



ИКАО

**ДОПОЛНЕНИЕ К ГОДОВОМУ ДОКЛАДУ СОВЕТА
АССАМБЛЕЕ ЗА 2024 ГОД**

(Январь – июнь 2025 года)

Содержание

| | |
|--|-----------|
| 1. Возникающие задачи в сфере авиации | 1 |
| 1.1 Достижение чистого нулевого уровня эмиссии к 2050 году | 1 |
| 1.2 Новые более чистые источники энергии для авиационного сектора | 1 |
| 1.3 Финансирование более чистых источников энергии для авиационного сектора | 1 |
| 1.4 Обеспечение готовности к кризисным ситуациям и ликвидации их последствий | 2 |
| 1.5 Действия в случае возникновения угроз для здоровья населения и соответствующие меры по упрощению формальностей | 2 |
| 1.6 Инновации | 2 |
| 1.7 Гендерное равенство в авиационном секторе | 2 |
| 2. Прогресс в достижении стратегических целей | 4 |
| 2.1 Охрана окружающей среды | 4 |
| 2.2 Безопасность полетов и аэронавигационный потенциал и эффективность | 5 |
| 2.3 Авиационная безопасность и упрощение формальностей | 5 |
| 2.3.1 Авиационная безопасность и кибербезопасность | 5 |
| 2.3.2 Упрощение формальностей | 5 |
| 2.4 Экономическое развитие воздушного транспорта | 6 |
| 2.5 Правовое регулирование | 7 |
| Разрешение разногласий | 8 |
| Изменения договорно-правовой базы | 9 |
| 3. Поддержка внедрения и инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" | 10 |
| 3.1 Поправки к Приложениям и PANS, руководства и циркуляры, а также инструменты | 10 |
| 3.1.1 Поправки к Приложениям и PANS, принятые на данный момент в 2025 году | 10 |
| 3.1.2 Руководства и циркуляры (включая предварительные, неотредактированные варианты) | 12 |
| 3.1.3 Региональное сотрудничество | 13 |
| 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) | 13 |
| 3.3 Достижения региональных групп | 14 |
| 3.4 Развитие людских ресурсов | 15 |
| 3.5 Поддержка внедрения | 16 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 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 | 17 |
| 3.7 | Информационно-разъяснительная деятельность и работа с общественностью | 18 |
| 4. | Вспомогательные стратегии | 18 |
| 4.1 | Управление и подотчетность | 18 |
| 4.2 | Стратегическое планирование | 18 |
| 4.3 | Управление, ориентированное на конкретные результаты (RBM) | 19 |
| 4.4 | Преобразовательная цель | 19 |
| 4.5 | Правовые вопросы и внешние сношения | 19 |
| 4.6 | Обеспечение непрерывности деятельности и гибридное конференционное обслуживание | 20 |
| 4.7 | Управление людскими ресурсами | 20 |
| 4.8 | Вопросы этики | 20 |
| 4.9 | Информационная безопасность | 20 |
| 4.10 | Лингвистическое обслуживание и многоязычие | 21 |
| 4.11 | Информационно-коммуникационные технологии | 21 |
| 4.12 | Закупки | 22 |
| | ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДО 30 ИЮНЯ 2025 ГОДА ПО РЕЗОЛЮЦИЯМ 41-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ | 23 |

1. ВОЗНИКАЮЩИЕ ЗАДАЧИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ

1.1 Достижение чистого нулевого уровня эмиссии к 2050 году

1.1.1 ИКАО продолжает активизацию информационно-разъяснительной работы и усилий по наращиванию потенциала, способствуя декарбонизации авиации на пути к достижению нулевого чистого уровня эмиссии к 2050 году. Со 2 по 4 июня 2025 года в Монреале прошла Неделя ИКАО по борьбе с изменением климата в авиации 2025 года под названием "Стремление ввысь: реализация устойчивого будущего авиации", посвященная прогрессу в решении экологических вопросов в преддверии 42-й сессии Ассамблеи.

1.1.2 По состоянию на март 2025 года свои планы действий представили 150 государств, на долю которых приходится более 99 % объема международных авиаперевозок.

1.1.3 ИКАО внимательно следит за обсуждениями и переговорами по вопросам финансирования борьбы с изменением климата, призывая государства-члены и заинтересованные стороны выразить обеспокоенность в связи с предложениями внешних органов об использовании международной авиации в качестве потенциального источника сборов и налогов для мобилизации ресурсов в другие сектора. В апреле 2025 года было выпущено письмо государствам ENV 1/1–25/39, которое, наряду с информационно-разъяснительными материалами, приведенными на веб-сайте "Объединяя усилия авиации" и веб-сайте CORSIA, описывает исторический контекст налогообложения авиации.

1.2 Новые более чистые источники энергии для авиационного сектора

Программа ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области SAF (ACT-SAF) была расширена до 106 государств и 123 партнерских организаций, а ее участники были указаны на веб-сайте ACT-SAF. Восемнадцать учебных занятий из серии ACT-SAF обеспечили участникам всестороннюю подготовку по темам, связанным с SAF. В настоящее время проводятся или планируются 22 исследования относительно осуществимости и технико-экономических обоснования в области SAF.

1.3 Финансирование более чистых источников энергии для авиационного сектора

1.3.1 Продолжается работа по созданию Центра финансовых инвестиций ИКАО, в том числе заключено соглашение между ИКАО и Международным агентством по возобновляемой энергии (МАВЭ) о создании модуля, посвященного Центру финансовых инвестиций, на финансовой платформе МАВЭ для ускорения энергетического перехода (ETAF).

1.3.2 Что касается реализации инициативы по климатическому финансированию или создания механизма финансирования в рамках ИКАО, то Совет рассмотрел результаты работы внешней консультационной компании в ходе своей 234-й сессии и продолжит обсуждение доклада для 42-й сессии Ассамблеи.

1.4 Обеспечение готовности к кризисным ситуациям и ликвидации их последствий

1.4.1 В течение первых пяти месяцев 2025 года продолжалась разработка глобальной рамочной программы для обеспечения готовности к чрезвычайным ситуациям и ликвидации их последствий, охватывающей все аспекты чрезвычайных и непредвиденных ситуаций. Усилия ИКАО освещались на региональных и глобальных форумах, в том числе на четвертом Форуме "Более безопасное небо" в Марракеше, Марокко.

1.4.2 На момент подготовки настоящего доклада произошло более 15 нарушений работы в воздушном пространстве из-за различных чрезвычайных ситуаций, включая вооруженные конфликты, землетрясения, технические сбои и политические беспорядки, что потребовало создания нескольких координационных групп по чрезвычайным ситуациям (ССТ). Некоторые ССТ охватывали несколько регионов ИКАО и оставались активными в течение длительных периодов времени.

1.4.3 Опираясь на успех механизма ССТ и следуя Рекомендации 1.1/2 Четырнадцатой Аэронавигационной конференции, в настоящее время разрабатывается гармонизированная региональная система ОрВД для использования в условиях чрезвычайных ситуаций для интеграции в глобальную систему управления чрезвычайными ситуациями.

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

Представители механизма CAPSCA выступили в качестве экспертов в области общественного здравоохранения на Региональном форуме ИКАО по упрощению формальностей в Камеруне (март 2025 года) и на Конференции по упрощению формальностей в Дохе, Катар (апрель 2025 года). В Дохинской декларации, одобренной министрами на данной конференции, к государствам-членам был обращен настоятельный призыв поддержать деятельность CAPSCA.

1.6 Инновации

В марте 2025 года Совет утвердил Политику ИКАО в области инноваций (C-DEC 234/6), что стало важной вехой в выполнении резолюции A40-27 Ассамблеи "Инновации в сфере авиации". Совет (C-DEC 234/12) также одобрил рекомендации пятого заседания Отраслевого консультативного форума.

1.7 Гендерное равенство в авиационном секторе

1.7.1 К настоящему времени в течение 2025 года Глобальная сеть координаторов по гендерным вопросам расширилась и включила в себя 105 государств-членов, поддерживая взаимодействие посредством регулярных совещаний и информационных бюллетеней, а также был завершен и подготовлен к публикации в рамках подготовки к Ассамблее совместный инструктивный материал ИКАО и Структуры "ООН-женщины" "Гендерный анализ в технических секторах: авиация".

1.7.2 7 марта 2025 года ИКАО отметила Международный женский день, проведя мероприятие "Только вверх: для ВСЕХ женщин и девочек в авиации", в рамках которого состоялся диалог на высоком уровне между представителями Совета, сотрудниками Секретариата и заинтересованными сторонами отрасли.

2. ПРОГРЕСС В ДОСТИЖЕНИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ

2.1 Охрана окружающей среды

2.1.1 *Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)*

2.1.1.1 Программа товарищеских партнерств CORSIA расширилась и объединила более 130 государств, оказывающих и запрашивающих поддержку. В марте 2025 года Секретариат ИКАО организовал ежегодные занятия по подготовке инструкторов для экспертов из государств, оказывающих поддержку.

2.1.1.2 В настоящее время разрабатываются еще три курса CORSIA.

2.1.1.3 В июне 2025 года Совет рассмотрит технические материалы CAEP и исследования, связанные с CORSIA, для периодического обзора 2025 года при подготовке своего доклада 42-й сессии Ассамблеи.

2.1.2 *Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP)*

2.1.2.1 На совещании CAEP/13 (17–28 февраля 2025 года) была выработана 31 рекомендация по охране окружающей среды в авиации для рассмотрения Советом на 235-й сессии.

2.1.2.2 Рекомендации подразумевают, среди прочего, обновленные глобальные экологические тенденции в отношении авиационного шума, парниковых газов и качества местного воздуха, комплексные стандарты для параллельного ужесточения требований в отношении шума и эмиссии CO₂, стандарты в отношении шума для сверхзвуковых самолетов, а также были выработаны рекомендации в отношении топлива, отвечающего условиям CORSIA, мониторинга, отчетности и верификации CORSIA (MRV) и в отношении аэропортов и производства полетов.

2.1.2.3 Кроме того, было рекомендовано использовать методологию мониторинга и отчетности в отношении LTAG для отслеживания эффективности международной авиации и прогресса в достижении целей по сокращению эмиссии.

2.1.3 *Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций*

2.1.3.1 26 ноября 2025 года во Всемирный день устойчивого транспорта будет дан старт плану реализации Десятилетия устойчивого транспорта ООН, в рамках которого ИКАО будет представлять авиационный сектор.

2.1.3.2 ИКАО следит за ходом переговоров ЮНЕП о разработке международного юридически обязательного документа о борьбе с загрязнением пластмассами.

