



ИКАО



ГОДОВОЙ ДОКЛАД
СОВЕТА
АССАМБЛЕЕ
ЗА 2024 ГОД

ГОДОВОЙ ДОКЛАД
СОВЕТА
АССАМБЛЕЕ ЗА 2024 ГОД

СОДЕРЖАНИЕ

Послание Президента Совета

1. Возникающие задачи в сфере авиации

- 1.1 Достижение чистого нулевого уровня эмиссии к 2050 году
- 1.2 Новые более чистые источники энергии для авиационного сектора
- 1.3 Финансирование более чистых источников энергии для авиационного сектора
- 1.4 Обеспечение готовности к чрезвычайным ситуациям и ликвидации их последствий
- 1.5 Действия в случае возникновения угроз для здоровья населения и соответствующие меры по упрощению формальностей
- 1.6 Инновации
- 1.7 Аэромобильность в сложных условиях
- 1.8 Гендерное равенство в авиационном секторе

2. Прогресс в достижении стратегических целей

- 2.1 Охрана окружающей среды
- 2.2 Безопасность полетов и аэронавигационный потенциал и эффективность
- 2.3 Авиационная безопасность и упрощение формальностей
- 2.4 Экономическое развитие воздушного транспорта
- 2.5 Правовое регулирование

3. Поддержка внедрения и инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

- 3.1 Поправки к Приложениям и PANS, руководства и циркуляры, а также инструменты
- 3.2 Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)
- 3.3 Достижения региональных групп
- 3.4 Развитие людских ресурсов
- 3.5 Поддержка внедрения
- 3.6 Партнерские отношения с международными организациями и поддержка со стороны ИКАО
Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года
- 3.7 Информационно-разъяснительная деятельность и работа с общественностью

4. Вспомогательные стратегии

- 4.1 Управление и подотчетность
- 4.2 Стратегическое планирование
- 4.3 Управление, ориентированное на конкретные результаты
- 4.4 Преобразовательная цель
- 4.5 Правовые вопросы и внешние сношения
- 4.6 Обеспечение непрерывности деятельности и гибридное конференционное обслуживание

- 4.7 Управление людскими ресурсами
- 4.8 Вопросы этики
- 4.9 Внутренний надзор
- 4.10 Информационная безопасность
- 4.11 Лингвистическое обслуживание и многоязычие
- 4.12 Информационно-коммуникационные технологии (ICT)
- 4.13 Закупки
- 4.14 Финансы

ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА

Публикация настоящего годового доклада Совета ИКАО следует сразу за завершением празднования 80-летия нашей Организации – этой важной вехи, которую мы отмечали в декабре 2024 года в Чикаго, в том самом месте, где в 1944 году впервые собрались 54 государства, чтобы заложить основы международной гражданской авиации, существующей сегодня.

От тех основополагающих событий до нынешнего сообщества из 193 государств-членов путь ИКАО отражает необыкновенную эволюцию авиации. Принципы, установленные в Чикаго, доказали как свою долговечность, так и способность к адаптации, направляя трансформацию авиации от обслуживания 9 миллионов пассажиров в 1945 году до более чем 4,5 миллиардов в 2019 году и поддерживая устойчивое восстановление сектора после беспрецедентных глобальных потрясений.

Три годовых доклада, представленных Советом на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО, документируют наш прогресс в достижении стратегических целей Организации. Не менее важно и то, что они демонстрируют, как наша коллективная работа заложила основу для нового Долгосрочного стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы. Этот план, основанный на шести ключевых стратегических целях, предусматривает создание авиационной системы, которая будет не только более безопасной и надежной, но и экологически устойчивой, цифровой и подлинно инклюзивной.

От нашей приверженности достижению нулевой смертности и чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году до принятия технологических инноваций, от нашего внимания к бесшовным перевозкам до решимости обеспечить, чтобы ни одна страна не осталась без внимания, – каждая из этих целей опирается на основополагающие принципы Чикагской конвенции, учитывая при этом современные вызовы.

Те первые делегаты смотрели дальше суровых вызовов своего времени, чтобы создать основу для мира через авиацию. Сегодня перед нами стоит такая же задача. Дух международного сотрудничества, породивший ИКАО, остается живой силой в нашей работе, поскольку мы стремимся обеспечить справедливое распределение преимуществ воздушного транспорта среди нашего глобального сообщества.

42-я сессия Ассамблеи предоставляет исключительную возможность претворить устремления в реальность и укрепить основы глобальной авиации на ближайшие десятилетия. Одобряя и продвигая Долгосрочный стратегический план ИКАО, делегаты могут способствовать тому, чтобы наша Организация оставалась столь же актуальной и эффективной в решении будущих вызовов, как и в преодолении вызовов последних 80 лет. Вместе мы можем реализовать весь потенциал авиации как движущей силы устойчивого развития и глобальной связности для всего человечества.

*Сальваторе Шаккитано
Президент Совета ИКАО*

1. ВОЗНИКАЮЩИЕ ЗАДАЧИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ

1.1 Достижение нулевого уровня эмиссии к 2050 году

1.1.1 В 2024 году был достигнут значительный прогресс в реализации [долгосрочной желательной цели \(LTAG\) международной авиации по достижению нулевого уровня эмиссии к 2050 году](#), при этом Совет ИКАО одобрил комплексную дорожную карту для Глобальной рамочной программы ИКАО в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации, а также утвердил дорожную карту по выполнению рекомендаций CAAF/3 и достижению LTAG.

1.1.2 На [Мероприятии ИКАО по подведению итогов в области достижения LTAG в 2024 году](#)¹ был продемонстрирован конкретный прогресс в области развития технологий по сокращению эмиссии, а на семинаре по экологически чистым аэропортам были представлены инновационные подходы к декарбонизации аэропортов.

1.1.3 Кроме того, динамику достижению LTAG придали прошедшие во всех регионах региональные семинары ИКАО по вопросам окружающей среды.

1.1.4 Важно отметить, что беспрецедентный уровень поддержки во всем мире получила инициатива ИКАО относительно планов действий государств: 150 государств, на долю которых приходится более 99 процентов глобального показателя коммерческого тонно-километража (КТК), представили планы по сокращению эмиссии CO₂ авиации. Это свидетельствует о решимости авиационного сектора превратиться из одной из отраслей, где труднее всего добиться снижения эмиссии, в катализатор климатических действий.

1.2 Новые более чистые источники энергии для авиационного сектора

1.2.1 Дорожная карта ИКАО позволила добиться конкретных результатов в отношении каждого из четырех структурных элементов: политика и планирование, нормативно-правовая база, поддержка внедрения и финансирование. По каждому элементу в течение 2024 года удалось добиться измеряемого прогресса.

1.2.2 Одним из важных достижений стало утверждение Советом обновленного руководства по SAF, что позволило странам ускорить реализацию программ по производству SAF, а утверждение новых технологий получения сырья для SAF и новой системы сертификации устойчивости (SCS) заложило основу для наращивания объемов производства устойчиво производимого топлива.

1.2.3 В рамках Программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива ([ACT-SAF ИКАО](#)) удалось добиться широкого охвата и объединить более 200 государств и организаций в крупнейшую коалицию, когда-либо создававшуюся для достижения прогресса в отношении устойчиво производимого авиационного топлива. В рамках этой инициативы ИКАО провела специализированное обучение и

¹ Сайт находится в процессе миграции; в дальнейшем ссылка будет заменена на следующую:
<https://www.icao.int/events/2024-icao-ltag-stocktaking-event-aviation-co2-emissions-reductions-0>

приступила к подготовке технико-экономических обоснований, разработала типовой образец в поддержку обеспечения единства технико-экономических обоснований SAF и еще один типовой образец технико-экономического обоснования по внедрению SAF.

1.2.4 С помощью современных механизмов отслеживания ИКАО в отношении более чистых источников энергии продолжается мониторинг прогресса, что позволяет в режиме реального времени получать информацию о внедрении на глобальном уровне.

1.3 Финансирование более чистых источников энергии для авиационного сектора

1.3.1 Переход к устойчивому развитию авиации, предусмотренный LTAG, требует беспрецедентных инвестиций – около 3,2 трлн долл. США для расширения масштабов использования SAF и других более чистых источников энергии для авиации до 2050 года. В связи с этим в 2024 году ИКАО запустила новаторскую инициативу "Центр финансовых инвестиций", которая предусматривает новые способы для государственных и частных инвестиций в устойчивое развитие авиации. Кроме того, третья сторона начала комплексное исследование относительно подготовки инициативы по климатическому финансированию или механизма финансирования в рамках ИКАО.

1.3.2 [Утверждение в рамках Глобальной рамочной программы CAAF/3](#) инициативы "Центр финансовых инвестиций" подтолкнуло к активизации взаимодействия на высоком уровне между крупнейшими финансовыми центрами, а благодаря стратегически важной информационно-просветительской работе Генерального секретаря на совещаниях высокого уровня в Лондоне, Сингапуре, Токио и Вашингтоне удалось привлечь ключевые заинтересованные стороны к участию в целенаправленных обсуждениях за круглым столом с финансовыми организациями и представителями цепочки создания стоимости SAF.

1.3.3 Новый меморандум ИКАО о сотрудничестве с Международным агентством по возобновляемой энергии (МАВЭ) также откроет новые возможности для разработки проектов в области SAF, LCAF и более чистых источников энергии.

1.4 Обеспечение готовности к чрезвычайным ситуациям и ликвидации их последствий

1.4.1 Для формирования устойчивой и прочной глобальной системы гражданской авиации необходимо обеспечить готовность к серьезным бедствиям. Они могут возникать на глобальном, субрегиональном или государственном уровне, часто в моменты уязвимости.

1.4.2 В 2024 году ИКАО добилась значительного прогресса в разработке комплексной и адаптивной системы реагирования в случае чрезвычайных ситуаций, активно сотрудничая с государствами-членами в целях повышения их оперативной готовности. Эта система поможет государствам выполнять свои обязательства в соответствии с Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), а также требования в других секторах, например касающихся международных норм здравоохранения. Усовершенствована структура управления и доработаны стратегии координации в рамках этой системы, что послужит ориентиром для государств при разработке, введении и реализации соответствующих планов на случай непредвиденных обстоятельств или чрезвычайной ситуации.

