов и слияний;

4. *рекомендует* государствам-членам включать основные принципы справедливых и равных возможностей для конкуренции, недискриминации, транспарентности, унификации, совместимости и сотрудничества, изложенные в Конвенции и зафиксированные в политике и инструктивном материале ИКАО, в национальное законодательство, нормы, правила и соглашения о воздушном сообщении;

5. *просит* Совет разработать такие механизмы, как форумы обмена информацией для улучшения сотрудничества, проведения диалога и обмена информацией о справедливой конкуренции между государствами в целях использования сопоставимых подходов к регулированию международного воздушного транспорта;

6. *просит* Совет продолжать отслеживать события, касающиеся конкуренции в области международного воздушного транспорта, и по мере необходимости обновлять свою политику и инструктивный материал по справедливой конкуренции.

#### **Раздел IV. Торговля услугами**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ), принятое Всемирной торговой организацией (ВТО), содержит определенные аспекты, имеющие отношение к международному воздушному транспорту,

*принимая во внимание,* что ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений Конвенции о международной гражданской авиации и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость продолжения изучения ИКАО будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;

2. *признает,* что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности и отстаивать в то же время интересы всех государств-членов, обеспечивая их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке основных руководящих указаний в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

- a) обеспечить координацию внутри национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы представители были полностью осведомлены о положениях *Конвенции о международной гражданской авиации*, характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание права и обязательства по отношению к тем государствам – членам ИКАО, которые не являются членами ВТО;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО при разработке основных руководящих указаний по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта, и рассмотреть возможность их применения;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *просит* ВТО, ее государства-члены и наблюдателей должным образом учитывать:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) конституциональную ответственность ИКАО по вопросам международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал и продолжающуюся деятельность ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта;

6. *просит* Совет:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в деле содействия процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;

- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать государства-члены;
- c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, ВТО и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Налогообложение

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что введение налогов на международный воздушный транспорт, то есть на воздушные суда, топливо и расходные технические запасы, доходы международных авиатранспортных предприятий, продажу или использование таких услуг может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

*принимая во внимание,* что политика ИКАО, содержащаяся в документе "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" (Дос 8632), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание* глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые государства-члены все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов за воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

*принимая во внимание,* что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А42-20 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха" (добавление Н "Влияние авиации на качество местного воздуха"),

*принимая во внимание,* что политика ИКАО в области налогообложения, содержащаяся в документе Дос 8632, дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

*принимая во внимание,* что Организация публикует и поддерживает в актуальном состоянии дополнение к документу Дос 8632, которое представляет собой сборник ответов государств-членов о ходе выполнения ими сводных резолюций по налогообложению,

*принимая во внимание*, что в статью 8 "Морские перевозки, внутренний водный транспорт и воздушный транспорт" *Типовой конвенции Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения в отношении между развитыми и развивающимися странами* была внесена поправка, которая меняет предложенные варианты принципа налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий,

1. *настоятельно призывает* государства-члены соблюдать *Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, содержащуюся в документе Дос 8632, и избегать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт;

2. *настоятельно призывает* государства-члены избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта;

3. *настоятельно призывает* государства-члены, по мере необходимости, предоставлять ИКАО информацию о ходе выполнения ими сводных резолюций по налогообложению в целях поддержания в актуальном состоянии добавления к документу Дос 8632;

4. *просит* Совет продолжить распространение политики ИКАО в области налогообложения, отслеживать события и по мере необходимости обновлять политику и дополнение к документу Дос 8632.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

#### Раздел I. Политика установления сборов

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что статья 15 Конвенции создает основу для применения сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание и предоставления информации о них,

*принимая во внимание*, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" (Дос 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание*, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных мерах рассматривается отдельно в резолюции А42-20 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха*" (добавление Н. *Влияние авиации на качество местного воздуха*)" и в резолюции А42-21 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*",

*принимая во внимание*, что Совету поручено вырабатывать для ознакомления государств-членов рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,

*принимая во внимание*, что государства-члены обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание при обеспечении сбалансированного учета соответствующих финансовых интересов поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны,

*принимая во внимание* растущую потребность государств в обеспечении достаточного и устойчивого финансирования в поддержку осуществления своих функций по регулятивному надзору, включая те, которые связаны с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и экономическим надзором;

*принимая во внимание*, что Совет принял основные руководящие принципы распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов в целях обеспечения справедливого режима для всех пользователей, которые фактически могут получить от обслуживания GNSS;

*принимая во внимание*, что принципы предоставления международной гражданской авиации аэронавигационного метеорологического обслуживания продолжают меняться, связанное с этим возмещение расходов должно и впредь осуществляться в соответствии с политикой ИКАО по установлению сборов;

*принимая во внимание* отсутствие консенсуса между государствами-членами относительно дальнейших планов по созданию глобального механизма возмещения расходов и то, что вследствие этого Совет постановил не проводить дальнейшую работу по разработке глобального механизма возмещения расходов на службы информации о космической погоде;

1. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно призывает* государства-члены определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в политике ИКАО, содержащейся в Дос 9082, независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* государства-члены делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания государством-членом за использование воздушными судами любого другого государства-члена аэропортов и аэронавигационных средств;

5. *настоятельно призывает* государства-члены принимать в рамках национальных законодательств, нормативных положений или политики, а также соглашений о воздушном сообщении принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и проведения консультаций, изложенные в политике ИКАО, которая представлена в документе Doc 9082, с целью обеспечить их соблюдение аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания;

6. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы нынешняя политика ИКАО в отношении возмещения расходов на меры и функции по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах и расходов поставщиков аэронавигационного обслуживания (изложенная в документе Doc 9082) осуществлялась таким образом, чтобы сборы с пользователей за обеспечение безопасности были разумными, экономически обоснованными и способствовали единообразию во всем мире;

7. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании руководящих принципов ИКАО при распределении связанных с GNSS расходов;

8. *настоятельно призывает* государства-члены при осуществлении экономических и финансовых мер в период кризиса поддерживать надлежащий баланс в соблюдении интересов поставщиков обслуживания и пользователей, включая пересмотр размера сборов, путем проведения эффективных консультаций и обеспечения рационального распределения бремени между всеми сторонами;

9. *просит* Совет продолжать обновлять по мере необходимости политику ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующий инструктивный материал в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб и эффективному сотрудничеству между поставщиками и пользователями, а также повышать эффективность политики в части реагирования на будущие кризисы;

10. *просит* Совет оценить механизмы для решения вопроса поддержания устойчивого финансирования функций государств по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и экономическому надзору, а также при необходимости обновить и/или разработать инструктивный материал, касающийся финансирования органов государственного надзора;

11. *просит* Совет продолжать обновлять по мере необходимости инструктивный материал по вопросу распределения связанных с GNSS расходов, а также рассмотреть вопрос о возмещении расходов на предоставление метеорологического обслуживания (MET) международной гражданской авиации;

12. *просит* Совет продолжать содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала в целях повышения осведомленности о них и внедрения их государствами-членами и их аэропортами и органами аэронавигационного обслуживания.