2.1.3.3 ИКАО продолжает активно участвовать в процессах РКИК ООН, в частности в том, что касается международных углеродных рынков и климатического финансирования, в преддверии КС30, которая состоится в Белене, Бразилия (10–21 ноября 2025 года).

2.2 Безопасность полетов и аэронавигационный потенциал и эффективность

2.2.1 После нескольких резонансных авиационных происшествий, произошедших в конце 2024 года и начале 2025 года, ИКАО подчеркнула необходимость тщательного расследования авиационных происшествий и прозрачного информирования общественности, призвав государства-члены публиковать соответствующие промежуточные доклады. Данные вопросы были рассмотрены на двух важных мероприятиях: Конференции по упрощению формальностей в Катаре, где особое внимание было уделено оказанию помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям, и Шестом форуме по расследованию авиационных происшествий в Сингапуре, на котором рассматривались технические аспекты расследования.

2.2.2 ИКАО продолжала содействовать защите спектра для обеспечения безопасности полетов и противодействию угрозе создания помех для работы GNSS, при этом Совет мобилизовал усилия заинтересованных сторон для снижения рисков и обеспечения безопасности гражданской авиации.

2.2.3 Продолжалась работа над поправками к Приложениям ИКАО, в частности, к Приложению 10 ("Авиационная электросвязь"), Приложению 14 ("Аэродромы") и Приложению 19 ("Управление безопасностью полетов").

2.3 Авиационная безопасность и упрощение формальностей

2.3.1 Авиационная безопасность и кибербезопасность

2.3.1.1 Были утверждены новые инструктивные материалы, в том числе Руководство по подготовке в области авиационной безопасности (Doc 10207), руководство по охране защищенного груза и утилизации досмотрового оборудования.

2.3.1.2 Продолжалось проведение региональных семинаров по кибербезопасности в авиации: в период с января по май 2025 года прошли три занятия, охватывающие регионы APAC, EUR/NAT и NACC/SAM. Публикация издания "Глобальный обзор рисков в области кибербезопасности" (Doc 10213 – Restricted) запланирована на сентябрь 2025 года. Будучи членом Глобального договора по контртеррористической деятельности, ИКАО принимала участие в деятельности рабочих групп по пограничному контролю и правоохранительной деятельности, внося свой вклад в обсуждение вопросов БАС, кибербезопасности, биометрии и выполнение резолюции 2370 Совета Безопасности.

2.3.2 Упрощение формальностей

2.3.2.1 ИКАО продолжила разработку нового курса "Управление процессом упрощения формальностей на воздушном транспорте".

2.3.2.2 После 2024 года, объявленного Годом упрощения формальностей (FAL2024), на момент составления настоящего доклада прошло несколько крупных мероприятий:

- Региональный форум в Яунде (март 2025 года);

- очередной форум для Азиатско-Тихоокеанского региона в Улан-Баторе (июль 2025 года);
- Конференция по упрощению формальностей в Дохе (апрель 2025 года), по итогам которой была принята Дохинская декларация.

2.3.2.3 В марте 2025 года был подписан контракт на новую систему ДОК ИКАО и на продолжение реализации консультативной программы по качеству данных ДОК до начала 2025 года.

2.3.2.4 ИКАО продолжает сотрудничество с Программой ООН по отслеживанию поездок в контртеррористических целях, оказывая поддержку государствам-членам в наращивании потенциала для внедрения данных API и PNR.

2.4 Экономическое развитие воздушного транспорта

2.4.1 ИКАО способствовала либерализации воздушного транспорта с помощью письма государствам ЕС 2/16.8–25/10, в котором проводился опрос государств о препятствиях для доступа на рынок и иностранных инвестиций в авиакомпании. Результаты опроса будут использованы в работе Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) над проектом Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, а также в работе Небольшой группы Совета ИКАО по экономическому развитию воздушного транспорта.

2.4.2 Особое внимание в рамках ATRP было уделено пересмотру типового соглашения о воздушном сообщении, толкованию статьи 15 Чикагской конвенции, мониторингу потребностей в экономическом регулировании деятельности БАС и планированию Седьмой всемирной конференции по воздушному транспорту (2026 год).

2.4.3 На десятом совместном заседании Группы экспертов по экономике аэропортов и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (март 2025 года) были подготовлены исследования по вопросам экономического надзора за аэропортами, принадлежащими транснациональным организациям, финансирования надзорных функций и реализации политики ИКАО в отношении сборов.

2.4.4 Кроме того, группы экспертов продвинулись вперед в работе по уточнению статьи 15, возмещению расходов на метеорологическое обслуживание и инструктивным материалам по возмещению затрат на БАС и коммерческие запуски космических аппаратов.

2.4.5 В Первом Глобальном саммите ИКАО по грузовым авиаперевозкам (апрель 2025 года) приняли участие 600 делегатов из 80 государств для обсуждения возникающих проблем в области развития грузовых авиаперевозок в сферах безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивого развития.

2.4.6 Были подписаны соглашения о:

- Второй Конференции на уровне министров по вопросам воздушного транспорта и туризма в Африке, организуемой ИКАО и Всемирной туристской организацией (Луанда, Ангола, июль 2025 года)
- Конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN 2025) (Пунта-Кана, Доминиканская Республика, ноябрь 2025 года)

2.4.7 ИКАО запустила французскую версию своего пятого онлайн-курса самостоятельного обучения по экономике воздушного транспорта, посвященного экономическому регулированию авиагрузовых перевозок.

2.5 Правовое регулирование

2.5.1 7 мая 2025 года Юридический комитет назначил докладчика, которому поручается до 31 августа 2025 года рассмотреть роль Международной технической комиссии по взрывчатым веществам в соответствии с Конвенцией МЕХ.

2.5.2 Исследовательская группа Секретариата по правовым вопросам использования беспилотных воздушных судов продолжила свою работу в рамках нескольких заседаний подгрупп. Подгруппа по вопросам правовой ответственности и безопасности (LSSG) провела пять онлайн-встреч в период с февраля 2025 года по май 2025 года с целью рассмотрения применимости каждого из международных инструментов обеспечения авиационной безопасности к полетам беспилотных воздушных судов. Подгруппа по соблюдению Чикагской конвенции (CCSG) продолжила рассмотрение вопроса о толковании и применении некоторых важнейших аспектов Чикагской конвенции, касающихся производства полетов беспилотных воздушных судов, уделив особое внимание полетам над открытым морем и необходимости последовательного использования терминологии.

2.5.3 В течение мая CSSG дважды собиралась в онлайн-формате. Обе подгруппы представили свои доклады на четвертом совещании SSG-LIPA, состоявшемся в Монреале с 3 по 4 июня 2025 года.

2.5.4 1 мая 2025 года ИКАО направила письмо государствам в связи с Третьим мероприятием ИКАО, посвященным международным договорам в рамках 42-й сессии Ассамблеи для содействия ратификации договоров в области воздушного права.

2.5.5 Во втором квартале 2025 года было начато правовое исследование о применении государствами международных документов воздушного права в области кибербезопасности, что поддерживает стратегию ИКАО в области кибербезопасности.

2.5.6 Совет одобрил включение темы "Законы о международных воздушных перевозках и защите данных" в программу работы Юридического комитета. Была создана Исследовательская группа Секретариата для изучения взаимосвязи между законами о международных воздушных перевозках и законами о защите данных, а также для выработки предложений по содействию взаимопониманию и повышению осведомленности среди государств-членов в этой области. Было признано, что данный вопрос выходит за рамки сектора воздушного транспорта и что разработка законов и политики в области защиты данных по-прежнему входит в сферу ответственности государств. Был определен круг ведения SSG-DPL, и отдельным государствам и организациям было направлено письмо государствам (LE 4/80–IND/25/2) с просьбой о назначении экспертов. Первое совещание Группы SSG-DPL состоялось 5–6 июня 2025 года в Монреале.

Разрешение разногласий

2.5.7 Бразилия и Соединенные Штаты Америки (2016 год)

Дальнейшие действия не предпринимались; рассмотрение дела продолжается.

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

2.5.9 Заявление (В): Катар и Бахрейн, Египет и Объединенные Арабские Эмираты (2017 год)

Дальнейшие действия не предпринимались; по-прежнему продолжается рассмотрение дел в отношении Бахрейна и Объединенных Арабских Эмиратов.

2.5.10 Австралия и Королевство Нидерландов и Российская Федерация (2022 год)

На первом заседании своей 234-й сессии (7 февраля 2025 года) Совет объявил этап предварительного расследования завершенным и предложил Сторонам представить свои окончательные доводы в соответствии со статьей 12 Правил по разрешению разногласий. На своей 235-й сессии Совет приступил к обсуждению данного вопроса с целью принять решение по существу в соответствии со статьей 15 Правил. На третьем заседании своей 235-й сессии (12 мая 2025 года) Совет постановил, что требования, выдвинутые Австралией и Нидерландами в адрес Российской Федерации, являются обоснованными с точки зрения фактов и права и таким образом уничтожение рейса МН17 17 июля 2014 года представляет собой несоблюдение Российской Федерацией своих обязательств по статье 3 bis Чикагской конвенции. На четвертом заседании своей 235-й сессии (21 мая 2025 года) Совет постановил, что Стороны должны незамедлительно приступить к добросовестным переговорам в целях скорейшего урегулирования вопросов полной компенсации за несоблюдение Российской Федерацией своих обязательств по статье 3 bis Чикагской конвенции, включая соответствующие формы компенсации, и другие правовые последствия, вытекающие из такого несоблюдения.

2.5.11 Российская Федерация и 37 государств-членов (2023 год)

К 7 июня 2024 года все 37 ответчиков представили заявления о предварительном возражении. Впоследствии в связи с заявлениями о предварительном возражении ответчиков были поданы следующие документы письменного производства: Ответ Заявителя на заявления о предварительном возражении (27 декабря 2024 года); и возражения на Ответ Заявителя, поданные 37 ответчиками (в период с 17 марта 2025 года по 31 марта 2025 года). Совет предложил Заявителю в установленном порядке подать его окончательный документ письменного производства в отношении предварительных возражений. Совет рассмотрит предварительные возражения в соответствующее время.

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

4 июня 2024 года Ответчик подал заявление о предварительном возражении. На пятом заседании своей 234-й сессии (17 марта 2025 года) Совет принял решение не принимать к рассмотрению предварительные возражения, представленные Ответчиком. 17 апреля 2025 года Организация была уведомлена о том, что правительство Исламской Республики Иран подало заявление об обжаловании в Международном суде (МС) решения Совета, вынесенного по вышеуказанному

вопросу 17 марта 2025 года. Согласно статье 86 Конвенции о международной гражданской авиации, "решения Совета ... в случае их обжалования приостанавливаются до принятия решения по обжалованию". Соответственно, решение Совета от 17 марта 2025 года приостанавливается с 17 апреля 2025 года до вынесения МС решения по обжалованию.