1.4.3 Новая система позволит укрепить потенциал государств по реагированию в случае многочисленных кризисных сценариев, включая сбои в работе аэропортов или служб управления воздушным движением, чрезвычайные ситуации в области здравоохранения, такие как пандемии, и гуманитарные кризисы, например, стихийные бедствия.

1.5 Действия в случае возникновения угроз для здоровья населения и соответствующие меры по упрощению формальностей

1.5.1 В течение 2024 года ИКАО по-прежнему уделяла пристальное внимание поддержке государств в выполнении 62 рекомендаций, принятых на [Конференции высокого уровня ИКАО по COVID-19](#)² в рамках направления "Упрощение формальностей", и оказывала помощь государствам в создании национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках.

1.5.2 Для систематического отслеживания прогресса ИКАО внедрила онлайновую систему мониторинга, с помощью которой государства в режиме реального времени могут предоставлять обновленную информацию о ходе выполнения ими рекомендаций Конференции высокого уровня. Такой инициативный подход позволяет постоянно оценивать ситуацию и оказывать адресную поддержку в случае необходимости.

1.5.3 Совет дал стратегические указания по определению приоритетности инициатив и решению проблем, связанных с их реализацией, обеспечению скоординированного подхода в сфере авиации в случае возникновения угроз для здоровья населения, а также регулярно получал обновленную информацию о расширении сотрудничества между ИКАО и группами, занимающимися вопросами общественного здравоохранения, в том, что касается обеспечения готовности к кризисным ситуациям и реагирования на них. Достигнут заметный прогресс в области наращивания потенциала и развития возможностей, включая создание новых рабочих групп для решения возникающих проблем.

1.5.4 С опорой на эти достижения такая работа и далее способствует повышению устойчивости глобальной авиационной системы к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, поддерживая при этом эффективное функционирование воздушного транспорта.

1.6 Инновации

1.6.1 Одобрение Советом дорожной карты ИКАО по стандартизации на 2025 год четко определяет траекторию нормотворчества, непосредственно в соответствии с намерением Ассамблеи, обозначенном на ее 41-й сессии, укреплять, планировать, разрабатывать и внедрять механизмы и средства ИКАО для обеспечения своевременного, эффективного и действенного регулирования государствами касающихся инноваций процессов.

1.6.2 Совет одобрил рекомендации, сделанные на 4-м совещании [Отраслевого консультативного форума, а на 5-м совещании Форума](#) было сказано новое слово в отношении кибербезопасности, киберустойчивости и комплексных инноваций в воздушном пространстве.

² Сайт находится в процессе миграции; в дальнейшем ссылка будет заменена на следующую:
<https://www.icao.int/events/high-level-conference-covid-19>

1.6.3 Кроме того, в рамках Ярмарки инноваций ИКАО (12–14 марта 2024 года) прошли активные обсуждения междисциплинарных вопросов и были озвучены имена победителей конкурса инноваций ИКАО.

1.7 Аэромобильность в сложных условиях

1.7.1 2024 год стал прорывным годом применительно к вопросу аэромобильности в сложных условиях (ААМ). В ходе двух совещаний Исследовательской группы по перспективной аэромобильности удалось продвинуться в разработке документа "Глобальное и целостное видение", и эксперты со всего мира приняли участие в первом [Симпозиуме ИКАО по перспективной аэромобильности](#) (сентябрь 2024 года, Монреаль), где рассмотрели революционные разработки применительно к электрическим воздушным суднам вертикального взлета и посадки (eVTOL), вертипортам, автоматизации, механизмам доверия и интеграции воздушного пространства.

1.7.2 На симпозиуме был принят решительный [Призыв к действию](#), структурированный по трем основным направлениям: понимание ААМ, создание экосистемы ААМ и управление/регулирование ААМ.

1.7.3 Наконец, на своем четырнадцатом заседании Аэронавигационная конференция одобрила комплексный подход ИКАО к ААМ, операциям с UAS и UTM, подчеркнув исключительную важность обеспечения единства на глобальном уровне. Рекомендация Конференции сперва провести анализ экосистемы, а затем приступить к разработке стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) поможет обеспечить достижение измеримого прогресса.

1.8 Гендерное равенство в авиационном секторе

1.8.1 В 2024 году активизировался процесс осуществления Программы ИКАО по гендерному равенству, что позволило выполнять положения резолюции Ассамблеи А41-26 путем конкретных действий. Опираясь на [Призыв к действию](#), принятый на втором Глобальном саммите по обеспечению гендерного равенства в авиации, ИКАО координировала новаторские усилия по активизации сбора гендерных данных и укреплению стратегических партнерских отношений.

1.8.2 Запуск программы Глобальных послов знаменует собой новую главу в истории достижения гендерного равенства и обеспечения разнообразия и инклюзии в авиации. Глобальная сеть координаторов ИКАО по гендерным вопросам объединила более 100 представителей государств, создав активное сообщество для обмена знаниями и достижения прогресса.

1.8.3 Кроме того, ИКАО приступила к сотрудничеству с организацией "ООН-женщины", чтобы расширить возможности государств по анализу гендерных данных.

2. ПРОГРЕСС В ДОСТИЖЕНИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ

2.1 Охрана окружающей среды

2.1.1 Одним из наиболее значимых достижений ИКАО в области охраны окружающей среды в 2024 году является добровольное участие 129 государств в Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), начиная с 1 января 2025 года. Центральный реестр CORSIA позволил добиться беспрецедентного успеха, обеспечив 99 процентов всей отчетности по эмиссии CO₂, а публикация Инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO₂ CORSIA (CERT) на 2024 год лишь укрепила такую основу.

2.1.2 Существенный прогресс был достигнут также благодаря утверждению Советом [четырех дополнительных программ первого этапа \(2024–2026 гг.\), касающихся единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA](#), в результате чего общее количество утвержденных программ достигло шести, при этом были утверждены семь новых видов сырья для SAF и одна новая системы сертификации устойчивости, что расширило возможности для производства и сертификации устойчиво производимого авиационного топлива.

2.1.3 Руководящая группа Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) достигла консенсуса относительно методики мониторинга и предоставления отчетности в отношении долгосрочных желательных целей. Она также отметила прогресс в ходе работы над проведением анализа параллельного ужесточения требований по шуму и эмиссии CO₂ для содействия выработке основанных на данных рекомендаций о потенциальном новом ужесточении требований по шуму и эмиссии CO₂. Наконец, в ходе CAEP обсуждался прогресс относительно деятельности аэропортов и производства полетов, по итогам чего в рамках Сборника электронных документов "Комплект материалов для создания экологичных аэропортов" было опубликовано новое электронное издание "Пластмассы одноразового использования".

Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций

2.1.4 ИКАО укрепила свои позиции в глобальной деятельности по борьбе с изменением климата путем развития стратегических партнерских связей с Международной морской организацией (IMO), Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), МАВЭ, Международным энергетическим агентством (МЭА), Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Всемирным банком.

2.1.5 В частности, активное участие ИКАО в КС-29 РКИК ООН позволило продемонстрировать прогресс авиации в борьбе с изменением климата с помощью впечатляющих заявлений и информационно-разъяснительной работы, а соглашения по статье 6 КС-29 повысили экологическую целостность CORSIA, предотвратив двойной учет эмиссии. Кроме того, ИКАО продолжала внимательно следить за новыми обсуждениями вопроса климатического финансирования, выступая за справедливость в отношении международной авиации:

2.1.6 Наконец, ИКАО следила также за ходом обсуждений в рамках Межправительственного комитета по ведению переговоров (МКП) Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), целью которых является разработка международного юридически обязательного документа о борьбе с загрязнением пластмассами, а сама тема пластмасс рассматривалась в 2024 году в ходе семинара ИКАО по экологически чистым аэропортам.

2.2 Безопасность полетов и аeronавигационный потенциал и эффективность

2.2.1 2024 год стал одним из важных периодов для разработки стандартов, касающихся безопасности полетов и эффективности в авиации: Совет принял 17 поправок к 11 Приложениям. Одним из заметных достижений стало включение в Приложение 6 ("Эксплуатация воздушных судов") норм, касающихся дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), что стало важнейшим шагом на пути к учету новых авиационных технологий.

2.2.2 Кроме того, ИКАО укрепила безопасность полетов с помощью многочисленных инициатив, включая публикацию Глобального плана действий по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП (GAPPRI). Достигнут существенный прогресс в области авиационной метеорологии, включая совершенствование протоколов отчетности о вулканическом пепле, повышение качества оценки риска турбулентности с особым вниманием к турбулентности при ясном небе (CAT) и укрепление технической поддержки мер по обеспечению безопасности полетов в контексте космической погоды.

2.2.3 Организация предприняла решительные действия для устранения возникающих проблем, сосредоточившись на рассмотрении вопросов обеспечения безопасности полетов и координации комплексных мер реагирования в случае возникновения угрозы помех глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS). Сюда относится поддержка взаимодействия большого количества заинтересованных сторон в разработке и реализации эффективных стратегий снижения риска для безопасности гражданской авиации.

2.2.4 В ходе [14-й Аeronавигационной конференции](#)³ были выработаны важные рекомендации, в том числе по переходу к обслуживанию полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE) и по прекращению использования к 2034 году плана полетов ИКАО 2012 года.

2.3 Авиационная безопасность и упрощение формальностей

Авиационная безопасность и кибербезопасность

2.3.1 В 2024 году исполнилось пятьдесят лет с момента введения в рамках Приложения 17 стандартов, касающихся глобальной авиационной безопасности, что было отмечено в ходе 35-го совещания Группы экспертов AVSEC и [Недели авиационной безопасности ИКАО](#)⁴ в Маскате, Оман.

³ Сайт находится в процессе миграции; в дальнейшем ссылка будет заменена на следующую:
<https://www.icao.int/events/fourteenth-air-navigation-conference-conf14>

⁴ Сайт находится в процессе миграции; в дальнейшем ссылка будет заменена на следующую:
<https://www.icao.int/events/icao-security-week-2024>

2.3.2 Именно в рамках Недели авиационной безопасности ИКАО государства-члены приняли историческую Маскатскую декларацию по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности. Эта декларация позволила укрепить постоянное сотрудничество ИКАО с Контртеррористическим управлением ООН, особенно в таких важнейших областях, как Программа по борьбе с передвижениями террористов, моделирование оценки угроз и защита уязвимых целей.