## **Раздел II. Управление авиационной инфраструктурой и ее финансирование**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что государства-члены уделяют все больше внимания вопросам повышения эффективности и рентабельности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

*принимая во внимание,* что государства-члены все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

*признавая* необходимость в долгосрочной перспективе инвестирования значительных средств в развитие и модернизацию качественной авиационной инфраструктуры, соизмеримой с прогнозируемым ростом объема перевозок, включая будущие потребности новых участников и соответствующие цели в области устойчивого развития,

*принимая во внимание,* что подавляющая часть инфраструктурных расходов авиационной отрасли оплачивается ею самой, а не финансируется за счет налогообложения, государственных инвестиций или субсидий,

*принимая во внимание,* что развитие инфраструктуры воздушного транспорта и глобальный план блочной модернизации авиационной системы (ASBU) требуют проведения необходимого экономического обоснования для обеспечения финансирования и кредитования процесса внедрения,

*принимая во внимание,* что стремительное увеличение количества новых участников воздушного пространства, в том числе, в частности, применительно к БАС и перспективной аэромобильности (ААМ), требует инвестиций в существующую и новую авиационную инфраструктуру в целях поддержки их включения в нее и обеспечения их безопасной и эффективной работы,

*напоминая* о том, что Декларация и структура *Плана действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке* была принята в рамках Ломейского плана действий по туризму (2017–2019 гг.) Африканского союза на третьем Всемирном форуме ИКАО по вопросам авиации (IWAF/3), прошедшем в ноябре 2017 года в Абудже (Нигерия),

1. *напоминает* государствам-членам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *рекомендует* государствам-членам рассматривать вопрос создания автономных структур для эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, принимая во внимание соображения экономической жизнеспособности, а также интересы пользователей и других заинтересованных сторон;

3. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить эффективное управление, к примеру, путем создания благоприятной институциональной и нормативно-правовой базы, использования подхода, ориентированного на данные, и сотрудничества и согласованного принятия решений транспортными ведомствами и другими министерствами, ответственными за соответствующие направления деятельности, которое может дать сильный импульс для роста инвестиций в авиационную инфраструктуру;

4. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать национальные и/или региональные программы и планы развития авиационной инфраструктуры, которые должны быть согласованы и увязаны с надлежащим образом сбалансированным развитием различных видов транспорта, связаны с национальными и/или региональными концепциями и стратегиями развития и соответствовать международным экономическим и финансовым принципам;

5. *рекомендует* государствам-членам формировать транспарентный, стабильный и предсказуемый инвестиционный климат в поддержку развития авиационной инфраструктуры, например, путем привлечения заинтересованных сторон, диверсификации источников финансирования и повышения роли частного сектора, в том числе за счет частных инвестиций, реформы в сфере бизнеса, частных финансовых инициатив, партнерств между государственным и частным секторами и различных систем стимулирования;

6. *рекомендует* государствам-членам рассмотреть целесообразность оказания финансовой и нормативной поддержки аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания в целях преодоления любых беспрецедентных экономических трудностей, вызванных пандемией COVID-19. Такая поддержка должна соответствовать принципу обеспечения справедливых и равных возможностей для конкуренции;

7. *просит* Совет продолжать разрабатывать и обновлять по мере необходимости инструктивный материал и инструменты финансирования развития и модернизации качественной авиационной инфраструктуры, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы ASBU;

8. *просит* Совет продолжать оценивать возникающие потребности в привлечении средств и финансировании, связанные с развитием технологий в отрасли, включая инвестиции в инфраструктуру для поддержки функционирования новых участников воздушного движения, таких как БАС и ААМ;

9. *просит* Совет регулярно обновлять Руководство ИКАО по экономическим и финансовым мерам по уменьшению влияния вспышки коронавируса на авиацию и содействовать его использованию;

10. *просит* Совет продолжать проводить и поддерживать соответствующую последующую работу по реализации положений *Декларации и структуры плана действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке* в рамках существующих механизмов, в частности в рамках Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI).

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Авиационные данные и статистика

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что программа ИКАО по авиационным данным и статистике создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и устойчивому развитию международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 67 Конвенции каждое государство-член берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиакомпании, выполняющие международные перевозки, представляли Совету необходимые данные и статистику,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет ввел требования в отношении данных и статистики о внутренних перевозках авиакомпаний, международных аэропортах и средствах на международных маршрутах,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет также ввел требования в отношении сбора данных и статистики о регистрации гражданских воздушных судов,

*принимая во внимание,* что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает сбор соответствующих данных, статистики и проведение анализа деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

*принимая во внимание,* что сотрудничество между международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных и статистических данных, может способствовать расширению масштаба, улучшению охвата и качества данных, исключению дублирования усилий и облегчению задачи государств по представлению статистической информации,

*принимая во внимание,* что роль ИКАО в деле обработки и распространения авиационных и статистических данных позволяет государствам использовать данные как важное средство обеспечения безопасного и упорядоченного развития перевозок, осуществляемых международной гражданской авиацией на надежной и рентабельной основе,

*признавая,* что аналитика авиационных данных находится на этапе преобразования, когда происходит увеличение скорости обработки и объема данных и появляются инновационные решения в области данных и искусственный интеллект (ИИ), позволяющие осуществлять их расширенный анализ,

*признавая* регулярное сотрудничество с государствами-членами в области анализа больших данных в части предоставления постоянно обновляемой аналитической информации об операционных и экономических последствиях, собираемой посредством инструментов бизнес-аналитики,

1. *настоятельно призывает* государства-члены назначать координаторов по авиационным и статистическим данным и прилагать все усилия к тому, чтобы представлять их в ИКАО своевременно и, по возможности, в электронной форме;

2. *рекомендует* государствам-членам использовать информационные панели с постоянно обновляемыми большими данными и ежемесячно проводить анализ для принятия решений на основе данных и удовлетворения потребностей в области потенциала, планирования и внедрения;