2.5.13 Венесуэла (Боливарианская Республика) и Аргентина (2024 год)

22 июля 2024 года Ответчик представил заявление о предварительном возражении. На десятом заседании своей 234-й сессии (25 марта 2025 года) Совет принял решение принять к рассмотрению предварительное возражение Ответчика. Сторонам было также предложено продолжать добиваться урегулирования любых нерешенных спорных вопросов путем переговоров, и с этой целью Президенту Совета было предложено быть готовым оказать свои добрые услуги для проведения консультаций.

Изменения договорно-правовой базы

2.5.14 *Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)*

В марте 2025 года состоялось заседание Комиссии экспертов Контролирующего органа Международного регистра (КЭКОМР) для рассмотрения предлагаемых изменений к Правилам и процедурам Международного регистра (Дос 9864). Изменения, пересмотренные и рекомендованные КЭКОМР, будут рассмотрены Советом на его 235-й сессии в июне 2025 года. По состоянию на 15 мая 2025 года к Кейптаунским документам присоединились 86 Сторон.

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 на данный момент в 2025 году

Приложение 3. "Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации", поправка 82 (письмо государствам AN 10/1.1–25/24)

Поправка 82 касается следующих тем: реструктурированное Приложение 3, службы информации о космической погоде, количественная информация о вулканическом пепле и служба слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW), модель ИКАО для обмена метеорологической информацией (IWXXM), Всемирная система зональных прогнозов (ВСЗП), уточнение термина "метеорологический полномочный орган" и введение нового определения поставщика метеорологического обслуживания, а также, начиная с 26 ноября 2026 года – количественная информация о вулканическом пепле.

Приложение 6. "Эксплуатация воздушных судов"

Часть I. "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты", поправка 50 (письмо государствам AN 11/1.3.37–25/22)

Часть II. "Международная авиация общего назначения. Самолеты", поправка 42 (письмо государствам AN 11/6.3.35–25/34)

Часть III. "Международные полеты. Вертолеты", поправка 26 (письмо государствам AN 11/32.3.18–25/35)

Эти поправки являются последующими и приводят в соответствие ссылки на новый документ "Правила аэронавигационного обслуживания. Метеорология" (Дос 10157) (готовится к изданию).

Приложение 10. "Авиационная электросвязь"

Том I. "Радионавигационные средства", поправка 94 (письмо государствам AN 7/62.2.4–25/31)

Том II. "Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS", поправка 94 (письмо государствам AN 7/63.2.5–25/37)

Том III. "Системы связи", поправка 93 (письмо государствам AN 7/64.2.4–25/25)

Том V. "Использование авиационного радиочастотного спектра", поправка 91 (письмо государствам AN 7/66.2.2–25/21)

Эти поправки касаются следующих тем:

- а) совершенствование автономного контроля целостности в приемнике (ARAIM); глобальная система определения местоположения (GPS), система Galileo, спутниковая система функционального дополнения (SBAS), наземная система функционального дополнения (GBAS), дальномерное оборудование (DME), а также планирование

присвоения частот для системы посадки по приборам (ILS), всенаправленного ОБЧ-радиомаяка (VOR), DME и GBAS (Приложение 10, том I);

- b) обновление требований к сети авиационной электросвязи (ATN)/пакету протоколов Интернета (IPS); и службы информации о космической погоде (Приложение 10, том II);
- c) обновление требований к сети авиационной электросвязи (ATN)/пакету протоколов Интернета (IPS) в отношении многоканальности IPS, присвоения имен и адресации, защиты IPS, качества обслуживания (QoS), управления системой и общих переходных аспектов (Приложение 10, том III);
- d) введение новых определений, стандартов и рекомендуемой практики (SARPS), относящихся к беспроводной внутренней связи между элементами бортового электронного оборудования воздушного судна (WAIC); обновление ссылок на инструктивные материалы и частично устаревшие положения в отношении использования частот для системы посадки по приборам (ILS), всенаправленного ОБЧ-радиомаяка (VOR), дальномерного оборудования (DME) и наземной системы функционального дополнения (GBAS) (Приложение 10, том V).

Приложение 11. "Обслуживание воздушного движения", поправка 54 (письмо государствам AN 13/13.1–25/26)

Поправка 54 является последующей поправкой, касающейся усовершенствованного определения "полномочного метеорологического органа", внедрения нового определения "поставщика метеорологического обслуживания" и приведения примечаний в соответствие с новым документом "Правила аэронавигационного обслуживания. Метеорология" (Дос 10157) (готовится к изданию).

Приложение 14. "Аэродромы"

Том I. "Проектирование и эксплуатация аэродромов", поправка 18 (письмо государствам AN 4/1.2.31–25/23)

Том II. "Вертолетные площадки", поправка 10 (письмо государствам AN 4/16.11–25/28)

Эти поправки касаются следующих тем:

- a) ширина летных полос необорудованных ВПП с кодовым номером 3; знаки располагаемой дистанции на ВПП (RDRS); унификация требований к аэродромной светосигнальной системе для выполнения полетов по CAT II; средняя интенсивность главного луча огня; маркировка порога ВПП; светомаркировка ВПП, закрытых для движения; знаки, предупреждающие о непригодных для использования зонах; служба организации деятельности на перроне (Приложение 14, том I);
- b) наземное обслуживание (начиная с 26 ноября 2026 года) (Приложение 14, том I);
- c) поверхности ограничения препятствий (OLS) (начиная с 21 ноября 2030 года) (Приложение 14, том I);
- d) сертификация и система управления безопасностью полетов (СУБП) вертодромов, поверхности ограничения препятствий и визуальные средства (освещение), связанные с вертодромами (Приложение 14, том II).

Приложение 15. "Службы аэронавигационной информации", поправка 44 (письмо государствам AN 2/2.9–25/27)

Поправка 44 является последующей поправкой, касающейся развития службы информации о космической погоде.

Дос 4444. "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения", поправка 13 (письмо государствам AN 13/2.1–25/15)

Поправка 13 является последующей поправкой, вводящей новое определение термина "поставщик метеорологического обслуживания" и согласующей ссылки с реструктурированным Приложением 3 "Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации" и новым документом "Правила аэронавигационного обслуживания. Метеорология" (Дос 10157) (готовится к изданию).

Дос 8400. "Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО", поправка 35 (письмо государствам AN 2/12–25/16)

Поправка 35 является последующей поправкой в целях обновления ссылок вследствие изменения структуры Приложения 3 "Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации" и выпуска нового документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Метеорология" (PANS-MET, Дос 10157) (готовится к изданию).

Дос 9981. "Правила аэронавигационного обслуживания. Аэродромы", поправка 5 (письмо государствам AN 4/27–25/29)

Поправка 5 касается визуальных средств и поверхностей ограничения препятствий (начиная с 21 ноября 2030 года)

Дос 10066. "Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией", поправка 4 (письмо государствам AN 2/33–25/30)

Поправка 4 является последующей поправкой для улучшения определения метеорологического полномочного органа.

Дос 10157. "Правила аэронавигационного обслуживания. Метеорология", первое издание (письмо государствам AN 10/25.2–25/36) (готовится к изданию)

Первое издание PANS-MET касается следующих тем: службы информации о космической погоде, количественная информация о вулканическом пепле и служба слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW), модель ИКАО для обмена метеорологической информацией (IWXXM), Всемирная система зональных прогнозов (ВСЗП), уточнение термина "метеорологический полномочный орган" и введение нового определения поставщика метеорологического обслуживания.

3.1.2 Руководства и циркуляры (включая предварительные, неотредактированные варианты)

Cir 362. "Инструктивные указания по борьбе с торговлей людьми в цепочке поставок авиаперевозчиков"

Cir 364. "Проектирование и эксплуатация гидроаэродромов"

Дос 7910. "Указатели (индексы) местоположения", издание № 195

Дос 8585. "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб", издание № 211

Дос 8585. "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб", издание № 212

Дос 9718. "Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации", том II "Критерии планирования присвоения частот для систем авиационной радиосвязи и навигации", второе издание, 2022 год, поправка 1

Дос 9766. "Справочник по службе слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW). Эксплуатационные процедуры и список организаций для связи"

Дос 9849. "Руководство по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)"

Дос 10039. "Руководство по концепции общесистемного управления информацией (SWIM)"

Дос 10165. "Руководство по Глобальной системе оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов"

3.1.3 Региональное сотрудничество

ИКАО продолжала укреплять региональное сотрудничество в области безопасности полетов посредством использования кооперативных платформ региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), партнерских отношений, оценок и поддержки внедрения.

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)

3.2.1 По состоянию на 31 мая 2025 года в течение года было проведено семь мероприятий по линии МНМ УППКБП, в том числе:

- три проверки;
- две координируемые ИКАО миссии по валидации;
- одно мероприятие по дистанционной валидации;
- один семинар.

Две проверки были отложены, и был выявлен один вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов.

3.2.2 За тот же отчетный период было проведено 14 мероприятий по линии УППАБ-МНМ, в том числе:

- 12 проверок;

- одна миссия по валидации;
- один семинар УППАБ-МНМ.

Семь проверок УППАБ-МНМ были отложены.

3.2.3 Непрерывное совершенствование УППАБ-МНМ осуществлялось при поддержке Исследовательской группы Секретариата (SSG), последнее заседание которой состоялось 28 апреля 2025 года.

3.3 Достижения региональных групп

3.3.1 Региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) усилили инициативы по координации путем принятия решений на основе данных и повышения качества управления ключевыми показателями эффективности (КПЭ), обеспечивая согласование национальных и региональных планов с глобальными рамками.

Эти группы добились ощутимых улучшений в трех ключевых областях:

3.3.2 *Аэронавигация*

3.3.2.1 PIRG усовершенствовали региональные аэронавигационные системы за счет совместных структур, способствуя внедрению блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и улучшению организации потока воздушного движения (ATFM).

3.3.2.2 В рамках этих инициатив приоритетное внимание уделялось эффективности и наращиванию потенциала, что способствовало межрегиональному согласованию с Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП).

3.3.2.3 Ключевыми достижениями стали интеграция цифровых/удаленных технологий для диспетчерских пунктов, оптимизация сетевой инфраструктуры и совершенствование региональной координации воздушного движения.