2.3.3 В этот юбилейный год также были достигнуты значительные успехи в развитии глобальной системы авиационной безопасности, о чем свидетельствует публикация [второго издания Глобального плана обеспечения авиационной безопасности \(ГПАБ\) \(Doc 10118\)](#). Проведение совместно с Ведомством гражданской авиации Объединенных Арабских Эмиратов Специального Дня распространения информации и повышения осведомленности о ГПАБ способствовало более активному вовлечению заинтересованных сторон в процесс повышения уровня авиационной безопасности.

2.3.4 Что касается кибербезопасности, то в этой области ИКАО добилась беспрецедентного прогресса благодаря работе Специального координационного комитета по кибербезопасности (АНССС), который обозначил обеспечение кибербезопасности в качестве сквозной приоритетной задачи для всех технических направлений. Группа экспертов по механизму доверия (TFP) и Группа экспертов по кибербезопасности (CYSECP) совместно работали над стандартами киберустойчивости при тесной координации действий с техническими группами по связи, управлению информацией и навигационным системам.

2.3.5 Одним из важных достижений стала публикация всеобъемлющего инструктивного материала по обмену киберинформацией, дополненная обширным анализом пробелов в Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS), касающихся кибербезопасности. Кроме того, ИКАО продемонстрировала свой настрой на его распространение на глобальном уровне путем проведения специализированных учебных программ и региональных семинаров, начав с успешного их запуска в регионах Восточной и Южной Африки (ESAF) и Западной и Центральной Африки (WACAF).

Упрощение формальностей

2.3.6 Проведение Года упрощения формальностей позволило добиться значительного прогресса в области пограничного контроля, международного сотрудничества и обеспечения безопасности проездных документов.

2.3.7 Международное сотрудничество вышло на новый уровень благодаря проведению ряда вызвавших широкий общественный резонанс мероприятий, включая Глобальный саммит и форум по упрощению формальностей, Симпозиум по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям и Совместный симпозиум ИКАО/МСА/ИАТА по вопросам доступности в международной гражданской авиации. Организация в Монреале Симпозиума по TRIP ИКАО, а также региональных семинаров на Фиджи и в WACAF и глобального семинара в Сиане, Китай, также способствовало важнейшему процессу обмена знаниями между государствами-членами.

2.3.8 Что касается пограничного контроля, то в этой области ИКАО повысила эффективность осуществления положений Приложения 9 путем проведения комплексного обучения и подготовки инструктивного материала, а Контактный комитет ВТАМО/ИАТА/ИКАО одобрил новаторский интерактивный инструктивный материал по передовой практике в отношении предварительной информации о пассажирах (API) 2024 года. Проведен стратегический пересмотр дорожной карты TRIP

ИКАО с учетом поправки 29 к Приложению 9, что укрепило принципы обеспечения соблюдения требований к проездным документам.

2.3.9 К участию в программе ИКАО "Директория открытых ключей ИКАО" (ДОК ИКАО) присоединился сотый участник, а также в ее рамках завершился тендер на создание новой системы, внедрение которой запланировано на 2026 год. Продолжало активизироваться участие частного сектора в обеспечении авиационной безопасности: теперь данные ДОК ИКАО при оказании услуг используют 49 компаний, что свидетельствует о расширении влияния этой программы в отрасли.

2.4 Экономическое развитие воздушного транспорта

2.4.1 В 2024 году в соответствии с долгосрочным концептуальным планом ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта значительный импульс получил процесс модернизации норм международных воздушных перевозок. Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта добилась существенного прогресса по трем важнейшим направлениям: разработка многосторонней конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, обновление типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении и совершенствование механизма осуществления положений статьи 15 Чикагской конвенции.

2.4.2 Публикация десятого издания документа Doc 9082 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" повлекла за собой существенные изменения в политике управления инфраструктурой. В рамках Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания ИКАО рассмотрела проблемы, возникающие относительно финансирования надзорных функций и создания механизмов возмещения расходов для новых участников воздушного движения, в частности беспилотных авиационных систем (UAS).

2.4.3 Шестнадцатая Конференция ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), прошедшая в Куала-Лумпуре 21–25 октября 2024 года, позволила укрепить международное сотрудничество и способствовала заключению двусторонних соглашений о воздушном сообщении. В дополнение к этому непрерывно осуществлялось обновление глобальной подборки материалов по политике в сфере конкуренции и базы данных норм по защите интересов потребителей, что повысило прозрачность процесса управления международными воздушными перевозками.

2.4.4 Что касается авиационных данных и анализа, то здесь ИКАО существенно расширила свои цифровые возможности с помощью модернизированных табло для визуализации больших данных, предоставив государствам-членам современные инструменты для планирования и осуществления возмещения. Рабочая группа по индексу конкурентоспособности авиации (ACWG) разработала комплексный индекс для оценки возможностей государств по оптимизации результатов деятельности их авиатранспортного сектора. Между тем Междисциплинарная рабочая группа по долгосрочным прогнозам перевозок (MDWG-LTF) представила обновленные прогнозы на информационных панелях с аналитикой авиационных данных ИКАО, доступ к которым имеют все государства-члены.

2.4.5 ИКАО усилила поддержку государств-членов путем проведения адресных мероприятий для экспертов, направленных на повышение конкурентоспособности, экономической эффективности и производительности. Основное внимание уделялось расширению доступа к стандартизованным статистическим данным и методикам, а также содействию практическому применению прогнозов перевозок и аналитических инструментов ИКАО в поддержку внедрения. Этот комплексный подход

способствует принятию более обоснованных решений и стратегическому планированию в рамках всего мирового авиационного сообщества.

2.5 Правовое регулирование

Юридический комитет на своей 39-й сессии добился значительных успехов, завершив работу над пересмотренными Правилами по разрешению разногласий и расширив свою программу работы путем включения в нее двух новых задач по пересмотру роли Международной технической комиссии по взрывчатым веществам и законов о защите данных.

Целевая группа по Статье 12 добилась существенного прогресса в проведении исследований по вопросам осуществления, а Исследовательская группа Секретариата по правовым вопросам использования беспилотных воздушных судов продвинулась в крайне важной работе, касающейся вопросов ответственности, безопасности и применения Чикагской конвенции в отношении полетов беспилотных воздушных судов.

Конкретные результаты дала целенаправленная работа ИКАО по распространению информации о документах воздушного права в рамках региональных совещаний ГДГА. К декабрю 2024 года значительно увеличилось количество ратификаций договоров, включая Монреальскую конвенцию 1999 года, число участников которой достигло 140 субъектов, что укрепило глобальную правовую базу в области авиации.

2.5.1 Разрешение разногласий

Бразилия и Соединенные Штаты Америки (2016 год)

Стороны продолжают обсуждения.

Заявление (A): Катар и Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты (2017 год)
Заявление (B): Катар и Бахрейн, Египет и Объединенные Арабские Эмираты (2017 год)

По-прежнему продолжается рассмотрение обоих этих дел в отношении Бахрейна и Объединенных Арабских Эмиратов.

Австралия и Королевство Нидерландов и Российская Федерация (2022 год)

На четвертом заседании 231-й сессии (15 марта 2024 года) Совет постановил в соответствии с п. 2) статьи 6 *Правил по разрешению разногласий* предпринять предварительное расследование по этому делу.

На своей 232-й сессии Совет начал предварительное расследование по этому делу и подтвердил свое решение продолжить рассмотрение дела, несмотря на одностороннее решение Российской Федерации прекратить свое участие.

На пятом заседании своей 233-й сессии (1 ноября 2024 года) Совет с сожалением отметил, что Российская Федерация приняла решение не участвовать в устном заслушивании и не отвечать на вопросы, заданные в ходе такого заслушивания. Совет согласился провести дополнительное устное заслушивание в ходе его 234-й сессии, чтобы позволить сторонам обобщить свои фактологические и правовые аргументы.

Российская Федерация и 37 государств-членов (2023 год)

К 7 июня 2024 года все 37 ответчиков представили заявления о предварительном возражении.

27 декабря 2024 года Российская Федерация представила Ответ на заявления о предварительном возражении, поданные 37 ответчиками.

Канада, Швеция, Соединенное Королевство и Украина и Иран (Исламская Республика) (2024 год)

8 января 2024 года правительства Канады, Швеции, Украины и Соединенного Королевства представили Организации заявление и меморандум о разрешении разногласий в соответствии с положениями статьи 84 Чикагской конвенции и *Правилами по разрешению разногласий* с указанием Ирана (Исламской Республики) в качестве Ответчика.

В заявлении указано, что "применив 8 января 2020 года оружие против гражданского воздушного судна, выполнившего рейс PS752, ответчик нарушил обязательство по статье 3bis Чикагской конвенции, запрещающей применение оружия против гражданских воздушных судов в полете".

4 июня 2024 года Ответчик подал заявление о предварительном возражении. Затем были поданы следующие состязательные документы: ответ Заявителей на заявление о предварительном возражении (26 июля 2024 г.); возражение на ответ Ответчика (29 августа 2024 г.).

1 ноября 2024 года Совет решил, что рассмотрение предварительного возражения состоится на 234-й сессии.

Венесуэла (Боливарианская Республика) и Аргентина (2024 год)

2 апреля 2024 года Венесуэла (Боливарианская Республика) представила заявление и меморандум для разрешения разногласия в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции, соответствующими Приложениями и *Правилами по разрешению разногласий* с указанием Аргентины в качестве Ответчика. Согласно заявлению и меморандуму, с 8 июня 2022 года Аргентина нарушила несколько статей Чикагской конвенции.

Заявитель также утверждает, что указанные нарушения возникли в связи с неудобствами, причиненными в отношении нерегулярных авиарейсов ESU 9217 и ESU 9218, выполнившихся транспортной компанией Aereocargo del Sur S. A. EMTRASUR.

22 июля 2024 года Ответчик представил заявление о предварительном возражении. Организация не получила от Заявителя никаких письменных замечаний в ответ на заявление Ответчика о предварительном возражении. 1 ноября 2024 года Совет решил, что рассмотрение предварительного возражения состоится на 234-й сессии.