3. *просит* Совет с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать официальную статистику, в том числе путем обработки больших данных и использования ИИ, с целью более эффективного удовлетворения потребностей государств-членов и Организации;

4. *просит* Совет:

- a) продолжать собирать, обрабатывать и анализировать авиационные данные, включая большие данные, обеспечивая при этом единообразие авиационных и статистических данных, получаемых из различных источников, в целях упрощения процесса предоставления точных, надежных и последовательных данных, необходимых для принятия государствами информированного решения;
- b) осуществлять распространение представляющих общий интерес авиационных данных по воздушному транспорту и обмен ими с государствами-членами согласно принципам и положениям Конвенции и соответствующим решениям Организации;
- c) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с Организацией Объединенных Наций (ООН), ее учреждениями и другими международными организациями в сборе и распространении авиационных и статистических данных и их анализе, включая, при необходимости, большие данные;
- d) обеспечивать оказание ИКАО по просьбе государств-членов надлежащей помощи в деле совершенствования сбора авиационных и статистических данных и их анализа, включая внедрение новых технологий, таких как ИИ и аналитика больших данных.

## ДОБАВЛЕНИЕ E

### Прогнозирование, планирование и экономический анализ

#### Раздел I. Прогнозирование и планирование

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что государствам-членам для различных целей, связанных с планированием и внедрением, требуются глобальные и региональные прогнозы будущего развития гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что Совет, выполняя свои постоянные функции в области экономики воздушного транспорта, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

*принимая во внимание,* что Организации требуются специальные прогнозы для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем, а также экологического мониторинга,

1. *просит* Совет разрабатывать и обновлять прогнозы будущих тенденций и развития гражданской авиации и предоставлять их государствам-членам;

2. *просит* Совет продолжать обновлять единый комплект долгосрочных прогнозов перевозок, на основании которого можно подготавливать специальные или более детальные прогнозы для различных целей, таких как планирование аэронавигационных систем и экологический анализ;

3. *просит* Совет продолжать повышать точность и частоту обновления прогнозов посредством совершенствования методики прогнозирования и использования алгоритмов искусственного интеллекта, встроенных в большие данные.

## **Раздел II. Экономический анализ**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* постоянный интерес государств-членов, международных организаций, финансовых учреждений, а также авиационной, туристской и торговой отраслей к экономическому анализу воздушного транспорта, включая вклад авиации в глобальную, региональную и национальную экономики,

*принимая во внимание,* что результаты проводимых ИКАО экономических исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов авиакомпаний,

*принимая во внимание,* что ИКАО требуется экономический анализ для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

*принимая во внимание,* что среди государств-членов растет потребность в измерении их способности создавать и поддерживать ценность сектора гражданской авиации, для чего необходимо разработать методы определения индекса глобальной конкурентоспособности авиации;

1. *просит* Совет разработать методики и правила оценки прямого, косвенного и производного воздействия авиационной деятельности на национальную экономику в соответствии с международно признанными стандартами;

2. *просит* Совет периодически выпускать исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также влияния, которое может оказывать на авиатарифы изменение расходов;

3. *просит* Совет отслеживать события, проводить исследования по важным с глобальной точки зрения вопросам и обмениваться результатами своего анализа с государствами, международными организациями и отраслью;

4. *просит* Совет разработать стандартную методику для расчета индекса глобальной конкурентоспособности авиации для государств в целях максимального увеличения объема рыночного производства, экономической эффективности и производительности.

### **Раздел III. Авиапочта**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что авиапочта является неотъемлемой частью международного воздушного транспорта, на которую все большее влияние оказывает электронная торговля,

1. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу и согласно соответствующим соглашениям о сотрудничестве между ВПС и ИКАО представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация;

3. *просит* Совет в сотрудничестве с ВПС провести мониторинг и анализ международных логистических ограничений для электронной торговли.

**Резолюция А42-27. Бюджеты на 2026–2027–2028 гг.**

А. *Ассамблея* в отношении бюджета на 2026–2027–2028 гг. *отмечает*, что:

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил, а Ассамблея рассмотрела бюджетные сметы для бюджета Регулярной программы и ориентировочные бюджетные сметы на 2026, 2027 и 2028 финансовые годы;

2. в соответствии со статьями 49 е) и 61 Конвенции Ассамблея утверждает бюджет Организации;

3. в соответствии с финансовыми положениями VII и IX Совет представил, а Ассамблея рассмотрела ориентировочные бюджетные сметы для Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) и Фонда генерирования дополнительных доходов (ФГДД) на 2026, 2027 и 2028 финансовые годы.

В. *Ассамблея* в отношении бюджета Регулярной программы<sup>1</sup>

*постановляет:*

1. настоящим санкционируются на покрытие расходов в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы в канадских долларах на 2026, 2027 и 2028 финансовые годы:

**Бюджетные сметы на 2026–2027–2028 гг.**  
(кан. долл.)

<b>Цель/механизм реализации</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Итого</b>
А. Каждый полет безопасен и защищен	54 121 000	55 818 000	59 262 000	169 201 000
В. Авиация экологически устойчива	8 021 000	8 403 000	8 935 000	25 359 000
С. Авиация обеспечивает бесперебойную, доступную и надежную мобильность для всех	16 528 000	17 140 000	18 274 000	51 942 000
Д. Ни одна страна не остается без внимания	3 908 000	4 111 000	4 397 000	12 416 000
Е. Конвенция о международной гражданской авиации и другие международные договоры, законы и правила регулируют все вопросы	1 817 000	1 999 000	2 037 000	5 853 000
Ф. Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает достижение экономического процветания и общественного благополучия для всех	5 150 000	5 373 000	5 730 000	16 253 000
<b>Стратегические цели</b>	<b>89 545 000</b>	<b>92 844 000</b>	<b>98 636 000</b>	<b>281 024 000</b>
<b>Высокоприоритетные механизмы реализации</b>	<b>348 000</b>	<b>360 000</b>	<b>374 000</b>	<b>1 082 000</b>
<b>Вспомогательные механизмы реализации</b>	<b>30 161 000</b>	<b>31 466 000</b>	<b>32 843 000</b>	<b>94 470 000</b>
<b>Итого, предлагаемые ассигнования</b>	<b>120 054 000</b>	<b>124 670 000</b>	<b>131 853 000</b>	<b>376 577 000</b>
Операционные	120 004 045	124 512 456	131 759 850	376 276 352
Капитальные	49 955	157 544	93 150	300 648

<sup>1</sup> В стратегическую цель "Каждый полет безопасен и защищен" включена дополнительная сумма, распределение которой потребует тщательного анализа в целях приоритизации важных задач бизнес-плана, не обеспеченных финансированием.

2. ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

**Источники финансирования на 2026–2027–2028 гг.**  
(кан. долл.)

Источник финансирования	2026	2027	2028	Итого
a) Начисленные взносы государств	105 994 000	110 710 000	117 893 000	334 597 000
b) Перенос из излишка ФГДД	8 899 667	8 899 667	8 899 667	26 699 000
c) Оперативный резерв	1 400 000	1 300 000	1 300 000	4 000 000
d) Возмещение/перенос из Фонда АОС	2 760 333	2 760 333	2 760 333	8 281 000
e) Разные поступления	1 000 000	1 000 000	1 000 000	3 000 000
<b>ИТОГО</b>	<b>120 054 000</b>	<b>124 670 000</b>	<b>131 853 000</b>	<b>376 577 000</b>

*порукает* Совету продолжить работу по обеспечению долгосрочной финансовой устойчивости и жизнеспособности Организации и представить полученные результаты на следующей очередной сессии Ассамблеи.

**С. Ассамблея в отношении дополнения бюджета Регулярной программы:**

*признает* важность развития возможностей Организации в целях решения возникающих приоритетных задач и выполнения расширенных ролей и обязанностей, возложенных на нее государствами-членами;

*выражает* свою благодарность и признательность государствам-членам за их готовность сделать добровольный взнос в Стратегический фонд помимо их начисленных взносов в бюджет Регулярной программы, с тем чтобы поддержать выполнение бизнес-плана;

*признает*, что такое дополнительное финансирование будет основываться на шкале начисленных взносов, утвержденной Ассамблей для бюджета Регулярной программы на 2026–2027–2028 гг., в качестве рекомендуемого взноса в Стратегический фонд;

*признает* добровольный характер таких взносов и *подчеркивает*, что Стратегический фонд не подпадает под действие резолюции А39-31 Ассамблеи "Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения";

*призывает* государства-члены проинформировать Совет о своем намерении принять участие в этой инициативе в целях оказания содействия планированию и реализации деятельности, которая будет финансироваться из Стратегического фонда;

*призывает* государства-члены взять на себя обязательство сделать дополнительные добровольные взносы помимо их начисленных взносов в бюджет Регулярной программы и платежей в Стратегический фонд посредством представления писем-обязательств;

*признает* важность предоставления Секретариату гибкости в распределении ресурсов в рамках задач обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности как вызывающих наибольшую обеспокоенность государств-членов, а также других приоритетных задач бизнес-плана ИКАО на 2026–2028 гг. и *порукает* Секретариату представлять периодические доклады Совету о распределении и использовании этих ресурсов;

*одобряет* при условии соблюдения положений настоящей резолюции ориентировочную целевую сумму взносов государств-членов в Стратегический фонд на финансирование основных и первоочередных видов деятельности, предусмотренных бизнес-планом:

**Сметы Стратегического фонда на 2026–2027–2028 гг.**  
(в кан. долл.)

	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Итого</b>
Ориентировочная целевая сумма	3 500 000	3 500 000	3 500 000	10 500 000

D. *Ассамблея* в отношении ориентировочных бюджетных смет **Фонда AOSC**:

*признает*, что Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) финансируется в основном за счет сборов за осуществление проектов, выполнение которых поручено ИКАО с использованием средств из внешних источников финансирования, таких как правительства и другие источники;

*признает*, что Программа наращивания потенциала и внедрения не может быть определена с высокой степенью точности до тех пор, пока правительства стран-доноров и стран, получающих помощь, не примут решения по соответствующим проектам и суммам, подлежащим использованию в определенный год;

*признает*, что ввиду отмеченной выше ситуации приводимые ниже в канадских долларах (кан. долл.) ежегодные показатели бюджета AOSC на 2026, 2027 и 2028 годы представляют собой лишь ориентировочные бюджетные сметы:

	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
Ориентировочные бюджетные сметы	12 528 000	13 065 000	13 516 000

*признает*, что наращивание потенциала и внедрение является одним из важных средств содействия развитию и обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и устойчивости гражданской авиации;

*признает* положение, в котором находится Программа наращивания потенциала и внедрения в Организации, и необходимость принятия дальнейших управленческих мер;

*признает*, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде AOSC по итогам любого финансового года такой дефицит должен покрываться из накопленного излишка в Фонде AOSC, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой;

*постановляет*, что настоящим утверждаются ориентировочные бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание в рамках Программы наращивания потенциала и внедрения, при этом имеется в виду, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет AOSC в соответствии с положениями статьи IX Финансовых положений.

Е. *Ассамблея* в отношении ориентировочных бюджетных смет **ФГДД**:

*признает* последовательную поддержку Советом приносящей доход деятельности Секретариата в целях обеспечения устойчивости предлагаемого уровня отчислений ФГДД в бюджет Регулярной программы;

*признает*, что бюджетные сметы ФГДД не могут быть определены с высокой степенью точности до тех пор, пока не будет подтверждена ожидаемая сумма поступлений за предоставление обслуживания;

*признает*, что если в результате осуществления деятельности по генерированию доходов не удастся получить достаточный чистый профицит для перечисления требуемой суммы в бюджет Регулярной программы, то этот дефицит придется возмещать из Фонда оборотных средств, и если его по-прежнему не удастся покрыть полностью, то его должны будут восполнить государства-члены;

*признает*, что ввиду отмеченной выше ситуации приводимые ниже в канадских долларах (кан. долл.) ежегодные показатели бюджета ФГДД на 2026, 2027 и 2028 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

	2026	2027	2028
Ориентировочные бюджетные сметы	31 583 000	32 716 000	34 183 000

*постановляет*, что настоящим утверждаются ориентировочные бюджетные сметы Фонда генерирования дополнительных доходов, при этом имеется в виду, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет ФГДД в соответствии с положениями статьи VII Финансовых положений и политики в отношении деятельности по генерированию доходов.

#### **Резолюция А42-28. Взносы в Общий фонд на 2026, 2027 и 2028 годы**

*Ассамблея*,

1. *постановляет*, что суммы, начисляемые государствам-членам в качестве взносов за 2026, 2027 и 2028 гг. в соответствии со статьей 61 главы XII Конвенции, определяются согласно приведенной ниже шкале.