3.3.2.4 Для проведения сравнительного анализа прогресса, достигнутого в каждой PIRG в отношении реализации глобальных, региональных и национальных аэронавигационных планов, был запущен проект "мобильность", нацеленный на улучшение координации между региональными бюро.

3.3.3 *Безопасность полетов*

3.3.3.1 Группы RASG способствовали повышению безопасности полетов в регионах за счет целенаправленного наращивания потенциала, внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП) и улучшения мониторинга показателей безопасности полетов. Используя механизмы сотрудничества, эти группы сосредоточили свое внимание на согласовании региональных планов безопасности полетов с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

3.3.3.2 Основные направления работы включали продвижение эффективных государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), оптимизацию процессов анализа данных о безопасности полетов и укрепление механизмов надзора для решения возникающих проблем в области безопасности полетов. Межрегиональная координация и стандартизированное

обучение сыграли решающую роль в формировании последовательной культуры безопасности полетов.

3.3.4 *Авиационная безопасность и упрощение формальностей*

3.3.4.1 Инициативы были направлены на укрепление систем авиационной безопасности, повышение уровня соблюдения Приложения 17 и Приложения 9 ИКАО, а также на согласование национальных стратегий с ГПАБ и региональными дорожными картами SECFAL.

3.3.4.2 Сотрудничество с государствами и заинтересованными сторонами способствовало разработке специализированных мероприятий по наращиванию потенциала, направленных на решение возникающих проблем, таких как кибербезопасность, системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута и трансграничное упрощение формальностей.

3.3.4.3 Усовершенствованные механизмы надзора, оценки рисков и продвижение комплексных решений в области авиационной безопасности позволили повысить уровень устойчивости и обеспечить соответствие глобальным приоритетам в области авиационной безопасности.

3.4 Развитие людских ресурсов

3.4.1 *Глобальная подготовка авиационных специалистов*

3.4.1.1 К программе TRAINAIR PLUS присоединились пять новых членов из четырех государств.

3.4.1.2 В поддержку выполнения требований ИКАО в области подготовки авиационного персонала было проведено пять миссий по соблюдению требований и вводному инструктажу в рамках программы TRAINAIR PLUS (TPP) и три оценки учебных заведений.

3.4.1.3 В течение отчетного периода ИКАО, члены и партнеры TPP разработали пять учебных пакетов ИКАО (ITP), один М-ITP, шесть STP, два PTP и одну комплексную программу.

3.4.1.4 Во всех регионах ИКАО 2 872 слушателя прошли курсы, признанные ИКАО.

3.4.1.5 Было предоставлено 147 стипендий для подготовки кадров, в том числе 77 стипендий в рамках Программы ИКАО по подготовке кадров для развивающихся стран с Индонезией, Республикой Корея, Сингапуром и Катаром.

3.4.1.6 По состоянию на 30 мая 2025 года 82 женщины-специалиста из 82 государств-членов воспользовались Программой ИКАО и ОАЭ по обеспечению гендерного равенства "РАСКРЫТИЕ ПОТЕНЦИАЛА АВИАЦИИ: РАСШИРЕНИЕ ПРАВ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ 193 ЖЕНЩИН".

3.4.1.7 Что касается подготовки в области авиационной безопасности, то Секретариат через сеть учебных центров ИКАО по авиационной безопасности провел 12 спонсированных ИКАО глобальных учебных мероприятий по AVSEC, в которых приняли участие 185 специалистов по авиационной безопасности из 47 государств-членов. В дополнение к спонсируемым мероприятиям при поддержке Штаб-квартиры ИКАО было проведено в общей сложности 18 мероприятий по содействию авиационной безопасности.

3.4.2 *Программа NGAP и развитие талантов в авиации*

3.4.2.1 ИКАО работала с соответствующими партнерами над укреплением авиационного образования, уделяя особое внимание устранению разрывов между учебными программами и ожиданиями отрасли.

3.4.2.2 В поддержку этих усилий в апреле 2025 года Политехническим университетом в Мадриде был проведен первый семинар ИКАО для авиационных университетов, который послужил основополагающей платформой для обсуждения путей усовершенствования и согласования учебных программ различных учебных заведений и заложил основу для создания Глобальной программы по авиационному образованию. ИКАО также разработала учебные курсы, связанные с программой NGAP, в том числе "Основные навыки межличностного общения для NGAP и курс наставничества в партнерстве с Евроконтролем".

3.4.2.3 Продолжалось сотрудничество с Глобальной целевой группой по аэрокосмическим и авиационным навыкам (GAAST), направленное на поддержку международной координации, межсекторального сотрудничества и согласования между системами образования, поставщиками услуг по подготовке персонала и потребностями отрасли. GAAST работает над созданием специализированного онлайн-репозитория передового опыта, который будет передан ИКАО и обеспечит более широкий доступ для всех заинтересованных сторон в авиации.

3.4.2.4 Все региональные бюро принимали активное участие в организации практикумов, параллельных мероприятий и семинаров для продвижения вопросов NGAP и повышения квалификации авиационных кадров в своих регионах, а также для повышения осведомленности на глобальном уровне.

3.4.2.5 Продолжается подготовка к саммиту NGAP 2025 года, который пройдет в Дурбане, Южная Африка, с 12 по 14 августа. Его цель – обсудить "узкие места", извлеченные уроки и конкретные действия по преобразованию системы привлечения, обучения и удержания кадров. По его итогам будет подготовлен Призыв к действиям, применимый на практике и ориентированный на результат.

3.4.2.6 На 42-й Ассамблее Совет представит обновленную резолюцию "Программа ИКАО по подготовке следующего поколения авиационных специалистов (NGAP)". В новой резолюции подчеркивается необходимость более структурированной системы подготовки кадров, направленной на распространение сферы действия NGAP на все категории авиационного персонала и возрастные группы, а также на интеграцию NGAP в национальные стратегии для обеспечения долгосрочного притока квалифицированных кадров.

3.5 Поддержка внедрения

3.5.1 Ожидается, что в 2025 году будет реализована Программа по наращиванию потенциала и внедрению в сумме 164,4 долл. США. Прогнозируется профицит в размере 12,9 млн кан. долл. в Фонде расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC).

3.5.2 Поддерживая постоянное взаимодействие с государствами, ИКАО сосредоточила свои усилия на своевременном осуществлении 109 проектов в 143 государствах и восьми организациях, а также пяти комплексов мер по осуществлению (iPacks), которые были направлены на поддержку двух региональных организаций по безопасности полетов в Африке: Агентства по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOA) и

Организации по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджунского договора (BAGASOO), а также 15 государств – членов данных организаций.

3.5.3 ИКАО продолжает уделять особое внимание диверсификации доходов с помощью новых решений в области поддержки внедрения, разработанных по результатам оценок, основанных на данных и потребностях, с учетом приоритетных потребностей и проблем государств. Кроме того, Организация последовательно расширяет свое глобальное присутствие за счет географической диверсификации с целью оказания дальнейшей поддержки всем регионам ИКАО, особенно развивающимся странам, в соответствии со своим мандатом "Ни одна страна не остается без внимания".

3.5.4 К настоящему времени в течение 2025 года ИКАО активизировала свои усилия по мобилизации ресурсов (RM) на всех четырех этапах цикла RM.

В рамках этапа 1 "Выявление потребностей" была подготовлена брошюра ИКАО "Приоритетные потребности на 2025 год", которая дает общее представление о приоритетных потребностях государств-членов и является основой для целенаправленных усилий по сбору средств. Кроме того, экспериментальный анализ потребностей в регионе Северной Америки и Карибского бассейна (NAM/CAR) позволил повысить эффективность работы с донорами.

В рамках этапа 2 "Определение доноров" было проведено заблаговременное планирование семинара по определению доноров, запланированного на 3-й квартал 2025 года, что заложило основу для разработки комплексной методологии определения доноров.

В рамках этапа 3 "Информационно-разъяснительная работа с донорами" были проведены многосторонние диалоги с донорами, а также продолжалась подготовка к мероприятию ИКАО по объявлению взносов с целью приведения объявленных взносов доноров в соответствие с выявленными потребностями государств.

В рамках этапа 4 "Управление" после обновления политики RM в конце 2024 года был согласован круг ведения основных добровольных фондов ИКАО, а также введена новая функция управления взносами для укрепления финансового управления переданными в доверительное управление добровольными фондами.

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 В соответствии с поручением 228-й сессии Совета и предложением, внесенным на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО, ИКАО подготовила предложение о проведении исследования по анализу авиационных потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ). В предложении определены ключевые направления деятельности, которые охватывают все стратегические цели ИКАО. Конечная цель исследования заключается в формулировании рекомендаций на основе анализа фактов для исправления недостатков и областей, требующих улучшения, что приведет к разработке дорожной карты для реализации на последующих этапах.

3.6.2 В работе над данным предложением учтены материалы Неофициальной рабочей группы по РСНВМ под председательством Монголии, в состав которой входят представители всех

развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Проведение данного анализа потребностей и выполнение рекомендаций потребует мобилизации ресурсов и сотрудничества с государствами, системой ООН и, возможно, частным сектором.

3.7 Информационно-разъяснительная деятельность и работа с общественностью

3.7.1 В течение первых пяти месяцев 2025 года ИКАО значительно расширила свою деятельность в области стратегических коммуникаций и информационно-разъяснительной работы, внедрив новый комплексный подход к повышению авторитета и взаимодействию с заинтересованными сторонами. Основное внимание уделялось приоритетам в области безопасности полетов, инициативам в области устойчивого развития и партнерствам по наращиванию потенциала.

3.7.2 Организация обеспечивала широкое освещение своей деятельности на традиционных и цифровых медийных платформах, обеспечивая при этом целенаправленную информационно-разъяснительную работу по важнейшим вопросам, включая помехи для работы RNSS, упрощение формальностей в Африке и повышение осведомленности о торговле людьми. Коммуникационная поддержка сыграла важную роль в продвижении таких крупных инициатив, как Центр финансовых инвестиций, Глобальный саммит по грузовым авиаперевозкам, а также в подготовке к 42-й сессии Ассамблеи.

3.7.3 Два диалога доноров в Абу-Даби и Оттаве, соответственно, способствовали укреплению усилий по мобилизации ресурсов и заложили основу для расширения взаимодействия наряду с мероприятиями ИКАО, запланированными на первую половину 2025 года.

4. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ

4.1 Управление и подотчетность

В 2025 году Секретариат приступил к внедрению Системы подотчетности ИКАО, проведя обзор и усовершенствование системы внутреннего управления Секретариата, а затем обзор и усовершенствование механизма делегирования полномочий Генеральным секретарем через управления и отделы.