2.5.2 Изменения договорно-правовой базы

Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)

7 февраля 2024 года Совет был проинформирован о том, что компания Aviareto Limited, являющейся Регистратором Международного регистра подвижного имущества (авиационного оборудования),

5 декабря 2023 года прекратила работу защищенного канала связи для использования в целях восстановления после пандемии COVID-19 (TCF), поскольку за год его функционирования в системе не было ни одного активного пользователя.

Поскольку трехлетний срок членства в КЭКОМР истек 1 июля 2024 года, Совет назначил четырнадцать членов, выдвинутых Бразилией, Индией, Ирландией, Камеруном, Канадой, Кенией, Китаем, Объединенной Республикой Танзания, Объединенными Арабскими Эмиратаами, Оманом, Российской Федерации, Саудовской Аравией, Сингапуром и Соединенными Штатами Америки.

30 октября 2024 года на четвертом заседании 233-й сессии Совет одобрил предложенное Регистратором увеличение размера сборов за пользование Международным регистром, а также внесение соответствующих изменений в шкалу сборов, представленную в добавлении к Процедурам Международного реестра (вступают в силу 1 января 2025 года).

По состоянию на 1 января 2025 года насчитывалось 85 субъектов, присоединившихся к кейптаунским документам.

Пересмотр пределов ответственности согласно Монреальской конвенции 1999 года

Пределы ответственности, установленные согласно Монреальской конвенции 1999 года, подвергаются действию предусмотренного статьей 24 внутреннего механизма периодического пересмотра в целях предотвращения размывания таких пределов с течением времени по причине инфляционной конъюнктуры. Поэтому ИКАО как депозитарий этой Конвенции провела четвертый пересмотр пределов ответственности.

Эти пределы выражаются в специальных правах заимствования (СПЗ). На основе данных, полученных от Международного валютного фонда (организация, ответственная за административное управление СПЗ), был сделан вывод о том, что пороговый уровень, предусмотренный в Конвенции для корректировки пределов в сторону увеличения, достигнут. Установленный корректировочный коэффициент составил 17,9 процента. В письме государствам LE 3/38.1-IND/24/8 от 16 октября 2024 года государства-участники были уведомлены о том, что пересмотренные пределы ответственности вступят в силу для всех государств-участников документа 28 декабря 2024 года.

3. ПОДДЕРЖКА ВНЕДРЕНИЯ И ИНИЦИАТИВА "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ"

3.1 Поправки к Приложениям и PANS, руководства и циркуляры, а также инструменты

3.1.1 Поправки к Приложениям и PANS, принятые в 2024 году.

- **Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", поправка 179 (письмо государствам AN 12/1.1.28-24/28)**

Поправка 179 касается: определения термина "план полета" в поддержку первоначального внедрения обслуживания полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE); общих правил в отношении свидетельств, касающиеся международных полетов дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в контролируемом воздушном пространстве и на аэродромах, применяемые с 26 ноября 2026 года.

- **Приложение 2 "Правила полетов", поправка 48 (письмо государствам AN 13/1.1-24/29)**

Поправка 48 касается: определений, связанных с планами полетов и представлением таких планов; сертификатов, касающихся международных полетов дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в контролируемом воздушном пространстве и на аэродромах (начало применения с 26 ноября 2026 года).

- **Приложение 3 "Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации", поправка 81 (письмо государствам AN 10/1.1-24/33)**

Поправка 81 касается: общесистемного управления информацией (SWIM) и информационной безопасности.

- **Приложение 4 "Аэронавигационные карты", поправка 62 (письмо государствам AN 9/1.6-24/30)**

Поправка 60 касается: картографирования навигационных спецификаций и значений навигационной точности; рекомендаций, касающихся участков, на которых могут безопасно эксплуатироваться самолеты с выдвинутыми законцовками крыла.

- **Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"**
 - Часть I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты", поправка 49 (письмо государствам AN 11/1.3.36-24/34)**
 - Часть II "Международная авиация общего назначения. Самолеты", поправка 41 (письмо государствам AN 11/6.3.34-24/35)**
 - Часть III "Международные полеты. Вертолеты", поправка 25 (письмо государствам AN 11/32.3.17-24/36)**
 - Часть IV "Международные полеты. Дистанционно управляемые авиационные системы", первое издание (письмо государствам AN 11/61.1-24/37)**

Эти поправки касаются:

- a) программы анализа полетных данных (ПАПД) (часть I Приложения 6);
 - b) определений, касающихся планов полетов и первоначального внедрения обслуживания полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE) (части I, II и III Приложения 6);
 - c) положений о международных полетах дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в контролируемом воздушном пространстве и на аэродромах (часть IV Приложения 6, которая начнет применяться с 26 ноября 2026 года).
- **Приложение 8 "Летная годность воздушных судов", поправка 110 (письмо государствам AN 3/5.15-24/38)**

Поправка 110 касается: международных полетов дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в контролируемом воздушном пространстве и на аэродромах (начнет применяться с 26 ноября 2026 года).

- **Приложение 10 "Авиационная электросвязь"**
Том II "Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS", поправка 93 (письмо государствам AN 7/63.2.4-24/24)
Том III "Системы связи", поправка 92 (письмо государствам AN 7/64.2.3-24/25)

Эти поправки касаются:

- a) обслуживания полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE) (том II Приложения 10);
 - b) общесистемного управления информацией (SWIM) и информационной безопасности (тома II и III Приложения 10);
 - c) 24-битного адреса воздушных судов (том III Приложения 10).
- **Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", поправка 53 (письмо государствам AN 13/13.1-24/31)**

Поправка 53 касается: концепции Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS); определений, касающихся обслуживания полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE).

- **Приложение 12 "Поиск и спасение", поправка 19 (письмо государствам AN 15/1.4-24/23)**

Поправка 19 касается: глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS); оперативности проведения поисково-спасательных операций (SAR), безопасности персонала SAR в местах авиационных происшествий, проведения учений; процедур, подлежащих соблюдению при получении сообщения о бедствии (начнут применяться с 26 ноября 2026 года).

- **Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", поправка 19 (письмо государствам AN 6/1.1-24/26)**

Поправка 19 касается: раскрытия информации о расследовании; данных и информации из Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS); публикации окончательных отчетов; периода консультаций по окончательным отчетам; положений, касающихся расследований, связанных с беспилотными воздушными судами (начнут применяться с 26 ноября 2026 года).

- **Приложение 15 "Службы аeronавигационной информации", поправка 43 (письмо государствам AN 2/2.8-24/40)**

Поправка 43 касается: методики компетентностной подготовки и оценки (CBTA); изменений редакционного характера; общесистемного управления информацией (SWIM) и информационной безопасности.

Doc 4444 "Правила аeronавигационного обслуживания. Организация воздушного движения", поправка 12 (письмо государствам AN 13/2.1-24/41)

Поправка 12 касается: минимумов эшелонирования по времени (TBS) при турбулентности в следе; минимумов эшелонирования, основанных на системе наблюдения ОВД; дистанционного обслуживания воздушного движения и особого порядка действий при неблагоприятных метеорологических условиях в полете; первоначального внедрения обслуживания полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE).

Doc 8168 "Правила аeronавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" (письмо государствам AN 11/19.1, AN 11/19.2, AN 11/19.10-24/45)

Том I "Правила производства полетов", поправка 11

Том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам", поправка 10

Том III "Правила эксплуатации воздушных судов", поправка 3

Поправки 11, 10 и 3 к томам I, II и III PANS-OPS соответственно касаются: картографирования навигационных спецификаций и значений навигационной точности, схем полетов по приборам (IFP) для полетов вертолетов с использованием навигации, основанной на характеристиках (PBN), и абсолютных высот схем полетов по приборам; последующих поправок, обусловленных выполнением полетов в смешанном режиме, применительно к положениям, содержащим термины "план полета" и "планирование полета".

Doc 8400 "Правила аeronавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО", поправка 34 (письмо государствам AN 2/12-24/46)

Поправка 34 касается: первоначального внедрения обслуживания полетов и потоков движения: информации для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE); кодов NOTAM для дельтапланеризма и парапланеризма.

Doc 10066 "Правила аeronавигационного обслуживания. Управление аeronавигационной информацией", поправка 3 (письмо государствам AN 2/33.1-24/42)

Поправка 3 касается: воздушных судов со складывающимися законцовками крыла, методики компетентностной подготовки и оценки (CBTA), согласованности данных, содержащихся в различных аeronавигационных информационных продуктах, редакционных исправлений, а также общесистемного

управления информацией (SWIM); первоначального внедрения обслуживания полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE); картографирования навигационных спецификаций и значений навигационной точности.

Doc 10199 "Правила аэронавигационного обслуживания. Управление информацией", первое издание (письмо государства АН 2/36.1-24/39)

Первое издание PANS-IM связано с общесистемным управлением информацией (SWIM) и информационной безопасностью.

Doc 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху", издание 2025–2026 гг.

Это новое издание Технических инструкций позволяет повысить безопасность полетов, устранить трудности, о которых сообщают государства и отрасль при их применении, перевозить новые грузы, а также способствует безопасной перевозке опасных грузов со сменой видов транспорта с воздушного на другие.

3.1.2 Руководства и циркуляры (включая предварительные, неотредактированные варианты)

Cir 349 "Инструктивные указания по внедрению минимумов бокового эшелонирования"

Cir 360 "Инструктивный материал по мерам защиты радиовысотомеров от потенциальных вредных помех"

Cir 361 "Доклад о результатах исследования процесса автоматизации"

Cir 363 "Инструктивные указания по повышению устойчивости выполнения функций членов кабинного экипажа"

Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения", издание № 191

Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения", издание № 192

Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения", издание № 193

Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения", издание № 194

Doc 8126 "Руководство по службам аэронавигационной информации", издание № 7 (2022 г.), поправка № 1

Doc 8585 "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб", издание № 207

Doc 8585 "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб", издание № 208

Doc 8585 "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб", издание № 209

Doc 8585 "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб", издание № 210

Doc 8643 "Условные обозначения типов воздушных судов", издание № 52

Doc 9184 "Руководство по проектированию аэропортов", часть I "Генеральное планирование", издание № 3 (2023 г.) Исправление № 1 (только на французском, русском, арабском, китайском языках)

Doc 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху", издание 2025–2026 гг.