Государства-члены	Проект шкалы взносов на 2026, 2027, 2028 гг.
	%
Афганистан	0,06
Албания	0,06
Алжир	0,08
Андорра	0,06

Ангола	0,06
Антигуа и Барбуда	0,06
Аргентина	0,39
Армения	0,06
Австралия	1,67
Австрия	0,57
Азербайджан	0,08
Багамские Острова	0,06
Бахрейн	0,12
Бангладеш	0,16
Барбадос	0,06
Беларусь	0,06
Бельгия	0,64
Белиз	0,06
Бенин	0,06
Бутан	0,06
Боливия (Многонациональное Государство)	0,06
Босния и Герцеговина	0,06
Ботсвана	0,06
Бразилия	1,16
Бруней-Даруссалам	0,06
Болгария	0,06
Буркина-Фасо	0,06
Бурунди	0,06
Кабо-Верде	0,06
Камбоджа	0,06
Камерун	0,06
Канада	2,54
Центральноафриканская Республика	0,06
Чад	0,06
Чили	0,38
Китай	16,55
Колумбия	0,29
Коморские Острова	0,06
Конго	0,06
Острова Кука	0,06

Коста-Рика	0,06
Кот-д'Ивуар	0,06
Хорватия	0,06
Куба	0,08
Кипр	0,06
Чехия	0,24
Корейская Народно-Демократическая Республика	0,06
Демократическая Республика Конго	0,06
Дания	0,41
Джибути	0,06
Доминика	0,06
Доминиканская Республика	0,06
Эквадор	0,06
Египет	0,26
Сальвадор	0,06
Экваториальная Гвинея	0,06
Эритрея	0,06
Эстония	0,06
Эсватини	0,06
Эфиопия	0,35
Фиджи	0,06
Финляндия	0,36
Франция	3,24
Габон	0,06
Гамбия	0,06
Грузия	0,06
Германия	4,68
Гана	0,06
Греция	0,23
Гренада	0,06
Гватемала	0,06
Гвинея	0,06
Гвинея-Бисау	0,06
Гайана	0,06
Гаити	0,06
Гондурас	0,06
Венгрия	0,38
Исландия	0,07
Индия	1,18
Индонезия	0,53

Иран (Исламская Республика)	0,30
Ирак	0,10
Ирландия	0,84
Израиль	0,49
Италия	1,99
Ямайка	0,06
Япония	5,25
Иордания	0,06
Казахстан	0,13
Кения	0,08
Кирибати	0,06
Кувейт	0,21
Кыргызстан	0,06
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,06
Латвия	0,06
Ливан	0,06
Лесото	0,06
Либерия	0,06
Ливия	0,06
Литва	0,06
Люксембург	0,27
Мадагаскар	0,06
Малави	0,06
Малайзия	0,45
Мальдивы	0,06
Мали	0,06
Мальта	0,06
Маршалловы Острова	0,06
Мавритания	0,06
Маврикий	0,06
Мексика	1,00
Микронезия (Федеративные Штаты)	0,06
Монако	0,06
Монголия	0,06
Черногория	0,06
Марокко	0,13
Мозамбик	0,06
Мьянма	0,06
Намибия	0,06
Науру	0,06

Непал	0,06
Нидерланды	1,28
Новая Зеландия	0,30
Никарагуа	0,06
Нигер	0,06
Нигерия	0,10
Северная Македония	0,06
Норвегия	0,51
Оман	0,15
Пакистан	0,13
Палау	0,06
Панама	0,16
Папуа – Новая Гвинея	0,06
Парагвай	0,06
Перу	0,19
Филиппины	0,30
Польша	0,63
Португалия	0,36
Катар	1,27
Республика Корея	2,30
Республика Молдова	0,06
Румыния	0,25
Российская Федерация	1,75
Руанда	0,06
Сент-Китс и Невис	0,06
Сент-Люсия	0,06
Сент-Винсент и Гренадины	0,06
Самоа	0,06
Сан-Марино	0,06
Сан-Томе и Принсипи	0,06
Саудовская Аравия	1,04
Сенегал	0,06
Сербия	0,06
Сейшельские острова	0,06
Сьерра-Леоне	0,06
Сингапур	0,95
Словакия	0,10
Словения	0,06
Соломоновы Острова	0,06
Сомали	0,06

Южная Африка	0,19
Южный Судан	0,06
Испания	1,66
Шри-Ланка	0,07
Судан	0,06
Суринам	0,06
Швеция	0,58
Швейцария	0,91
Сирийская Арабская Республика	0,06
Таджикистан	0,06
Таиланд	0,48
Тимор-Лешти	0,06
Того	0,06
Тонга	0,06
Тринидад и Тобаго	0,06
Тунис	0,06
Турция	1,40
Туркменистан	0,06
Тувалу	0,06
Уганда	0,06
Украина	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	1,95
Соединенное Королевство	3,65
Объединенная Республика Танзания	0,06
Соединенные Штаты Америки	21,69
Уругвай	0,06
Узбекистан	0,06
Вануату	0,06
Венесуэла (Боливарианская Республика)	0,06
Вьетнам	0,27
Йемен	0,06
Замбия	0,06
Зимбабве	<u>0,06</u>
	<b><u>100,00</u></b>

## Резолюция А42-29. Фонд оборотных средств

*Ассамблея,*

1. *отмечает, что:*

- a) в соответствии с резолюцией А41-30 Совет представил доклад о достаточности объема Фонда оборотных средств и соответствующих полномочиях на производство займов, и Ассамблея рассмотрела этот вопрос;
- b) накопление задолженности по взносам, наряду с задержками с выплатой взносов за текущий год, продолжают создавать препятствия на пути к выполнению программы работы и обстановку финансовой неопределенности;
- c) учитывая прошлые тенденции, риск того, что объема Фонда оборотных средств может оказаться недостаточно для финансирования потребностей в обозримом будущем, ограничен;
- d) опыт показал, что, как правило, выплаты не производятся в начале года, когда они причитаются, и что ИКАО не может рассчитывать на поступление всех взносов даже к концу года, за который они начислены, и что такая неблагоприятная задержка в выполнении некоторыми государствами-членами своих финансовых обязательств по Конвенции ведет к потенциальному финансовому кризису в Организации, который может отразиться на всех государствах-членах;
- e) до тех пор, пока объем поступлений денежной наличности будет оставаться неопределенным, ИКАО будет нуждаться в Фонде оборотных средств в качестве резервного источника, который она может использовать для погашения неизбежных денежных обязательств;
- f) Совет периодически рассматривает финансовое положение Организации и объем Фонда оборотных средств.