4.2 Стратегическое планирование

Секретариат приступил к коммуникационным мероприятиям в рамках Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы, а Президент и Генеральный секретарь представляли его на глобальных мероприятиях и в ходе двусторонних встреч с государствами. Началась работа над бизнес-планом на 2026–2028 годы и над пересмотром организационной структуры для стратегического согласования.

4.3 Управление, ориентированное на конкретные результаты (RBM)

Совет одобрил итоги, результаты и ключевые показатели деятельности Бизнес-плана на 2026–2028 годы. Была завершена работа над системой мониторинга эффективности деятельности с указанием итоговых КПЭ и результатов, а также был разработан Трехгодичный операционный план с указанием приоритетных проектов.

Продолжается реализация дорожной карты RBM, включающей Систему управления изменениями.

4.4 Преобразовательная цель

4.4.1 Последний год реализации Преобразовательной цели начался в соответствии с графиком и в рамках бюджета. Основные достижения включают:

Трансформация людей и культуры:

- запуск плана по ускорению культурных изменений;
- завершение деятельности первой экспериментальной группы по мобильности кадров и запуск второй;
- введение в должность штатного омбудсмана;
- завершение оценки организационной структуры

Цифровая трансформация:

- запуск системы общеорганизационного планирования ресурсов Quantum;
- развитие SARPS и систем управления взаимодействием с клиентами;
- получение сертификата ISO 27001;
- завершение разработки дорожной карты по информационной безопасности после получения сертификата ISO 27001

4.4.2 В рамках операционной трансформации продолжается значительный прогресс в подготовке бюджета Регулярной программы и бизнес-плана на трехлетний период 2026–2028 гг., а также продолжается работа по внедрению и реализации системы подотчетности и возмещения расходов. Была создана система управления организационными бизнес-процессами, и продолжается развитие стратегической организационной модели.

4.5 Правовые вопросы и внешние сношения

4.5.1 *Укрепление процесса отправления правосудия*

ИКАО находится в процессе заключения соглашений о присоединении к Трибуналу по спорам Организации Объединенных Наций (ТСООН) в качестве апелляционной инстанции первого уровня для рассмотрения апелляций сотрудников и намерена заключить соглашение, облегчающее процесс получения сотрудниками ИКАО правовой помощи за счет ресурсов, предоставляемых Отделом юридической помощи персоналу ООН.

4.5.2 *Мероприятия в области международного воздушного права*

В течение 2024 и 2025 годов в рамках курса по международному воздушному праву было

проведено 20 занятий для 237 участников из регионов ИКАО. В июне 2024 года стартовал новый специализированный курс по ответственности и страхованию в авиации (ALIC), нацеленный на повышение квалификации авиационных специалистов в области управления рисками. К настоящему времени в 2025 году этот курс проводился трижды.

4.6 Обеспечение непрерывности деятельности и гибридное конференционное обслуживание

Конференционное обслуживание было сосредоточено на подготовке к 42-й сессии Ассамблеи (А42), бюджет которой был утвержден в апреле 2025 года.

4.7 Управление людскими ресурсами

4.7.1 По состоянию на 31 декабря 2024 года в Секретариате ИКАО насчитывалось 652 сотрудника, в том числе 359 сотрудников категории специалистов и выше, представляющих 90 стран, и 293 сотрудника категории общего обслуживания.

4.7.2 Гендерное равенство в категориях специалистов и выше продолжало улучшаться и достигло 37 % по сравнению с 34 % в 2023 году. В 2024 году на долю женщин приходилось 45 % от общего числа назначений в эти категории и 33 % от числа внешних кандидатов на должности, подлежащие распределению в соответствии с принципом СГП.

4.7.3 Прозрачность и расширение информационно-разъяснительной работы способствовали увеличению числа прикомандированных сотрудников. В 2024 году Секретариат принял 117 прикомандированных сотрудников: 92 – на безвозмездной основе и 25 – при поддержке целевых фондов.

4.7.4 Из 193 государств-членов 86 представлены на должностях, подлежащих справедливому географическому представительству (СГП). Из них 37 государств находятся на желательном уровне, 20 – недопредставлены, а 29 – выше желательного уровня.

4.8 Вопросы этики

В марте 2025 года был запущен обязательный курс по вопросам конфликта интересов для руководителей различного уровня.

4.9 Информационная безопасность

4.9.1 К 31 марта 2025 года ИКАО успешно завершила аудиты для 1-го и 2-го этапов сертификации ISO/IEC 27001:2022, проводимые Британским институтом стандартов (BSI), и ни на одном из этапов не было выявлено каких-либо существенных несоответствий. BSI официально рекомендовала ИКАО для сертификации, которая находится в стадии окончательного оформления.

4.9.2 Аудиторская группа высоко оценила тот факт, что ИКАО превзошла базовые требования, подтвердив глубину и зрелость СУИБ.

4.9.3 В дальнейшем Отдел информационной безопасности продолжит совершенствовать СУИБ с помощью цикла "планирование – выполнение – проверка – действие" (PDCA), используя

результаты аудитов, инциденты и обзоры для того, чтобы система оставалась эффективной и отвечала меняющимся потребностям ИКАО.

4.10 Лингвистическое обслуживание и многоязычие

Статистика письменных и устных переводов и публикаций (до апреля 2025 года)

Статистика письменных и устных переводов и публикаций

- Переведено слов: 3,0 млн
 - Предусмотренные бюджетом объемы письменного перевода: 2,6 млн слов
- Количество заседаний, обеспеченных устным переводом: 504
- Предназначенные для продажи публикации и новые издания: 14
- В письме государствам A2/1.5 CONF–25/6 от 5 февраля 2025 г. государствам-членам было предложено прикомандировать письменных и устных переводчиков для всех рабочих языков Организации.

4.11 Информационно-коммуникационные технологии

К настоящему времени в 2025 году были достигнуты следующие этапы:

В области общеорганизационного планирования ресурсов (ОПР) и управления портфелем проектов (PPM) в системе Quantum:

- все модули были запущены, и все операции теперь обрабатываются в системе Quantum.

В области стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) и системы управления документооборотом (DMS):

- запущено облачное решение УБК для работы с письмами государствам;
- разработаны архитектура и план проекта DMS;
- запланированы усовершенствования процессов SARPS;
- усовершенствован инструмент искусственного интеллекта SARPS для использования приложений к Чикагской конвенции.

В области управления взаимодействием с клиентами (УБК):

- система управления мероприятиями мигрировала в облако, повысив стабильность, масштабируемость и доступность;
- модуль УБК "Продажи" был запущен 1 мая 2025 года;
- ведется внедрение модуля для маркетинга.

В области бизнес-аналитики (BI) и управления корпоративными данными (EDM):

- запущено и расширено хранилище данных, подключенное к ERP;

- продолжалась разработка информационных панелей и отчетов, а также внедрение инструмента управления данными.

В области управления услугами:

- успешно запущена система управления информационно-техническими услугами (ITSM), посредством которой к настоящему времени было подано более 7 400 инцидентов. Показатель закрытия инцидентов составил 85 %, по сравнению с 75 % в предыдущей системе;
- система кадрового обслуживания и новые кадровые рабочие процессы находятся в процессе реализации.

4.12 Закупки

Для повышения эффективности закупок ИКАО разработала новые долгосрочные соглашения.

ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДО 30 ИЮНЯ 2025 ГОДА ПО РЕЗОЛЮЦИЯМ 41-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

A41-1. Нарушение Республикой Беларусь Конвенции о международной гражданской авиации

ИКАО проинформировала государства в электронном бюллетене 2023/08 от 23 февраля 2023 года о принятии резолюции A41-1 Ассамблеи.

A41-2. Нарушения Российской Федерацией Конвенции о международной гражданской авиации

ИКАО проинформировала государства в электронном бюллетене 2023/09 от 23 февраля 2023 года о принятии резолюции A41-2 Ассамблеи.

Секретариат не получал уведомлений о каких-либо действиях Российской Федерации по разрешению вопроса, вызывающего значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC) в отношении двойной регистрации воздушных судов, и никаких изменений, связанных с данным SSC, не произошло.

A41-3. Необъявленные пуски ракет, произведенные Корейской Народно-Демократической Республикой

ИКАО проинформировала государства в электронном бюллетене 2023/10 от 23 февраля 2023 года о принятии резолюции A41-3 Ассамблеи.

Тем не менее, необъявленные запуски ракет КНДР продолжались – по несколько в год (2023, 2024 и 2025 годы). В некоторых случаях КНДР направляла отдельным государствам уведомление о запуске.

19 июня 2023 года в ходе своей 229-й сессии Совет в очередной раз осудил случаи необъявленных пусков ракет КНДР.

Президент Совета направил КНДР многочисленные письма с информацией о решениях Совета и Ассамблеи и напоминанием об обязательствах по Чикагской конвенции и приложениям к ней.

Президент Совета также проинформировал Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о принятых мерах в своем письме от 14 декабря 2023 года.

A41-4. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

Добавление С. Ратификация международных документов ИКАО

В мае 2024 года было выпущено письмо государствам в ознаменование десятой годовщины принятия Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, совершенного 4 апреля 2014 года в Монреале (Монреальский протокол 2014 года), настоятельно призывающее государства ратифицировать этот важный договор, если они еще не сделали этого. По состоянию на 1 мая 2025 года у данного Протокола имелось 53 ратификации.

В ноябре 2024 года государствам, которые еще не сделали этого, было направлено письмо с напоминанием о необходимости в неотложном порядке ратифицировать Протоколы 2016 года, касающиеся изменений статей 50 а) и 56 Конвенции о международной гражданской авиации, принятые на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО. По состоянию на 1 мая 2025 года у каждого Протокола

имелось 109 ратификаций. Для вступления в силу каждого Протокола требуется 128 ратификаций. После 41-й сессии Ассамблеи шесть ключевых договоров были ратифицированы в приоритетном порядке.¹ В период с 1 января 2023 года по 1 мая 2025 года в отношении этих договоров было зарегистрировано в общей сложности 88 актов сдачи на хранение ратификационных грамот. LEB при поддержке региональных бюро представило рабочие документы на совещаниях генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) региона Азии и Тихого океана (APAC), Европейского и Североатлантического региона (EUR/NAT), региона Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NACC), Южноамериканского региона (SAM) и региона Ближнего Востока (MID), подчеркнув преимущества шести ключевых договоров, упомянутых в сноске 1, и указав на информацию, касающуюся процесса ратификации. Аналогичный рабочий документ был представлен в ходе 8-й Недели региона Африки и Индийского океана (AFI) на 12-м совещании Руководящего комитета Плана AFI SECFAL. Государствам было предложено сообщать ИКАО о своем прогрессе в ратификации договоров по международному воздушному праву с помощью разработанной для этой цели матрицы отслеживания. После этих совещаний директора региональных бюро разослали письма государствам с предложением назначить координаторов для взаимодействия с LEB по вопросам, связанным с ратификацией и осуществлением договоров по международному воздушному праву, и представить матрицу отслеживания, указывающую на достигнутый прогресс в ратификации.