Doc 9284 "Дополнение к Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху", издание 2025–2026 гг.

Doc 9365 "Руководство по всепогодным полетам", издание № 5

Doc 9481 "Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах", издание 2025–2026 гг.

Doc 9756 "Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов"

Часть II "Процедуры и контрольные перечни", издание № 2

Часть III "Расследование", издание № 2

Часть IV "Представление отчетов", издание № 3 (2020 г.), поправка № 1

Doc 9880 "Руководство по подробным техническим спецификациям для сети авиационной электросвязи (ATN), использующей стандарты и протоколы ISO/OSI"

Часть I "Виды применения "воздух-земля""", издание № 3

Часть II "Виды применения "земля-земля" – службы обработки сообщений ОВД (ATSMHS)", издание № 3

Часть III "Служба связи верхних уровней (ULCS) и служба межсетевой связи (ICS)", издание № 3

Часть IV "Справочные службы и регистрация опознавательных устройств", издание № 3

Doc 9992 "Руководство по использованию навигации, основанной на характеристиках (PBN), при построении воздушного пространства", издание № 1, поправка № 1

Doc 9997 "Руководство по выдаче эксплуатационных разрешений в отношении навигации, основанной на характеристиках (PBN)", издание № 3

Doc 10193 "Руководство по эффективному контролю за обеспечением безопасности при осуществлении деятельности в пассажирском салоне", издание № 1

Doc 10197 "Руководство по разработке тестов. Справочник по разработке тестов для проверки соответствия требованиям ИКАО к уровню владения языком", издание № 1

Doc 10203 "Руководство по внедрению общесистемного управления информацией (SWIM)",
издание № 1

Doc 10205 "Руководство по опасностям на местах авиационных происшествий", издание № 1

Doc 10206 "Руководство по подготовке в области расследования авиационных происшествий и инцидентов", издание № 1

Doc 10209 "Доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции"

3.1.3 Инструменты

Модуль приоритизации УППКБП для государств

Модуль для определения приоритетов и выбора государств для проведения мероприятий в рамках УППКБП с учетом индекса приоритетности, отсрочек, информации о безопасности полетов, полученной от заинтересованных сторон, регионального баланса и т. д.

Система управления Приложениями ИКАО

Доступ к Приложениям и SARPS в структурированном виде с помощью удобного интерфейса на различных языках и с документами в разных форматах, включая Приложения ИКАО, Правила аэронавигационного обслуживания и инструктивный материал.

Анализ данных

В соответствии с тенденциями принятия решений на основе данных усовершенствованы концепции анализа данных для подкрепления содержания презентаций, докладов и другой документации. Кроме того, был разработан набор табло Power BI для внутренней поддержки управления деятельностью.

3.2 Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)

Мероприятия и выводы в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП и УППАБ за 2024 год

Программный компонент	МНМ УППКБП	УППАБ-МНМ
Общее количество мероприятий	26	35
Проведенные проверки	15	31
Миссии по валидации	5	1
Семинары	5	3
Прочие мероприятия	1 MIR*, 2 дистанционные валидации	-
Курсы подготовки	4 курса подготовки к проведению проверок	1 курс подготовки проверяющих
Выявленные новые вопросы, вызывающие обеспокоенность	2 SSC	5 SSeC
Устраниенные вопросы, вызывающие обеспокоенность	2 SSC	-
Общее количество неурегулированных вопросов, вызывающих обеспокоенность	9 SSC в 6 государствах	24 SSeC в 11 государствах
Отложенные мероприятия	3 проверки	12 отсрочек проверки **

*MIR – запрос на представление обязательной информации

**16 запросов на отсрочку проверки, четыре перенесены на 2024 год

3.2.1 В течение 2024 года в обеих программах контроля произошли существенные изменения. В рамках программы МНМ УППКБП успешно выполнено 18 рекомендаций Специальной консультативной группы и достигнут прогресс в интеграции мероприятий по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов с традиционной деятельностью. Кроме того, в рамках программы удалось продвинуться в разработке политики управления данными онлайновой платформы. Девять неразрешенных вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов, затрагивают сферы эксплуатации воздушных судов, летной годности и аэронавигационного обслуживания.

3.2.2 Что касается контроля за обеспечением авиационной безопасности, то в начале года в рамках программы УППАБ-МНМ был изменен показатель соответствия, что позволило более эффективно оценивать соблюдение государствами стандартов Приложения 17 и связанных с авиационной безопасностью стандартов Приложения 9. Благодаря поддержке Ведомства гражданской авиации Фиджи удалось расширить возможности программы по подготовке проверяющих.

3.3 Достижения региональных групп

3.3.1 Региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) повысили координацию своих инициатив в области безопасности полетов и аeronавигации путем принятия решений на основе данных и повышения качества управления ключевыми показателями эффективности (КПЭ). Такой системный подход обеспечил согласование национальных и региональных планов с глобальными, в частности с Глобальным аeronавигационным планом (ГАНП) и Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

3.3.2 Эти группы добились ощутимых улучшений в трех ключевых областях:

3.3.3 Повышение уровня безопасности полетов: Региональные группы по обеспечению безопасности полетов сотрудничали в рамках инициатив, касающихся обеспечения безопасности операций на ВПП, процесса сертификации аэродромов и проектов по повышению безопасности. С помощью проведения специализированных семинаров и мероприятий по наращиванию потенциала они разработали единообразные процедуры и контролировали выполнение приоритетных задач в разных регионах.

3.3.4 Аeronавигация: Группы сосредоточились на устранении недостатков и выполнении приоритетных задач в рамках блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Их работа включала подготовку региональных инструктивных материалов, технических бюллетеней и обучающих видеороликов в поддержку внедрения.

3.3.5 Авиационная безопасность и упрощение формальностей: Группы AVSEC/FAL при поддержке региональных бюро сосредоточились на решении новых проблем, включая кибербезопасность и обеспечение готовности к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения. Они помогали государствам в создании комитетов по упрощению формальностей и повышении уровня соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), что непосредственно способствовало улучшению результатов в рамках УППАБ-МНМ и достижению прогресса в выполнении приоритетных задач Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

3.3.6 Ключевую роль в достижении такого прогресса по-прежнему играли межрегиональное сотрудничество и отраслевые партнерские отношения, способствуя обмену информацией и совместной реализации инициатив. Такой скоординированный подход оказался особенно эффективным при решении сложных межрегиональных задач, позволяя при этом последовательно внедрять глобальные стандарты.

3.4 Развитие людских ресурсов

Ход осуществления Программы TRAINAIR PLUS в 2024 году

Участвующие государства-члены	80
Учебные организации и партнеры	132
Проведенные оценки организаций	40
Разработанные новые учебные курсы	43
Участники курсов	15 200

Подготовка по вопросам авиационной безопасности в 2024 году

	Количество мероприятий	Участники	Участвующие государства
Глобальная подготовка под эгидой ИКАО	39	605	103
Дополнительные мероприятия по подготовке	108	1 595	85

Стипендии и специализированная подготовка в 2024 году

Тип программы	Участники
Стипендии (программа для развивающихся стран)	875 (418)
Подготовка персонала гражданской авиации (техническое сотрудничество)	5 919
Подготовка поставщиков оборудования	778

Инициатива "Женщины в авиации"

3.4.1 В рамках программы "Раскрытие потенциала авиации: расширение прав и возможностей 193 женщин", финансируемой Главным управлением гражданской авиации Объединенных Арабских Эмиратов, была оказана поддержка 123 женщинам-специалистам из 86 государств-членов. ИКАО продолжала свою работу по достижению гендерного равенства, снизив на 2024 год на 10 процентов стоимость всех курсов для женщин как для самостоятельного прохождения, так и для прохождения под руководством инструктора.

Следующее поколение авиационных специалистов (NGAP)

3.4.2 В 2024 году ИКАО активизировала свою программу NGAP, разработав комплексную стратегию, направленную на решение глобальных кадровых проблем. Эта стратегия, опубликованная на сайте ИКАО, служит основой для привлечения, подготовки и удержания авиационных специалистов, поддерживая при этом цели ООН в области устойчивого развития 4 (Качественное образование), 5 (Гендерное равенство) и 8 (Достойная работа и экономический рост).

3.4.3 К числу ключевых инициатив 2024 года относится сотрудничество с Главным управлением гражданской авиации (GACA) (Саудовская Аравия) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в ходе параллельного мероприятия в рамках саммита ООН, посвященного молодежи, партнерство с Глобальной целевой группой по авиации и воздушному пространству (GAAST) по кадровым инновациям и запуск курса наставничества совместно с ЕВРОКОНТРОЛЕМ. ИКАО разработала также программу подготовки специалистов по основным коммуникативным навыкам для NGAP в целях удовлетворения возникающих потребностей в профессиональном развитии.

3.5 Поддержка внедрения

3.5.1 В 2024 году ИКАО занималась выявлением соответствующих потребностей, координацией и оказанием поддержки внедрения в рамках единого подхода ИКАО, руководствуясь [Политикой ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам](#).

В 2024 году особое внимание уделялось наращиванию потенциала в области анализа данных и прогнозирования: были организованы семинары в Париже с помощью Регионального бюро ИКАО и в Эр-Рияде в сотрудничестве с Главным управлением гражданской авиации Саудовской Аравии. ИКАО занималась также удовлетворением растущих потребностей государств, касающихся авиации и искусственного интеллекта, путем сотрудничества с Ведомством гражданской авиации Турции в рамках первого мероприятия "ИИ в небе".

Особого внимания заслуживает третий Симпозиум ИКАО по глобальной поддержке внедрения (GISS 2024), в котором приняли участие 900 человек из 90 государств. На этом Симпозиуме, организованном Доминиканским институтом гражданской авиации (IDAC) в Пунта-Кане, была представлена информация о последних мероприятиях ИКАО по поддержке внедрения и о сотрудничестве, способствующих повышению стойкости авиации, развитию инноваций, устойчивости и нахождению эксплуатационных решений.

3.5.2 В 2024 году бюджет Программы развития потенциала и внедрения достиг 77,5 млн долл. США, при этом:

- 99 процентов средств поступило от правительств и организаций-получателей
- 1 процент из добровольных взносов, бюджета Регулярной программы ИКАО и внешних источников финансирования
- выполнено 112 проектов и 11 комплексов мер по осуществлению (iPacks) в 140 странах

Два проекта было осуществлено в рамках [Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров \(IPAV\)](#).