2. *постановляет, что:*

- a) объем Фонда оборотных средств сохраняется на уровне 8,0 млн долл. США;
- b) Совет продолжает рассматривать объем Фонда оборотных средств и принимает решение о целесообразности его срочного увеличения;
- c) если обоснованность этого будет установлена Советом, то объем Фонда оборотных средств устанавливается на уровне не выше 10,0 млн долл. США при условии его увеличения за счет авансов, выплачиваемых новыми государствами, ставшими членами Организации после утверждения шкалы взносов. Такая корректировка Фонда оборотных средств будет основана на шкале взносов, действующей в течение того года, в отношении которого увеличение объема Фонда оборотных средств будет утверждено;
- d) Генеральный секретарь уполномочивается осуществлять, с предварительного одобрения Финансового комитета Совета, финансирование регулярных и дополнительных ассигнований, которые невозможно финансировать из Общего

фонда и Фонда оборотных средств, путем заимствования из внешних источников сумм, необходимых для выполнения срочных обязательств Организации, и Генеральному секретарю поручается возмещать такие суммы в кратчайшие сроки; общая сумма такой задолженности Организации в любое время не должна превышать 3,0 млн кан. долл. в течение трехлетнего периода;

- e) Совет представляет на очередных сессиях Ассамблеи доклад:
  - i) о случаях использования Фонда оборотных средств или полномочий производить займы;
  - ii) о потребности в увеличении или сокращении объема Фонда оборотных средств или суммы, предусматриваемой полномочиями производить займы;
- f) резолюция A41-30 утрачивает силу и заменяется настоящей резолюцией.

3. *настоятельно призывает:*

- a) все государства-члены выплачивать свои взносы как можно раньше в течение года, за который они причитаются, что позволит Организации уменьшить вероятность использования Фонда оборотных средств и внешних займов;
- b) государства-члены, имеющие задолженность, выполнить свои обязательства перед Организацией в кратчайшие сроки, как это предусматривается резолюцией A39-31.

**Резолюция A42-30. Утверждение счетов Организации за 2022, 2023 и 2024 финансовые годы и рассмотрение докладов об их ревизии**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Совет рассмотрел финансовые отчеты Организации и доклады внешнего ревизора за 2022, 2023 и 2024 финансовые годы и представил их на рассмотрение и утверждение Ассамблеи,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 49 f) главы VIII Конвенции расходы были рассмотрены,

1. *принимает к сведению* не содержащий оговорок доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также комментарии Генерального секретаря к докладу внешнего ревизора за 2022 финансовый год;

2. *принимает к сведению* не содержащий оговорок доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также комментарии Генерального секретаря к докладу внешнего ревизора за 2023 финансовый год;

3. *принимает к сведению* не содержащий оговорок доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также комментарии Генерального секретаря к докладу внешнего ревизора за 2024 финансовый год;

4. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2022 финансовый год;
5. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2023 финансовый год;
6. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2024 финансовый год.

### Резолюция А42-31. Изменение Финансовых положений

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Совет учитывает позицию Ассамблеи при утверждении бюджетов и ассигнований Организации,

*принимая во внимание,* что Совет может собираться на регулярной основе для рассмотрения потребностей и событий, влияющих на размеры выделенных ассигнований,

*принимая во внимание,* что в период между сессиями Ассамблеи Совету необходима определенная гибкость для удовлетворения меняющихся финансовых потребностей,

*постановляет,* что поправки к Финансовым положениям 2.2, 4.4, 4.10, 5.2, 5.6, 5.9, 7.6, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 и 9.5, заголовку статьи IX и к статье XV подтверждаются в соответствии с финансовым положением 14.1.

<b>Внесенные изменения</b>	<b>Новый пересмотренный текст</b>
2.2. Работа Финансового комитета регулируется <del>правилами процедуры, установленными Советом</del> <i>Правилами процедуры постоянных комитетов Совета.</i>	2.2 Работа Финансового комитета регулируется <i>Правилами процедуры постоянных комитетов Совета.</i>
4.4 Бюджетная смета Регулярной программы Генерального секретаря подразделяется на стратегические цели, <del>вспомогательные стратегии</del> и механизмы реализации <del>может включать любую другую цель или стратегию,</del> имеющие отношение к ориентированной на результат структуре управления бизнес-плана.	4.4 Бюджетная смета Регулярной программы Генерального секретаря подразделяется на стратегические цели, и механизмы реализации, имеющие отношение к ориентированной на результат структуре управления бизнес-плана.
4.10 Резолюция по бюджету, как она определена в пункте с) положения 4.7, путем голосования утверждается Ассамблей по стратегическим целям, <del>вспомогательным стратегиям и любой другой цели или стратегии</del> механизмам реализации, <del>связанной</del> с ориентированной на результат структурой управления бизнес-плана, и по общим санкционированным ассигнованиям.	4.10 Резолюция по бюджету, как она определена в пункте с) положения 4.7, путем голосования утверждается Ассамблей по стратегическим целям, механизмам реализации, связанным с ориентированной на результат структурой управления бизнес-плана, и по общим санкционированным ассигнованиям.
5.2 Совет может в отношении определенного финансового года утвердить ассигнования сверх утвержденного Ассамблей бюджета: а) до суммы, не превышающей 2 % общих санкционированных ассигнований в отношении первого года после утверждения бюджета, 4 % общих санкционированных ассигнований в отношении второго года и 2 % общих санкционированных ассигнований в отношении третьего года, чтобы покрыть	5.2 Совет может в отношении определенного финансового года утвердить ассигнования сверх утвержденного Ассамблей бюджета: а) до суммы, не превышающей 2 % общих санкционированных ассигнований в отношении первого года после утверждения бюджета, 4 % общих санкционированных ассигнований в отношении второго года и 2 % общих санкционированных ассигнований в отношении третьего года, чтобы

Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
<p>непредвиденные и обязательные расходы, которые не указаны в пунктах б) и с) положения 5.2;</p> <p>б) до 2 % общих годовых ассигнований на срочные новые проекты по линии стратегических целей, не включенные в рамки утвержденного бюджета;</p> <p>с) независимо от пунктов а) и б) выше, до суммы, на которую фактические разные поступления за один или несколько финансовых лет, пока не представленных Ассамблее, превышают суммы поступлений, взятых в расчет Ассамблеей при утверждении ассигнований на этот год или эти годы, чтобы покрыть расходы на проекты, связанные с эффективностью выполнения части бизнес-плана Организации, относящейся к деятельности в рамках бюджета Регулярной программы.</p>	<p>покрыть непредвиденные и обязательные расходы, которые не указаны в пунктах б) и с) положения 5.2;</p> <p>б) до 2 % общих годовых ассигнований на срочные новые проекты по линии стратегических целей, не включенные в рамки утвержденного бюджета;</p> <p>с) независимо от пунктов а) и б) выше, до суммы, на которую фактические разные поступления за один или несколько финансовых лет, пока не представленных Ассамблее, превышают суммы поступлений, взятых в расчет Ассамблеей при утверждении ассигнований на этот год или эти годы, чтобы покрыть расходы на проекты, связанные с эффективностью выполнения части бизнес-плана Организации, относящейся к деятельности в рамках бюджета Регулярной программы.</p>
<p>5.6 Любой неизрасходованный остаток ассигнований за любой финансовый год может быть перенесен на следующий год решением Генерального секретаря в пределах 10 % от ассигнований по каждой стратегической цели, <del>вспомогательной стратегии или любой другой цели или стратегии,</del> и механизму реализации, утвержденным и принятым Ассамблеей, а свыше этой доли – решением Совета, независимо от его полномочий в соответствии с положением 5.9. Общая сумма израсходованных и перенесенных ассигнований не должна превышать общие санкционированные ассигнования плюс суммы, перенесенные с предыдущего года. Любой остаток неизрасходованных ассигнований и ассигнований, не перенесенных на следующий год, аннулируется.</p>	<p>5.6 Любой неизрасходованный остаток ассигнований за любой финансовый год может быть перенесен на следующий год решением Генерального секретаря в пределах 10 % от ассигнований по каждой стратегической цели и механизму реализации, утвержденным и принятым Ассамблеей, а свыше этой доли – решением Совета, независимо от его полномочий в соответствии с положением 5.9. Общая сумма израсходованных и перенесенных ассигнований не должна превышать общие санкционированные ассигнования плюс суммы, перенесенные с предыдущего года. Любой остаток неизрасходованных ассигнований и ассигнований, не перенесенных на следующий год, аннулируется.</p>
<p>5.9 Переносы из одной стратегической цели, <del>вспомогательной стратегии или любой другой цели или стратегии</del> и механизма реализации, утвержденных и принятых Ассамблеей, в другие могут осуществляться Генеральным секретарем в сумме, не превышающей 20 % от годового объема ассигнований на ту стратегическую цель и механизмы реализации, <del>вспомогательную стратегию или другую цель или стратегию,</del> для реализации которых переносятся ассигнования. Переносы между стратегическими целями или <del>механизмами реализации — вспомогательными стратегиями или другими целями или стратегиями</del> в сумме, превышающей эту долю, могут осуществляться Генеральным секретарем с предварительного одобрения Совета после получения рекомендации Финансового комитета. Доклад о всех переносах, включая переносы, входящие в сферу полномочий Генерального секретаря, представляется Ассамблее.</p>	<p>5.9 Переносы из одной стратегической цели и механизма реализации, утвержденных и принятых Ассамблеей, в другие могут осуществляться Генеральным секретарем в сумме, не превышающей 20 % от годового объема ассигнований на ту стратегическую цель и механизмы реализации, для реализации которых переносятся ассигнования. Переносы между стратегическими целями или механизмами реализации в сумме, превышающей эту долю, могут осуществляться Генеральным секретарем с предварительного одобрения Совета после получения рекомендации Финансового комитета. Доклад о всех переносах, включая переносы, входящие в сферу полномочий Генерального секретаря, представляется Ассамблее.</p>
<p>7.6 Поступления, включая банковские проценты, получаемые фондом, кредитуются в этот фонд, за следующими исключениями:</p>	<p>7.6 Поступления, включая банковские проценты, получаемые фондом, кредитуются в этот фонд, за следующими исключениями:</p>

Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
<p>а) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые Общим фондом и Фондом оборотных средств, кредитуются в Общий фонд как разные поступления;</p> <p>б) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые фондами, учрежденными для поддержки Программы <del>технического сотрудничества</del> наращивания потенциала и внедрения, кредитуются в Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) или донору, как это оговорено в соглашении с донором.</p>	<p>а) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые Общим фондом и Фондом оборотных средств, кредитуются в Общий фонд как разные поступления;</p> <p>б) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые фондами, учрежденными для поддержки Программы наращивания потенциала и внедрения, кредитуются в Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) или донору, как это оговорено в соглашении с донором.</p>
<p><b>Статья IX. <del>Техническое сотрудничество</del> Наращивание потенциала и внедрение</b></p>	<p><b>Статья IX. Наращивание потенциала и внедрение</b></p>
<p>9.1 Ассамблея одобрила участие Организации в программах <del>технического сотрудничества</del> наращивания потенциала и внедрения (CDIP), финансируемых исключительно из внебюджетных источников. В соответствии с положением 7.1 статьи VII Совет санкционирует создание таких фондов, которые могут быть необходимы для осуществления <del>программ технического сотрудничества</del> CDIP. В соответствии с положением 7.2, Генеральный секретарь может создать такие фонды и распоряжаться ими в поддержку Программы <del>технического сотрудничества</del> CDIP в соответствии с действующими требованиями настоящих Финансовых положений и с учетом потребностей организаций, правительств и других юридических лиц, предоставляющих соответствующие фонды</p>	<p>9.1 Ассамблея одобрила участие Организации в программах наращивания потенциала и внедрения (CDIP), финансируемых исключительно из внебюджетных источников. В соответствии с положением 7.1 статьи VII Совет санкционирует создание таких фондов, которые могут быть необходимы для осуществления программ CDIP. В соответствии с положением 7.2, Генеральный секретарь может создать такие фонды и распоряжаться ими в поддержку CDIP в соответствии с действующими требованиями настоящих Финансовых положений и с учетом потребностей организаций, правительств и других юридических лиц, предоставляющих соответствующие фонды</p>
<p>9.2 Генеральный секретарь включает в годовой доклад, подготавливаемый для Совета, <del>информацию об исполнении таких программ технического сотрудничества</del> CDIP. Совет, в свою очередь, отчитывается перед Ассамблеей об исполнении Организацией программ <del>технического сотрудничества</del> CDIP.</p>	<p>9.2 Генеральный секретарь включает в годовой доклад, подготавливаемый для Совета, информацию об исполнении программ CDIP. Совет, в свою очередь, отчитывается перед Ассамблеей об исполнении Организацией программ CDIP.</p>
<p>9.3 Расходы на административное и оперативное обеспечение программ <del>технического сотрудничества</del> CDIP Организации покрываются организациями, правительствами и другими юридическими лицами, предоставляющими финансовые средства, <del>для технического сотрудничества, а управление ими осуществляется в рамках Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС). Размер административных сборов определяется на основе сметных затрат Организации на внедрение в связи с осуществлением конкретного проекта</del> в соответствии с положением 7.7, и управление которыми осуществляется посредством Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС).</p>	<p>9.3 Расходы на административное и оперативное обеспечение программ CDIP Организации покрываются организациями, правительствами и другими юридическими лицами, предоставляющими финансовые средства, на основе сметных затрат Организации на внедрение в соответствии с положением 7.7, и управление которыми осуществляется посредством Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС).</p>
<p>9.4 Средствами, получаемыми Организацией в результате взимания таких сборов, распоряжается</p>	<p>9.4 Средствами, получаемыми Организацией в результате взимания таких сборов, распоряжается</p>

Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
<p>Генеральный секретарь согласно соответствующим положениям настоящих Финансовых положений через посредство единого Фонда AOSC, который используется для покрытия всех расходов на организационное, оперативное обеспечение и поддержку программ CDIP Организации <del>не</del> <del>техническому сотрудничеству</del>.</p>	<p>Генеральный секретарь согласно соответствующим положениям настоящих Финансовых положений через посредство единого Фонда AOSC, который используется для покрытия всех расходов на организационное, оперативное обеспечение и поддержку программ CDIP Организации.</p>
<p>9.5 Бюджетная смета AOSC после рассмотрения Комитетом по техническому сотрудничеству и поддержке осуществления и Финансовым комитетом и одобрения Советом представляется вместе с бюджетом Регулярной программы Ассамблеи. Ассамблея рассматривает и утверждает смету AOSC. Генеральный секретарь вносит такие коррективы в утвержденную смету, которые могут потребоваться в период действия соответствующего бюджета, для обеспечения в достаточном объеме административного и вспомогательного обслуживания программ CDIP Организации <del>не</del> <del>техническому сотрудничеству</del> в соответствии с требованиями настоящих Финансовых положений и в рамках сумм, предоставляемых Организации для этих целей из внебюджетных источников, и отчитывается по ним перед Финансовым комитетом и Комитетом по техническому сотрудничеству и поддержке осуществления. Любая такая корректировка обычных административных и оперативных расходов за год, превышающая утвержденную Ассамблей или ранее одобренную Советом сумму более чем на 5 %, доводится до сведения Совета, а более чем на 10 %, подлежит предварительному одобрению Советом.</p>	<p>9.5 Бюджетная смета AOSC после рассмотрения Комитетом по техническому сотрудничеству и поддержке осуществления и Финансовым комитетом и одобрения Советом представляется вместе с бюджетом Регулярной программы Ассамблеи. Ассамблея рассматривает и утверждает смету AOSC. Генеральный секретарь вносит такие коррективы в утвержденную смету, которые могут потребоваться в период действия соответствующего бюджета, для обеспечения в достаточном объеме административного и вспомогательного обслуживания программ CDIP Организации в соответствии с требованиями настоящих Финансовых положений и в рамках сумм, предоставляемых Организации для этих целей из внебюджетных источников, и отчитывается по ним перед Финансовым комитетом и Комитетом по техническому сотрудничеству и поддержке осуществления. Любая такая корректировка обычных административных и оперативных расходов за год, превышающая утвержденную Ассамблей или ранее одобренную Советом сумму более чем на 5 %, доводится до сведения Совета, а более чем на 10 %, подлежит предварительному одобрению Советом.</p>
<p><b>Статья XV. Определения</b></p>	<p><b>Статья XV. Определения</b></p>
<p>"Подотчетность" означает обязанность перед другой стороной (i) демонстрировать, что работа проводилась в соответствии с установленными правилами и стандартами в рамках соответствующим образом делегированных полномочий, и (ii) честно и точно отчитываться о результатах работы в соответствии с установленными функциями и/или планами".</p>	<p>"Подотчетность" означает обязанность перед другой стороной (i) демонстрировать, что работа проводилась в соответствии с установленными правилами и стандартами в рамках соответствующим образом делегированных полномочий, и (ii) честно и точно отчитываться о результатах работы в соответствии с установленными функциями и/или планами".</p>
<p>Под "механизмами реализации" понимаются либо важнейшие межсекторальные факторы, лежащие в основе достижения стратегических целей (<b>высокоприоритетные механизмы реализации</b>), либо вспомогательные мероприятия, способствующие достижению стратегических целей или содействующие ускорению прогресса в реализации приоритетов ИКАО высокого уровня (<b>вспомогательные механизмы реализации</b>).</p>	<p>Под "механизмами реализации" понимаются либо важнейшие межсекторальные факторы, лежащие в основе достижения стратегических целей (<b>высокоприоритетные механизмы реализации</b>), либо вспомогательные мероприятия, способствующие достижению стратегических целей или содействующие ускорению прогресса в реализации приоритетов ИКАО высокого уровня (<b>вспомогательные механизмы реализации</b>).</p>
<p>"Стратегические цели" означают руководящие принципы, относящиеся к результатам, которые ИКАО стремится достичь, создавая основание для выполнения всех программ, проектов и мероприятий ИКАО, <del>сегменты, на которые подразделяются программные элементы бизнес-плана.</del></p>	<p>"Стратегические цели" означают руководящие принципы, относящиеся к результатам, которые ИКАО стремится достичь, создавая основание для выполнения всех программ, проектов и мероприятий ИКАО.</p>

Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
<del>Под "вспомогательными стратегиями" понимаются все управленческие и административные мероприятия, включенные в бюджет Регулярной программы.</del>	

### Резолюция А42-32. Назначение внешнего ревизора

*Ассамблея,*

1. *принимает к сведению*, что:
  - a) Финансовыми положениями предусматривается, что при условии подтверждения Ассамблей Совет назначает внешнего ревизора Организации;
  - b) Совет рассмотрел представленные государствами-членами в 2024 году кандидатуры и в соответствии с финансовым положением 13.1 утвердил 10 марта 2025 года назначение г-на Пьера Московиси, первого председателя Счетной палаты Франции, внешним ревизором ИКАО на 2026, 2027 и 2028 финансовые годы;
2. *выражает свою искреннюю признательность* г-ну Мишелю Хюиссу и г-ну Паскалю Штирниманну за высокое качество услуг, предоставленных ими Организации в рамках их соответствующих сроков полномочий (2020–2025 гг.) в качестве президента Швейцарского федерального аудиторского управления, и за оказанную ими в духе сотрудничества эффективную помощь должностным лицам и органам ИКАО в этот период;
3. *подтверждает* предпринятые Советом действия по назначению г-на Пьера Московиси, первого председателя Счетной палаты Франции, внешним ревизором ИКАО на 2026, 2027 и 2028 финансовые годы.

— КОНЕЦ —