Добавление D. Преподавание воздушного права

С 16 по 18 апреля 2024 года в Сеуле (Республика Корея) был успешно проведен Юридический семинар ИКАО, организованный LEB и Министерством земель, инфраструктуры и транспорта Республики Корея. Семинар позволил более 750 участникам из 78 государств обменяться знаниями и опытом по новым и возникающим вопросам, затрагивающим гражданскую авиацию, и способствовал дальнейшей ратификации и применению государствами соответствующих документов международного воздушного права.

Помимо вышеперечисленного, после 41-й сессии Ассамблеи более 150 участников из государств-членов и международных организаций приняли участие в семинарах и практикумах, организованных LEB в регионах APAC, EUR/NAT и Западной и Центральной Африки (WACAF) для предоставления авиационным специалистам компетенций в целях поддержки их организаций в реализации воздушного права и для освещения преимуществ, процессов и требований в связи с ратификацией договоров по международному воздушному праву. Мероприятия были проведены при поддержке региональных бюро ИКАО, государств (Сенегал, Сингапур) и международных организаций, включая Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА), Западноафриканский экономический и валютный союз (WAEMU) и Управление ООН по наркотикам и преступности (УНП ООН).

¹ Шестью договорами по международному воздушному праву являются: Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации [статья 50 а)] (Дос 10077) и Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации [статья 56] (Дос 10076) (Монреаль, 2016 год) (Протоколы 2016 года относительно статей 50 а) и 56 Чикагской конвенции); Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Дос 9740) (Монреаль, 1999 год) (Монреальская конвенция 1999 года); Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Дос 9960) и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Дос 9959) (Пекин, 2010 год) (Пекинская конвенция и Протокол 2010 года); Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Дос 10034) (Монреаль, 2014 года) (Монреальский протокол 2014 года).

LEB также оказывало помощь Международному информационно-координационному центру подготовки авиационного персонала (GAT) в разработке и проведении курса ИКАО по международному воздушному праву (IALC), который способствовал, в частности, ратификации документов международного воздушного права. Этот курс, в котором с октября 2022 года приняли участие более 550 человек, проводился в очном формате в Штаб-квартире и региональных бюро ИКАО, в учреждениях TRAINAIR PLUS по всему миру, а также в онлайн-формате. В июне 2024 года был утвержден второй курс по тематике международного воздушного права – курс по ответственности и страхованию в авиации (ALIC).

Добавление G. Повышение возможностей и эффективности государств в реализации договоров в области воздушного права и обновлении национальных законов и правил

В феврале 2023 года LEB оказывало содействие в проведении второго Форума консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации (CALAF), принимающей стороной которого выступил Султанат Оман. Более 150 экспертов по правовым вопросам из более чем 60 государств и международных организаций приняли участие в этом Форуме, в ходе которого консультанты по правовым вопросам из регулирующих органов гражданской авиации представили презентации и провели дискуссии по представляющим интерес актуальным правовым вопросам, включая ратификацию договоров по международному воздушному праву.

В ноябре 2024 года третий Форум CALAF был организован Соединенным Королевством. В нем приняли участие 175 экспертов по правовым вопросам из 54 государств и шести международных организаций. Этот Форум был посвящен 80-летию со дня принятия Чикагской конвенции, и на нем с участием представителей отрасли, научных кругов и юристов-практиков прошли обсуждения передовой правовой и регуляторной практики, формирующей будущее международной авиации.

A41-5. 75-я годовщина создания Юридического комитета ИКАО

Никакие дальнейшие действия не требуются.

A41-6. Глобальное планирование ИКАО в отношении безопасности и аэронавигации

ГАНП

Секретариат совместно с Исследовательской группой по ГАНП и ее рабочими группами, Проектной группой экспертов по ASBU и Группой экспертов по эффективности ГАНП, разработал проект восьмого издания Глобального аэронавигационного плана, приняв во внимание итоги Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14). Этот проект издания был рассмотрен Аэронавигационной комиссией в мае 2025 года, представлен на утверждение Совета в июне 2025 года и будет представлен на утверждение Ассамблее ИКАО в ходе ее 42-й сессии. В этом издании отражены глобальные приоритеты, установленные Ассамблеей ИКАО в ходе ее 41-й сессии и предусмотренные в Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 гг. Оно включает в себя обновленную стратегию ГАНП, концепцию блочной модернизации авиационной системы (ASBU), руководство по применению подхода, основанного на характеристиках, обновленную информацию об основной области измерения эффективности "Охрана окружающей среды" и приоритетной области "Жизнестойкость", а также прототип веб-платформы для управления региональными аэронавигационными планами и инструктивный материал по разработке национальных аэронавигационных планов.

ГПБП

Благодаря усилиям Исследовательской группы по ГПБП Секретариат подготовил проект издания ГПБП на 2026–2028 гг., приняв во внимание итоги Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14) и онлайн-вопросник по обновлению ГПБП, который дал возможность ключевым заинтересованным сторонам высказать конкретные замечания по изданию ГПБП 2023–2025 годов и представить предложения по изданию ГПБП 2026–2028 годов. Проект ГПБП будет представлен на рассмотрение Аэронавигационной комиссии в мае 2025 года, а затем на утверждение Совета перед 42-й сессией Ассамблеи. Кроме того, к концу года будет пересмотрен сопутствующий набор инструктивных материалов и инструментов, включая Глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов и онлайн-курсы. В целях оказания поддержки государствам в разработке и реализации их национальных планов обеспечения безопасности полетов ИКАО провела пять семинаров-практикумов в 2024 году. На 2025 год запланированы дополнительные семинары. В 2024 году также была создана внутренняя группа – Координационный комитет по региональным планам, который проводит регулярные заседания для обеспечения согласования и своевременной разработки всех региональных планов обеспечения безопасности полетов на основе скоординированных усилий Штаб-квартиры и региональных бюро.

А41-7. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

Совет утвердил позицию ИКАО на ВКР-27 МСЭ и поручил Генеральному секретарю: а) представить ее на ВКР-27 МСЭ; б) довести ее до сведения государств, международных организаций и соответствующих региональных организаций электросвязи, включая информацию о необходимости поддержки с их стороны; с) обеспечить выделение адекватных ресурсов и участие сотрудников Секретариата ИКАО в деятельности МСЭ и региональных групп по подготовке к этой Конференции, а также участие в работе ВКР-27. Кроме того, в целях продвижения позиции ИКАО и повышения осведомленности о вопросах частотного спектра, в дополнение к семинару-практикуму, проведенному в Азиатско-Тихоокеанском региональном бюро в феврале 2025 года, ИКАО проведет еще три региональных семинара для подготовки к ВКР-27 в 2025 и 2026 годах при содействии членов Группы экспертов по организации спектра частот (FSMP). Цель этих семинаров заключается в предоставлении инструктивных указаний и обмене передовым опытом для взаимодействия с национальными полномочными органами в области радиочастотного спектра, а также для подготовки и представления национальных позиций на совещаниях МСЭ-Р.

А41-8. 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).

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, периодически пересматривается. В настоящее время никаких изменений в заявление вносить не требуется.

А41-8/с. Обеспечение устойчивости работы систем CNS/ATM ИКАО и предоставляемого ими обслуживания

Был проведен ряд региональных семинаров и симпозиумов с целью повышения осведомленности о последствиях создания радиочастотных помех для работы GNSS. В ходе этих мероприятий была подчеркнута настоятельная необходимость реализации эффективных мер по минимизации последствий, включая, помимо прочего, развитие устойчивой наземной инфраструктуры и улучшение координации между гражданскими и военными структурами. Кроме того, было опубликовано совместное заявление ИКАО, МСЭ и ИМО, в котором содержится

настоятельный призыв к государствам защищать сигнал GNSS от создания активных преднамеренных или имитационных помех, способствуя при этом более тесному сотрудничеству между полномочными органами, отвечающими за регулирование радиочастотного спектра, гражданскую авиацию, морское судоходство, оборону и охрану правопорядка. Соответствующая экспертная группа (Группа экспертов по навигационным системам) в настоящее время рассматривает необходимые задачи, связанные с альтернативными услугами по определению местоположения, навигации и отсчета времени (A-PNT), включая разработку решений для предоставления дополненных услуг PNT (C-PNT).

А41-9. Новые участники воздушного движения

Информация по ДПАС:

Группа экспертов по ДПАС продолжила разработку положений, позволяющих осуществлять сертифицированную эксплуатацию беспилотных воздушных судов, а именно международную эксплуатацию дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), в основном согласно правилам полетов по приборам (ППП) в контролируемом воздушном пространстве и на контролируемых аэродромах. В марте 2024 года Совет принял новую часть IV *"Международные полеты. Дистанционно пилотируемые авиационные системы"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, благодаря которой в настоящее время имеются основные структурные элементы нормативно-правовой базы для международной эксплуатации ДПАС.

В ноябре 2022 года была создана Исследовательская группа ИКАО по перспективной аэромобильности (AAM SG), которая выступает в качестве координационного центра для работы ИКАО, связанной с ААМ, в целях обеспечения глобальной интероперабельности и согласованности. Перед этой группой поставлена задача разработать целостное видение ААМ, провести анализ пробелов в существующих положениях ИКАО и представить рекомендации в отношении будущей работы в поддержку безопасного развития ААМ. Группа ААМ SG также разрабатывает усовершенствованные инструктивные материалы для поддержки работы беспилотных авиационных систем (БАС) и систем организации движения БАС (UTM).

С 9 по 12 сентября 2024 года в Монреале (Канада) состоялся первый Симпозиум ИКАО по перспективной аэромобильности (AAM 2024), на котором основное внимание было уделено ключевым концепциям ААМ, включая электрические воздушные суда вертикального взлета и посадки (eVTOL), вертипорты, автоматизацию, системы доверия и интеграцию воздушного пространства. Среди основных показателей ААМ 2024: 1 400 регистраций, 76 государств-членов, 51 экспонент и спонсор, 17 статических демонстраций, 199 докладчиков и модераторов, а также 850 участников Дня семьи.