Регион	Техническое сотрудничество	Техническая помощь	Пакеты iPacks	Общие затраты на внедрение (в млн долл. США)
Африка	27	8	4	3,1
Северная, Центральная и Южная Америка	40	4	3	63,1
Азия и Тихий океан	15	3	0	2,3
Европа	3	1	3	0,8
Ближний Восток	10	1	1	8,2
Общее количество	95	17	11	77,5

Соответствующие обобщенные результаты представлены в [кратких обзорах проектов Управления по вопросам наращивания потенциала и внедрения](#).

3.5.3 Под управлением ИКАО находилось 1 240 действующих сотрудников:

- 589 набранных международных экспертов и консультантов для работы на местах
- 651 национальный специалист, выполняющий работу по проектам для управлений гражданской авиации
- 67 международных экспертов и консультантов, продолжающих работу на местах в рамках текущих проектов

Закупочная деятельность

3.5.4 Затраты на закупку оборудования и услуг для гражданской авиации в рамках проектов на местах составили 41,7 млн долл. США: выполнено 216 заказов на поставку и субподрядных контрактов, выданных в 2024 году.

Управление финансами

3.5.5 Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) используется для покрытия всех расходов, связанных с административным обеспечением Программы наращивания потенциала и внедрения ИКАО.

- Общий доход: 19,8 млн кан. долл.
- Общие расходы: 11,0 млн кан. долл.
- Превышение доходов над расходами: 8,8 млн кан. долл.
- Накопленный профицит на 31 декабря 2024 г.: 20,0 млн кан. долл.

3.5.6 Генеральный секретарь утвердил План мобилизации ресурсов на внедрение с целью собрать 10,5 млн кан. долл. на 2024 год для осуществления нефинансируемых мероприятий в рамках бизнес-плана, достижения преобразовательных целей и поддержки внедрения.

- Добровольные взносы государств-членов: 13,4 млн кан. долл.
- Другие источники (международные финансовые учреждения, частный сектор, учреждения ООН, международные и региональные организации): 2,5 млн кан. долл.
- Стоимость безвозмездного предоставляемого персонала: 9,5 млн кан. долл.

3.5.7 Взносы, полученные от государств-членов, и другие источники включают взносы в:

- Фонд безопасности полетов ИКАО: 1,2 млн кан. долл.
- Фонд авиационной безопасности и упрощения формальностей: 3,1 млн кан. долл.
- Фонд окружающей среды: 2,1 млн кан. долл.
- Фонд наращивания потенциала и внедрения: 1,1 млн кан. долл.
- и другие фонды: 8,5 млн кан. долл.

3.6 Партнерские отношения с международными организациями и поддержка со стороны ИКАО Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

3.6.1 ИКАО продолжает укреплять свои глобальные партнерские отношения в поддержку устойчивого развития авиации и целей Повестки дня ООН на период до 2030 года.

3.6.2 Особо важным достижением стало расширение сотрудничества между ЕС и ИКАО за счет официального заключения новых соглашений по наращиванию потенциала и мониторингу авиационной безопасности на 8-м заседании Объединенного комитета.

3.6.3 Кроме того, ИКАО модернизировала свою Политику в отношении взаимодействия с внешними сторонами в целях повышения эффективности взаимодействия, разработав упорядоченные процессы и надежные процедуры каждой осмотрительности, которые будут подкреплены подробным инистративным материалом по внедрению.

3.7 Информационно-разъяснительная деятельность и работа с общественностью

3.7.1 Празднование 80-летия ИКАО стало важной основой, позволившей подчеркнуть непреходящее влияние Организации на глобальную авиацию, связав исторические достижения с будущими устремлениями.

3.7.2 Основное внимание в рамках работы с общественностью уделялось долгосрочному стратегическому плану ИКАО на 2026–2050 гг. и, в частности, его целям, связанным с нулевой смертностью и нулевым уровнем эмиссии. Такая работа подкреплялась проведением кампаний по осуществлению LTAG ИКАО, участием в КС-29 и принятием Делийской декларации.

3.7.3 Проводимая одновременно с ней информационно-разъяснительная деятельность была направлена на продвижение идеи глобального управления авиацией путем проведения кампаний по ратификации договоров и подчеркивала исключительную важность обеспечения единообразия международных принципов. Эти усилия дополняют более обширную миссию ИКАО по укреплению правового режима международной гражданской авиации.

3.7.4 В основе кампании по работе с общественностью лежало проведение памятного мероприятия в Чикаго и повторное открытие Музея ИКАО в Монреале.

3.7.5 Репутация ИКАО как одного из мировых лидеров в области развития авиации и инноваций лишь выросла благодаря прозрачному взаимодействию по вопросам добросовестности.

3.7.6 Регулярные диалоги с донорами поддержали усилия по мобилизации ресурсов, а проведение в 2024 году трех успешных сессий заложило основу для расширения участия наряду с масштабными мероприятиями ИКАО, запланированными на 2025 год.

3.7.7 Инициативы в рамках информационно-разъяснительной деятельности были направлены на удовлетворение критических потребностей в авиации, в частности, путем разработки системы анализа авиационных потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, идея о создании которой появилась в ходе предложенного параллельного мероприятия в рамках Третьей Конференции ООН по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. Такая комплексная аналитическая система позволит собрать фактические данные, выявить пробелы во внедрении и разработать практические рекомендации для развития авиации в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

4. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ

4.1 Управление и подотчетность

4.1.1 В 2024 году Организация добилась значительных успехов в укреплении своих механизмов подотчетности. После утверждения Советом на 232-й сессии Системы подотчетности начался второй этап – ее введение в действие, который заложил основу для проведения комплексных реформ, включая разработку новых механизмов внутреннего управления, системы делегирования полномочий и показатели эффективностей по восьми основным направлениям подотчетности.

4.1.2 Значительно расширились возможности управления риском, а в апреле 2024 года в ведение Финансового отдела перешла задача по общеорганизационному управлению рисками. Одним из существенных достижений стало получение квалификационной оценки "эффективно" за справку о внутреннем контроле, первой такой оценки, присвоенной Управлением служб внутреннего надзора. Организация обеспечила полное соответствие контрольным показателям в сфере общеорганизационного управления рисками, установленным Объединенной инспекционной группой, достигнув уровня 3 "стандартный" в модели зрелости ООН применительно к управлению рисками.

4.1.3 К практическим усовершенствованиям относится разработка цифрового заявления о гарантиях руководства и декларации для систематической оценки внутреннего надзора во всех бюро и отделениях. Процесс управления риском в региональных бюро был упорядочен путем подготовки сводного реестра рисков, связанных с общими проблемами. В поддержку этих инициатив были разработаны и внедрены четыре комплексных учебных модуля для руководства и персонала.

4.1.4 Такие события отражают настрой ИКАО на обеспечение надежного руководства и осуществление мер управления риском, что закладывает прочную основу для эффективности и прозрачности работы Организации.

4.2 Стратегическое планирование

4.2.1 Принятие Советом 1 ноября 2024 года Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 гг. стало результатом двухлетнего комплексного процесса планирования, начатого после 41-й сессии Ассамблеи. Это один из основополагающих документов, позволяющих заинтересованным сторонам в авиации из государств-членов и отрасли согласовывать свои программы с долгосрочными приоритетами ИКАО.

4.2.2 Перед этим в марте 2024 года Совет учредил специальную Консультативную группу для оказания поддержки Генеральному секретарю в ориентировании задач Ассамблеи и вклада отрасли на конкретные стратегические направления.

4.2.3 Кроме того, Совет обозначил основные итоги и результаты для трехлетнего бизнес-плана на 2026–2028 гг. Этот план служит основой для обсуждения бюджета и программы работы в преддверии 42-й сессии Ассамблеи в целях обеспечения действительной согласованности с более обширными целями и механизмами реализации, изложенными в Стратегическом плане на 2026–2050 гг. Такой комплексный подход к стратегическому планированию поддерживает обязательство ИКАО по эффективному и оперативному руководству глобальным развитием авиации.

4.3 Управление, ориентированное на конкретные результаты

4.3.1 Совет одобрил в принципе итоги, результаты и ключевые показатели эффективности бизнес-плана на 2026–2028 гг. В целях обеспечения эффективности и подотчетности в достижении стратегических целей ИКАО этот план включает принципы управления, ориентированного на конкретные результаты.

4.3.2 Завершена работа над системой мониторинга эффективности деятельности, содержащей КПЭ по итогам и результатам и служащей четкой структурой для мониторинга прогресса. Завершена разработка трехлетнего плана производственно-финансовой деятельности, включающего приоритетные проекты и мероприятия. Реализация дорожной карты RBM, включающей Систему управления изменениями, по-прежнему способствует проведению организационных преобразований.

4.4 Преобразовательная цель

4.4.1 Второй год работы по достижению преобразовательной цели начался с ускоренного осуществления всех программ и проектов. Завершение работ по этому портфелю идет по плану в соответствии с графиком и бюджетными показателями.

4.4.2 Бизнес-план на 2026–2028 гг. включает усовершенствованный подход к управлению, ориентированному на конкретные результаты, при этом варианты бюджета Регулярной программы составлялись на основе бюджетирования с нуля в поддержку утвержденного Советом Стратегического плана на 2026–2050 гг.

4.4.3 Кадровые и культурные преобразования осуществлялись в рамках нескольких ключевых инициатив. Результаты комплексной оценки уровня культуры легли в основу нового плана развития организационной культуры. Внедрение системы мобильности талантов позволило открыть новые карьерные возможности, в дополнение к чему была введена программа наставничества. Основные положения ИКАО по вопросам этики получили более широкое распространение в Организации, что было подкреплено назначением Омбудсмена.

4.4.4 Цифровая трансформация способствовала укреплению организационного потенциала путем усовершенствования Системы общеорганизационного планирования ресурсов и инфраструктуры информационной безопасности. Новые цифровые инструменты содействовали развитию сотрудничества и повышению качества управления данными, включая инструмент контроля эффективности общеорганизационной деятельности и предоставления соответствующей отчетности. Завершение разработки дорожной карты по информационной безопасности позволило ИКАО пройти сертификацию по стандарту ISO 27001.

4.4.5 В рамках организационного развития были созданы новые политика возмещения расходов и система подотчетности, которые позволили укрепить эксплуатационное управление. Новая система управления организационными бизнес-процессами способствует совершенствованию методов управления знаниями, а стратегическая организационная модель, теперь доступная онлайн, продолжает развиваться.

4.5 Правовые вопросы и внешние сношения

Укрепление процесса отправления правосудия

4.5.1 Одним из важных шагов стал переход ИКАО от воздействования внутренней Апелляционной коллегии к использованию Трибунала по спорам Организации Объединенных Наций (ТСООН). Такое изменение требует внесения поправок в Кодекс службы ИКАО и Правила о персонале для их приведения в соответствие с требованиями ТСООН. Согласно новому соглашению, ИКАО вносит плату в размере 14 153 долл. США за рассмотрение каждого спора в ТСООН. При условии выделения средств планируется предоставить сотрудникам доступ к Отделу юридической помощи персоналу ООН (ОЮПП).

Форум консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации

4.5.2 В работе прошедшего в Лондоне, Англия, Третьего Форума консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации приняли участие 175 экспертов по правовым вопросам из 54 государств и 6 международных организаций. По случаю 80-летия Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) в ходе Форума были рассмотрены новые проблемы в области международного авиационного права. Ключевые темы включали устойчивое развитие, искусственный интеллект, обеспечение соблюдения норм безопасности полетов и использование информации о безопасности полетов в судебных разбирательствах. Кроме того, на Форуме рассматривались вопросы упрощения формальностей при воздушных перевозках, авиационного финансирования в рамках кейптаунских документов и возможности развития для следующего поколения авиационных специалистов.

Мероприятия в области международного воздушного права

4.5.3 В 2024 году был расширен охват курса ИКАО по международному воздушному праву: проведено 22 сессии для 250 участников из регионов ИКАО. В июне 2024 года стартовал новый специализированный курс по авиационной ответственности и страхованию, позволяющий повысить уровень квалификации авиационных специалистов в области управления риском. Кроме того, ИКАО провела семинар по международным договорам в области воздушного права, в котором приняли участие 30 человек из 20 государств-членов.

Юридический семинар ИКАО

4.5.4 В Юридическом семинаре ИКАО 2024 года, организованном Министерством земель, инфраструктуры и транспорта Республики Корея, приняло участие как очно, так и в рамках прямой трансляции 752 представителя 78 государств. На семинаре рассматривались следующие важные вопросы:

- Принципы обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности
- Вспомогательные функции региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов
- Защита данных при международных перевозках
- Недисциплинированное поведение пассажиров согласно Монреальскому протоколу 2014 года
- Процедуры разрешения споров в соответствии с Чикагской конвенцией
- Юридические достижения в области упрощения формальностей при воздушных перевозках

4.5.5 В рамках проводимого параллельно форума высокого уровня министры и ответственные лица рассмотрели стратегии устойчивого развития авиации, а на специальном заседании молодые специалисты обсудили правовые вопросы, касающиеся авиации.

4.6 Обеспечение непрерывности деятельности и гибридное конференционное обслуживание

В 2024 году с помощью утвержденных стратегий и документов по планированию поддерживалась непрерывность эксплуатационной деятельности, а государствам-членам предоставлялись качественные комплексные конференционные услуги и соответствующая поддержка. Была создана техническая инфраструктура для Центра вещания, что позволило одновременно проводить до трех гибридных совещаний в Конференц-центре ИКАО.

4.7 Управление людскими ресурсами

4.7.1 По состоянию на октябрь 2024 года штат Секретариата ИКАО насчитывал 639 сотрудников: 353 сотрудника категории специалистов и выше из 90 стран мира и 286 сотрудников категории общего обслуживания.

4.7.2 В Секретариате работал 81 прикомандированный сотрудник из 23 стран, в том числе 68 сотрудников на безвозмездной основе и 13 сотрудников на должностях, финансируемых из целевых фондов.

Равенство

4.7.3 Представленность женщин в категории специалистов и выше увеличилась до 36,8 процента (с 35,5 процента в 2023 году), а в 2024 году на долю женщин в этих категориях приходилось 61,5 процента должностей (по сравнению с 50 процентами в 2023 году).

4.7.4 Представители 87 из 193 государств-членов занимали должности в соответствии с принципом справедливого географического представительства (СГП): 37 государств – на желаемых уровнях, 21 – недопредставлены и 29 – выше целевых уровней.

4.8 Вопросы этики

Консультативное обслуживание

4.8.1 Отделение по вопросам этики получило 235 просьб о предоставлении консультаций и рекомендаций, из которых 125 относятся к категории "личные" (вопросы более личного характера), 102 – к категории "производственные" (вопросы сотрудников ИКАО, выступающих в своем официальном качестве) и 8 – к категории "внешние" (запросы извне ИКАО).

Установление стандартов и поддержка политики

4.8.2 В 2024 году Отделение по вопросам этики предоставило материалы по 48 вопросам широкого круга тем, касающихся установления стандартов и политики (5 из которых в инициативном порядке были представлены ex officio самим Отделением по вопросам этики). Отделение также принимало активное участие в пересмотре Политики в области взаимоотношений с внешними сторонами, финансовых

положений и руководящих принципов программы стажировок ИКАО. Кроме того, оно предоставило стратегические рекомендации по созданию Межведомственной консультативной группы – органа, состоящего из представителей независимых подразделений на высоком уровне, для обмена информацией и содействия предотвращению конфликтов на рабочем месте и неправомерного поведения путем предоставления адресных рекомендаций Генеральному секретарю и высшему руководству.

Защита от преследований

4.8.3 Советник по вопросам этики получил одну официальную просьбу о защите от преследования и по итогам ее рассмотрения решил, что жалоба сотрудника не имеет достаточно серьезных доказательств преследования. Затем сотрудник, подавший жалобу, обратился с просьбой к Бюро Организации Объединенных Наций по вопросам этики провести независимое рассмотрение этого решения в соответствии с основными положениями ИКАО по вопросам этики. После проведения своего рассмотрения Бюро рекомендовало Генеральному секретарю начать расследование по этому делу. В течение отчетного периода Бюро также провело отдельное независимое рассмотрение дела, оцененного советником ИКАО по вопросам этики в 2023 году, и согласилось с выводом о том, что наличия достаточно серьезных доказательств преследования не установлено, в результате чего дело было закрыто.

Подготовка персонала, обучение и работа с общественностью

4.8.4 В 2024 году Отделение по вопросам этики подготовило и запустило три онлайновых курса по вопросам этики и добросовестности, защиты от преследований в ИКАО для руководителей старшего и среднего звена, а также повышения осведомленности о борьбе с мошенничеством и коррупцией в ИКАО.

4.8.5 В 2024 году был начат ежегодный диалог с руководством ИКАО, и основное внимание в рамках его темы "Управление внеслужебной деятельностью" уделялось важности обеспечения того, чтобы участие персонала ИКАО во внеслужебной деятельности и аффилированных организациях не приводило к конфликту интересов или репутационному риску для ИКАО.

4.8.6 В течение отчетного периода Отделение по вопросам этики продолжало выпускать ежемесячные сообщения, направленные на повышение осведомленности об этических принципах, ценностях и стандартах поведения, принятых в ИКАО, а также другие соответствующие материалы. Оно также распространяло тематические плакаты, брошюры, информационные бюллетени и раздаточные материалы по той же тематике для руководителей и персонала. Советник по вопросам этики посетил региональные бюро NACC и EUR/NAT и провел ознакомительные встречи с назначенными в состав Совета новыми представителями государств-членов. Он продолжал также активно участвовать в работе Сети многосторонних организаций по вопросам этики.

4.8.7 Наконец, совместно с Отделением по внутреннему надзору и Административным управлением (специализированные вопросы, административное право, политика и дисциплинарные вопросы) Отделение по вопросам этики организовало первую в ИКАО кампанию по повышению осведомленности о борьбе с мошенничеством и коррупцией, включая организацию специального учебного курса, проведение Международного дня борьбы с коррупцией, распространение адресных сообщений и раздаточного материала среди сотрудников ИКАО, а также осуществление разъяснительной работы среди соответствующих внешних заинтересованных сторон, таких как поставщики, подрядчики, деловые партнеры и спонсоры.

Программа раскрытия финансовой информации (FDP)

4.8.8 Отделение по вопросам этики начало, курировало и завершило работу по программе FDP в 2024 году при 100-процентном соблюдении требований соответствующими сотрудниками, включая Президента Совета и Генерального секретаря. В случае необходимости с отдельными лицами связывались и консультировали их по соответствующим мерам для смягчения последствий, и по результатам работы не было выявлено ни одного случая конфликта интересов, о которых необходимо было бы сообщить для принятия мер. Кроме того, Отделение по вопросам этики в конфиденциальном порядке оформило всю полученную документацию и представило Генеральному секретарю специальный доклад, включающий актуальную информацию о соблюдении требований, статистику поданных заявлений и рассмотренные действия.

4.9 Внутренний надзор

4.9.1 Отделение по внутреннему надзору (ОИО) провело 12 мероприятий, включая 6 проверок, 4 оценки и 2 мероприятия по оказанию консультационных услуг. К числу основных достижений относятся завершение первого комбинированного мероприятия ОИО по проведению проверки и оценки, получение впервые квалификационной оценки "эффективно" за справку о внутреннем контроле, а также успешное завершение внешней оценки качества, подтверждающей соответствие ОИО стандартам Института внутренних ревизоров (IIA). В отчетах ОИО содержалось 82 рекомендации, с которыми руководство согласилось в 96 процентах случаев.

4.9.2 ОИО продолжало оказывать поддержку организации путем предоставления консультационных услуг по таким приоритетным инициативам, как портфель проектов в рамках преобразовательной цели и система общеорганизационного управления рисками. В рамках направления по проведению оценок разработана стратегия проведения оценки для повышения ее предлагаемого преимущества и проведен мета-синтез результатов оценок региональных бюро для выявления системных проблем.

4.9.3 В ходе расследований рассматривались сообщения о проступках, мошенничестве и других неправомерных действиях.