Информация по производству полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО):

ИКАО опубликовала письмо государствам о производстве полетов в верхнем воздушном пространстве с вопросником для сбора актуальной информации от государств об их участии в этом развивающемся секторе. Полученные ответы помогли определить дальнейшие шаги, среди которых разработка инструктивных указаний для государств, которые в ближайшие несколько лет с большой долей вероятности введут в эксплуатацию системы на высотных платформах (HAPS), а также выполнение Рекомендации 3.1/7 "Производство полетов в верхнем воздушном пространстве" Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14). Группа экспертов ATMRRP инициировала разработку целостного видения и глобальной эксплуатационной концепции для НАО, в то время как Группа экспертов по эшелонированию и безопасности воздушного пространства

(SASP) продолжила работу над положениями, связанными с безопасными и эффективными полетами воздушных судов в контролируемом воздушном пространстве.

A41-10. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, периодически пересматривается. В настоящее время никаких изменений в заявление вносить не требуется.

A41-11. Декларация об упрощении формальностей при воздушных перевозках, подтверждающая глобальное обязательство обеспечить безопасное и эффективное восстановление авиации после пандемии COVID-19 и сделать авиацию более устойчивой в будущем

В рамках Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) продолжается сотрудничество с внутренними и внешними заинтересованными сторонами в целях разработки инструктивных материалов и оказания помощи в реализации положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающихся здравоохранения. Это достигается благодаря деятельности рабочих групп CAPSCA и ежегодным региональным встречам и учебным семинарам CAPSCA.

A41-12. Поддержание здоровья и обеспечение безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки

Стратегия, структура и предлагаемый механизм управления CAPSCA были обновлены в соответствии с бизнес-планом ИКАО, текущим стратегическим планом ИКАО и стратегическим планом на 2026–2050 гг. ИКАО и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) заключили меморандум о взаимопонимании, включающий подробный вспомогательный план работы. В настоящее время проводится рассмотрение этого сотрудничества с целью его дальнейшего укрепления путем замены меморандума о взаимопонимании более обширным и имеющим обязательную силу Соглашением между ИКАО и ВОЗ.

Секция авиационной медицины продолжает работать с государствами, отраслью и научными кругами в ходе ежемесячных заседаний рабочих групп по авиационному медицинскому освидетельствованию и психическому здоровью, заседаний Исследовательской группы по медицинским положениям (MPSG), проводимых два раза в год, и участия в профильных международных конференциях. Соответствующие руководства обновляются с целью разработки плана обеспечения охраны здоровья в авиации и документа "Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Охрана здоровья". Выполнение этих работ задерживается в связи с ресурсными и бюджетными ограничениями.

При поддержке правительства Люксембурга продолжается ведение Основного списка ИКАО для подтверждения данных о состоянии здоровья. Непрерывность ведения этого списка в долгосрочной перспективе была обеспечена за счет подписания в марте 2025 года нового контракта на эксплуатацию ДОК ИКАО. Новая система ДОК, которая будет введена в эксплуатацию в марте 2026 года, будет включать в себя все необходимые функции для продолжения функционирования Основного списка для подтверждения данных о состоянии здоровья. Это обеспечит немедленную готовность к международному обмену сертификатами для проверки электронных и цифровых медицинских свидетельств при авиаперелетах в случае необходимости.

A41-13. Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

В области здравоохранения Секция авиационной медицины и CAPSCA продолжают совместную работу с ВОЗ, государствами, отраслью и научными кругами в целях разработки согласованных глобальных и региональных межсекторальных стратегий, которые будут основаны на рисках, научно обоснованы и применимы на практике в авиационной эксплуатационной среде. Инструктивные материалы и поддержка внедрения предоставляются за счет деятельности рабочих групп по авиационной медицине и по CAPSCA, региональных совещаний CAPSCA и учебных семинаров по авиационной медицине.

Стратегия снижения риска бедствий будет рассматриваться в рамках глобальной рамочной программы ИКАО для обеспечения готовности к чрезвычайным ситуациям и ликвидации их последствий, которая в настоящее время разрабатывается в соответствии с приоритетным направлением деятельности, утвержденным Советом ИКАО.

Механизм координационных групп по чрезвычайным ситуациям (ССТ) широко использовался в ответ на большинство произошедших чрезвычайных ситуаций и нарушений производства полетов, связанных со стихийными бедствиями, вооруженными конфликтами, техническими проблемами, вопросами здравоохранения, экстремальными погодными условиями и другими событиями. Координация с задействованными организациями системы Организации Объединенных Наций осуществлялась через группы ССТ и Группу экспертов по гуманитарной помощи и снижению риска бедствий в авиации (HADRA).

При поддержке ИКАО и Всемирной продовольственной программы (ВПП) во всех регионах ИКАО были проведены региональные семинары и вебинары для повышения осведомленности и улучшения координации с государствами и другими заинтересованными сторонами в целях содействия реагированию ООН на чрезвычайные ситуации и оказанию гуманитарной помощи.

A41-14. Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята резолюция A41-14, которая настоятельно призывает государства принять законодательные акты, нормативные положения и/или руководящие принципы, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

В этой связи Рабочая группа по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (WG-AAAVF) Группы экспертов по упрощению формальностей продолжает свою деятельность по усилению контроля за соблюдением требований и обновлению ключевых инструктивных материалов, включая документы Дос 9973 и Дос 9998. Группа также активно выявляет и устраняет препятствия на пути выполнения соответствующих положений, изучая жизнеспособные решения для предоставления государствам обновленного инструктивного материала и шаблонов для их эффективного применения.

Для дальнейшей поддержки внедрения ИКАО разработала специальный комплекс мер по осуществлению (iPack) по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF). Этот самостоятельный комплекс мер призван служить для государственных органов подспорьем и ориентиром в эффективной реализации Политики ИКАО в области AAAVF.

В ходе второго Симпозиума ИКАО по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF 2024), состоявшегося в Харлеме, Королевство Нидерландов, 26–28 ноября 2024 года, подчеркивалась настоятельная необходимость создания надежных структур поддержки семей пострадавших. Обсуждались такие ключевые темы, как защита интересов

пострадавших, управление кризисной ситуацией, а также внедрение и надзор за соблюдением Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS).

В соответствии с рекомендациями AAVF 2021 года и итогами AAVF 2024 года предлагаемые поправки к резолюции A41-14 и приоритетам программы на трехлетний период 2026–2028 гг. разрабатываются с учетом этих последних событий для обеспечения дальнейшего прогресса в данной важнейшей области.

A41-15. Доступность международной гражданской авиации

Рабочая группа по вопросам доступности международной гражданской авиации (WGAA) Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей продолжает проводить заседания в режиме онлайн для выполнения своего мандата. В соответствии со своим мандатом WGAA уделяет приоритетное внимание разработке Стратегии ИКАО и программы работы по обеспечению доступности международной гражданской авиации. WGAA разработала проект Стратегии ИКАО по обеспечению доступности международной гражданской авиации, который планируется представить на рассмотрение четырнадцатого совещания Группы по упрощению формальностей (FALP/14) в декабре 2025 года. WGAA также продолжает проводить онлайн-встречи для развития других аспектов своего мандата.

В соответствии с резолюцией A41-15 Ассамблеи и в рамках Года упрощения формальностей ИКАО в сотрудничестве с Международным советом аэропортов (МСА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) провела симпозиум по вопросам доступности международной гражданской авиации со 2 по 3 декабря 2024 года в Штаб-квартире ИКАО в Монреале, Канада. В рамках предлагаемой темы "Инклюзивный и общедоступный воздушный транспорт для лиц с ограниченными возможностями и ограниченной подвижностью" симпозиум был посвящен упрощению воздушных перевозок лиц с ограниченными возможностями и ограниченной подвижностью, улучшению их впечатлений от авиаперелетов, проблемам и усилиям государств, отрасли и других заинтересованных сторон и укреплению международного сотрудничества в целях принятия эффективных решений по обеспечению доступности.

A41-16. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми

После публикации Руководства по комплексной стратегии борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе (Дос 10171) (2023 г.) Группа по упрощению формальностей на своем тринадцатом заседании, состоявшемся с 26 февраля по 1 марта 2024 года, рекомендовала повысить уровень Рекомендуемых практик 8.49 и 8.50 до уровня Стандартов в поправке 30 к Приложению 9. Повышение РП 8.49 и 8.50 до уровня Стандартов обязывает государства-члены соблюдать эти положения. 5 ноября 2024 года Совет ИКАО принял поправку 30 к Приложению 9 "Упрощение формальностей", постановив, что поправка 30 должна вступить в силу 11 июля 2025 года. Кроме того, в рамках Конференции ИКАО по упрощению формальностей, которая состоялась в Дохе, Катар, 14–17 апреля 2025 года было проведено совещание экспертов, посвященное теме "Решение проблем торговли людьми и неурегулированной миграции". Цель этого совещания состояла в том, чтобы наметить возможные решения для выявления предполагаемых случаев торговли людьми с использованием гражданской авиации и осветить вопросы необходимой координации между государственными органами, между государствами и с заинтересованными сторонами, включая эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, а также обсудить протоколы, которым необходимо следовать для обеспечения четких процедур уведомления правоохранительных органов о подозреваемых или фактических случаях торговли людьми, и

соответствующую подготовку персонала аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, находящихся в непосредственном контакте с пассажирами.

A41-17: Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей

ИКАО продолжает оказывать государствам помощь в осуществлении Приложения 9 "Упрощение формальностей" путем проведения специализированной подготовки, разработки инструктивных материалов, организации региональных семинаров, вебинаров и использования других инструментов, таких как комплексы мер iRask. В рамках Года упрощения формальностей ИКАО способствовала укреплению глобального сотрудничества и повышению осведомленности об упрощении формальностей за счет организации таких мероприятий, как Глобальный саммит по упрощению формальностей в Эр-Рияде, Саудовская Аравия, 21–22 мая 2024 года, Глобальный форум по упрощению формальностей в Боготе, Колумбия, 21–23 октября 2024 года, Второй симпозиум по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в Харлеме, Нидерланды, 26–28 ноября 2024 года, Симпозиум ИКАО/МСА/ИАТА по вопросам доступности международной гражданской авиации в Монреале, Канада, 2–3 декабря 2024 года. В свете этих мероприятий и других событий в области упрощения формальностей при воздушных перевозках ИКАО планирует представить Совету пересмотренную резолюцию Ассамблеи A41-17 для рассмотрения и последующего представления на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2025 году.