4.9.4 В 2024 году Отделение получило 42 новые жалобы, провело 15 предварительных оценок и расследований и закрыло 38 дел. Кроме того, в целях повышения эффективности и расширения возможностей для предоставления информации ОИО ввело в действие новую систему работы с делами.

4.10 Информационная безопасность

4.10.1 Путем реализации дорожной карты по информационной безопасности на 2020–2022 годы ИКАО укрепила свои позиции в области безопасности в 2024 году. К числу основных достижений относятся завершение оценки уязвимостей, расширение возможностей мониторинга безопасности и внедрение новых средств контроля в целях безопасности. Кроме того, Отделение регулярно проводило подготовку по повышению осведомленности в области безопасности и моделированию ситуации фишинга для всех сотрудников.

4.10.2 Прогресс в деле сертификации по стандарту ISO 27001 продолжался согласно графику: завершена подготовка необходимой документации и процессов. Количество инцидентов в области безопасности сократилось на 30 процентов по сравнению с 2023 годом, что свидетельствует об эффективности внедренных средств контроля. Отделение также установило новые партнерские отношения с организациями, занимающимися вопросами безопасности в авиационной отрасли, для активизации обмена оперативной информацией об угрозах.

4.11 Лингвистическое обслуживание и многоязычие

Переведено слов: 9,75 млн

Предусмотренные бюджетом объемы письменного перевода: 7,7 млн слов

Устный перевод: 930 заседаний (по сравнению с 1 042 в 2023 году)

Предназначенные для продажи публикации и новые издания: 70

В 2024 году ИКАО укрепила свои возможности в области многоязычия, внедрив комплексный набор инструментов лингвистического обслуживания. Новая цифровая экосистема включает модуль eAPG для оптимизации процесса организации устного перевода, UNTERM для обеспечения единообразия терминологии, gDoc 2.0 для эффективного управления рабочим процессом и архивом документов, а также eLuna – передовую переводческую платформу с использованием технологий машинного перевода MS Translator и DeepL.



4.12 Информационно-коммуникационные технологии

4.12.1 В 2024 году цифровая среда в ИКАО продолжала стремительно развиваться. Организация укрепила управление ИКТ с помощью новых процессов контроля за изменениями и выполнила 25 рекомендаций по результатам проверок. В соответствии со стратегией ИКАО в области ИКТ удалось добиться существенного прогресса во внедрении облачной архитектуры, включая миграцию Интрасети, приложений ("Workshop Agreement Manager", "Dataplus", "Events Registration") и современной системы резервного копирования.

4.12.2 Устойчивость инфраструктуры оставалась на высоком уровне в 99,9 процента, при этом был зафиксирован лишь один сбой в функционировании. В Штаб-квартире и региональных бюро в Бангкоке, Найроби и Каире были расширены сетевые возможности. В рамках модернизации была запущена новая версия приложения "Three-Letter and Telephony Designators" с трехбуквенными и телефонными условными обозначениями и обновлены многие другие.

4.12.3 В рамках Системы общеорганизационного планирования ресурсов и модуля по управлению портфелем проектов (Quantum ERP/PPM) были выпущены первые продукты, представлен новый модуль "Quantum Learning", который заменит предыдущую платформу обучения и будет более удобным для пользователей. Модуль "Quantum Recruitment" заменил предыдущие системы и упростил процесс интеграции данных между отделами кадров и отделами финансов/бюджетирования. Продукт "Quantum Budget Solution" позволил отказаться от заполнения электронных таблиц вручную и согласования по электронной почте.

4.12.4 Новый портал управления услугами (UNall) обеспечивает централизованный доступ к услугам и прозрачность процессов. Внедрено современное облачное корпоративное хранилище данных, позволяющее быстрее составлять более полные отчеты для принятия решений и аналитики, и запущена вышеупомянутая система gDoc 2.0.

4.12.5 К усовершенствованиям в области управления документами и Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) относится внедрение интегрированной системы управления доступом для членов Аэронавигационной комиссии, обеспечение возможности расширенного поиска документов на защищенном портале и старт первоначального экспериментального проекта по использованию искусственного интеллекта для работы с SARPS.

4.13 Закупки

В 2024 году наблюдался постоянный рост расходов на корпоративные закупки в результате инициатив ИКАО по цифровой трансформации. Повышено качество планирования закупок на этапе индивидуальных закупок, что позволило Организации уложиться в установленные программой сроки.

4.14 Финансы

Бюджет Регулярной программы на 2024 год

4.14.1 Ниже приводится информация об исполнении бюджета на 2024 год в млн кан. долл.

	Ассигнования	Расходы и обязательства	Изменение
<i>Стратегическая цель/ Вспомогательная стратегия</i>	<i>Первоначаль- ные согласно резолюции A41-28 Ассамблеи</i>	<i>Окончатель- ные пересмот- ренные</i>	<i>Фактические по бюджетному обменному курсу</i>
Безопасность полетов	34,2	38,4	37,4
Аэронавигационный потенциал и эффективность	22,2	24,7	23,0
Авиационная безопасность и упрощение формальностей	15,5	17,3	16,7
Экономическое развитие воздушного транспорта	5,1	6,0	5,8
Охрана окружающей среды	7,0	8,7	7,9
Всего	84,0	95,1	90,7
Преобразовательная цель	4,6	11,4	11,4
Поддержка стратегических целей	14,4	15,8	15,8
Управление и администрация	14,7	21,6	21,2
Всего	33,7	48,9	48,4
Итого	117,7	143,9	139,1
			4,9

Задолженность по начисленным взносам

4.14.2 Ниже приводится краткая информация о задолженности по начисленным взносам.

Таблица. Начисленные к получению взносы в разбивке по суммам и количеству государств (в млн кан. долл.)

	<i>Государства, входящие в совет</i>		<i>Государства, не входящие в совет</i>		<i>Итого</i>	
	<i>Сумма</i>	<i>Количество государств</i>	<i>Сумма</i>	<i>Количество государств</i>	<i>Сумма</i>	<i>Количество государств</i>
Задолженность за 2022 и предыдущие годы						
Остаток к погашению на 1 янв. 2024 года	0,9	5	12,6	50	13,5	55
За вычетом поступлений в 2024 году	0,9	5	2,4	20	3,3	25
Остаток к погашению на 31 дек. 2024 года	0,0	0	10,2	30	10,2	30
Взносы за 2024 год						
Остаток к погашению на 1 янв. 2024 года	89,8	36	26,4	157	116,2	193
За вычетом поступлений в 2024 году	76,1	32	23,4	112	99,4	144
Остаток к погашению на 31 дек. 2024 года	13,8	4	3,0	45	16,8	49
Общая сумма причитающихся взносов	13,8		13,2		27,0	
на 31 дек. 2024 года						

4.14.3 По состоянию на 31 декабря 2024 года восемь государств заключили соглашения о ликвидации своей задолженности в течение установленного периода. Соглашениями предусматривается выплата такими государствами наряду с взносом за текущий год также и ежегодной доли задолженности за предыдущие годы.

Возобновляемый фонд

4.14.4 Возобновляемый фонд, созданный 1 января 2008 года в соответствии с п. 7.8 Финансовых положений, отражает все транзакции, связанные с выплатами по медицинскому страхованию сотрудников после выхода на пенсию (МСВП), ежегодным отпуском и пособиями на репатриацию. В 2024 году накопленный дефицит фонда, включая резервы, достиг 139,0 млн кан. долл. по состоянию на конец года.

4.14.5 Накопленные обязательства по МСВП и другим пособиям сотрудникам остаются не обеспеченными финансированием, так как в 2024 году по-прежнему использовался распределительный подход.

Фонд генерирования дополнительных доходов

4.14.6 Фонд генерирования дополнительных доходов (ФГДД) был создан для управления самофинансируемой деятельностью и приносящими доходы продуктами и услугами. В 2024 году ФГДД получил общий операционный излишек в размере 12,7 млн кан. долл., из которого был сделан обязательный взнос в размере 8,1 млн кан. долл. в бюджет Регулярной программы и дополнительные взносы на программы работы ИКАО в размере 0,3 млн кан. долл. Чистый излишек ФГДД составил 4,1 млн кан. долл., а его скорректированный излишек составил 3,6 млн кан. долл.

Таблица. Излишек ФГДД
(в тыс. кан. долл.)

	2024	2023
Чистые активы на 1 января	9 610	8 122
Влияние принятия Международных стандартов учета в государственном секторе (МСУГС) 41	(584)	
Скорректированные чистые активы на 1 января	9 610	7 538
Поступления	32 380	27 378
Расходы и перечисления в бюджет Регулярной программы	28 315	25 306
Чистый излишек/(дефицит) за год	4 065	2 072
Итого чистые активы на 31 декабря	13 674	9 610
Ограниченнный излишек/резервы	7 113	5 594
Оперативный резерв	2 955	3 095
Средства, выделенные на специальные проекты	10 068	8 689
Итого ограниченный излишек/резервы	3 606	921
Скорректированный накопленный излишек на 31 декабря		

Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание

4.14.7 Фонд AOSC был создан для покрытия расходов на организационное и оперативное обеспечение Программы наращивания потенциала и внедрения (CDIP) ИКАО. Фонд AOSC отчитался об операционном излишке в сумме 11,1 млн кан. долл. в 2024 году, из которого был выплачен взнос в оперативный резерв бюджета Регулярной программы в размере 5,0 млн кан. долл. Чистый излишек Фонда AOSC составил 26,7 млн кан. долл., а его скорректированный излишек составил 22,7 млн кан. долл.

Таблица. Излишек Фонда АОСС
(в тыс. кан. долл.)

	2024	2023
Накопленный излишек на 1 января		
Поступления	20 577	11 998
Расходы	22 637	20 233
Чистый излишек/(дефицит) за год	11 488	11 654
Перечисление в оперативный резерв (С-DEC 232/3)	11 149	8 579
Итого накопленный излишек/(дефицит) на 31 декабря	(5 000)	
	26 726	20 577
Ограниченный излишек		
Фонд эффективности и результативности	496	810
Специальный резервный фонд	3 507	1 560
Итого ограниченный излишек	4 003	2 370
Скорректированный излишек/(дефицит) на 31 декабря	22 723	18 207

– КОНЕЦ –