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

Пересмотренная дорожная карта внедрения Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО опубликована на общедоступном сайте ИКАО. Дорожная карта включает в себя обновленные и недавно принятые Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) из Приложения 9 "Упрощение формальностей", согласованные со стратегией TRIP ИКАО, и призвана служить руководством для государств-членов по внедрению безопасных, функционально совместимых и эффективных систем идентификации пассажиров. Она оказывает поддержку государствам в соблюдении SARPS из Приложения 9 и во внедрении международных технических требований к машиночитываемым проездным документам (МСПД), содержащихся в документе "Машиночитываемые проездные документы" (Дос 9303).

Восьмое издание документа Дос 9303, состоящее из 13 частей, было опубликовано в 2021 году на всех языках ИКАО. С тех пор ИКАО в сотрудничестве с Рабочей группой по новым технологиям (NTWG) и экспертами Рабочей группы 3 по ISO (WG 3) продолжала обновлять Дос 9303 в рамках подготовки к предстоящему девятому изданию. В этом новом издании, запланированном на 2027 год, будут учтены последние технические отчеты, представлены унифицированные термины, согласованные с Приложением 9, и отражены развивающиеся спецификации, такие как стандартизированные индикаторы типов документов, системы установления соединения с аутентификацией паролем (PACE) и переход на стандарты биометрического кодирования ISO/IEC 39794-5.

В целях обеспечения более эффективной аутентификации документов и будущей функциональной совместимости ИКАО разработала Структуру данных ИКАО для штрих-кодов (IDB), которая обеспечивает согласование всех связанных с ИКАО двухмерных штрих-кодов, применяемых в различных проездных документах. IDB закладывает основу для долгосрочного перехода от

технологии машиносчитываемой зоны (МСЗ) и поддерживает безопасную проверку виз, экстренно выдаваемых проездных документов и цифровых разрешений на поездку (DTA).

Ключевым нововведением в рамках стратегии TRIP является разработка и продвижение цифровых проездных документов (DTC), которые основаны на инфраструктуре безопасности электронных МСПД (эМСПД). DTC – это безопасное, глобально совместимое цифровое отображение паспортных данных, которое может быть сохранено на мобильном устройстве пассажира и проверено перед поездкой, что позволяет повысить эффективность предварительных проверок, сократить количество физических контактов на границах и упростить формальности для пассажиров. ИКАО опубликовала "Основные руководящие принципы разработки цифровых проездных документов" и продолжает доработку инструктивных материалов по внедрению DTC, включая стандарты безопасной передачи данных, сертификации мобильных устройств и интеграции с автоматизированными процессами пограничного контроля.

В течение предыдущего трехлетнего периода ИКАО провела ряд глобальных и региональных мероприятий в поддержку осуществления стратегии TRIP. К ним относятся ежегодный симпозиум по TRIP, Конференция по упрощению формальностей (FALC) 2025 года в Катаре, Конференция Года упрощения формальностей (YoF) в Саудовской Аравии, Глобальный форум по упрощению формальностей в Колумбии и Камеруне, а также Региональный симпозиум TRIP в Казахстане. В целях дальнейшего наращивания потенциала государств ИКАО организовала учебные курсы по стратегии TRIP как в онлайн-овом, так и в очном формате, в которых в период с 2023 по 2025 год приняли участие более 200 человек из 40 стран. Наряду с этой работой продолжалось обновление инструктивных материалов, которые по-прежнему доступны на портале публикаций ИКАО по TRIP.

Количество участников ДОК ИКАО продолжало расти в соответствии с настоятельными призывами 41-й сессии Ассамблеи. По состоянию на май 2025 года в системе участвуют 104 организации, выдающие документы. Уровень использования системы также продолжает повышаться, и в настоящее время основной список ИКАО содержит более 500 сертификатов, пользующихся доверием на основании их передачи в ИКАО по дипломатическим каналам.

Экспериментальный проект по использованию ДОК в частном секторе продолжается, и в настоящее время в нем участвуют 55 организаций, которые демонстрируют заинтересованность в использовании данных ДОК для повышения доверия к своим услугам, связанным с документами, и для участия в совместных процессах, связанных с поездками. В настоящее время разрабатываются планы по созданию платной программы, запуск которой запланирован на 2026 год.

В марте 2025 года был подписан новый контракт на эксплуатацию ДОК, обеспечивающий непрерывность обслуживания после окончания существующего контракта в марте 2026 года. Новая система также обеспечит расширенные услуги и возможности для всех участников и пользователей, при этом она спроектирована таким образом, чтобы гибко подстраиваться к будущим потребностям и услугам.

Добавление D. Системы обмена данными о пассажирах

ИКАО продолжает сотрудничать с Программой Организации Объединенных Наций по отслеживанию поездок в контртеррористических целях. Программа предусматривает единый подход ООН, чтобы помочь государствам-членам наращивать свой потенциал по предотвращению, обнаружению, расследованию и судебному преследованию террористических и других серьезных преступлений, включая связанные с ними передвижения, путем сбора и анализа предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR) в соответствии с резолюциями Совета Безопасности, SARPS Приложения 9 и другими обязательствами

международного права. Программа подразумевает поддержку в разработке законодательных актов о создании систем API и о сборе, обработке, использовании и защите данных PNR, а также создание оперативного потенциала для обработки и использования данных пассажиров в борьбе с терроризмом и серьезными преступлениями в соответствии с международными стандартами и принципами прав человека.

А41-18. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности

На своей 41-й сессии Ассамблея ИКАО приняла решение об обновлении Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), который на тот момент действовал в течение пяти лет, с учетом извлеченных уроков и отражением событий, произошедших с 2017 года. В связи с этим Рабочая группа по ГПАБ Группы экспертов по авиационной безопасности разработала второе издание Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) в качестве стратегического документа, призванного направлять деятельность государств, отрасли и ИКАО по укреплению авиационной безопасности, и в июне 2024 года Совет одобрил данное издание.

В обновленном ГПАБ подтверждается желательная цель по созданию и поддержанию прочной глобальной системы авиационной безопасности на основе полного и эффективного внедрения всеми государствами-членами стандартов ИКАО в области авиационной безопасности. Новой особенностью второго издания ГПАБ является отслеживание прогресса исходя из сочетания добровольных самоотчетов и результатов работы механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) с использованием целевых ориентиров для оценки глобального прогресса. Государствам и отрасли рекомендуется использовать их при определении национальных целей и разработке любых дорожных карт для достижения общей желательной цели.

С момента выпуска второго издания ГПАБ была проведена информационно-разъяснительная деятельность для его популяризации. В рамках этой деятельности был организован ряд международных мероприятий в формате круглого стола: одно из них состоялось 7 ноября 2024 года в Дубае, Объединенные Арабские Эмираты, а второе – 10 декабря 2024 года во время Недели по авиационной безопасности 2024 года в Маскате, Султанат Оман. Эти мероприятия послужили полезной и эффективной платформой для сотрудничества и диалога по вопросам нового ГПАБ, а также по вопросам укрепления авиационной безопасности.

Для выпуска нового издания ГПАБ и рассмотрения возникающих проблем в авиационном секторе 11 декабря 2024 года состоялся этап заседаний высокого уровня с участием министров в рамках Недели ИКАО по авиационной безопасности 2024 года, организованной Управлением гражданской авиации Омана в Маскате с 9 по 12 декабря 2024 года. В мероприятии приняли участие десять министров, при этом семь из них выступили с устными заявлениями. В ходе этапа были подтверждены обязательства государств по повышению уровня авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности, согласованы направления политики, способствующие достижению новой стратегической цели ИКАО "Каждый полет безопасен и защищен". Этап заседаний высокого уровня с участием министров завершился принятием Маскатской декларации по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности, которая содержит следующие основные цели:

- признание того, что авиационная безопасность и авиационная кибербезопасность имеют основополагающее значение для устойчивого развития воздушного транспорта и требуют выделения приоритетных и надлежащих ресурсов;

- понимание того, что кажущееся отсутствие крупных инцидентов в области авиационной безопасности или авиационной кибербезопасности не означает низкий уровень риска, и что упреждающие меры по-прежнему важны;
- призыв к расширению глобального сотрудничества для противодействия возникающим угрозам, включая кибератаки и инсайдерские угрозы, и созданию при этом будущих систем авиационной безопасности.

Исключительная важность снижения рисков для гражданской авиации над зонами конфликтов и вблизи них также вновь стала предметом пристального внимания на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в связи с уничтожением в 2020 году воздушного судна авиакомпании "Международные авиалинии Украины", выполнявшего рейс 752 (PS752). На 41-й сессии Ассамблея поручила ИКАО уделить приоритетное внимание программе работы, связанной с зонами конфликтов, включая пересмотр и обновление Руководства по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них (Дос 10084), первоначально опубликованного в 2018 году.

В соответствии с этим поручением было опубликовано третье издание документа Дос 10084, в которое были внесены дополнительные рекомендации для государств и эксплуатантов в отношении факторов риска, связанных с ракетами класса "земля – воздух" (SAM), включая баллистические ракеты, ракеты класса "земля – земля" (SSM) и нападения с использованием ракет класса "воздух – воздух", а также был предоставлен инструктивный материал по закрытию воздушного пространства в зоне конфликта и переоценке воздушного пространства после окончания конфликта. В него также включены новые руководящие принципы гармонизации процессов оценки факторов риска и передачи соответствующей информации. С октября 2023 года эту пересмотренную версию можно скачать на общедоступном веб-сайте ИКАО на всех шести официальных языках ИКАО (<https://www.icao.int/aviation-security-policy-section/Conflict-Zones>).

Признавая важность информационно-разъяснительной работы для обеспечения эффективного внедрения, ИКАО разработала и реализовала стратегию такой работы, включающую выпуск пресс-релизов, повышение осведомленности в ходе региональных и глобальных мероприятий ИКАО, а также создание видеоролика для социальных сетей. Кроме того, в ходе Недели ИКАО по авиационной безопасности 2024 года (Маскат, Оман, 9–12 декабря 2024 года) было проведено совещание, посвященное координации между гражданскими и военными органами, а также сотрудничеству и инновациям для обеспечения безопасности полетов. В ходе этого совещания были отмечены факторы риска для гражданской авиации, связанные с производством полетов над зонами конфликтов или вблизи них, особенно в периоды неопределенности и нестабильности. Была подчеркнута критическая важность налаживания сотрудничества и координации между заинтересованными сторонами в сфере гражданской авиации, а также сотрудничества между гражданскими и военными органами как ключевого условия обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в условиях обострения проблем.

С сентября 2024 года в сотрудничестве с Консультативным комитетом по безопасному небу и при поддержке Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), оказываемой в проведении мероприятий в Европе и Африке, ИКАО провела шесть региональных семинаров по повышению осведомленности, посвященных процессам оценки факторов риска и документу Дос 10084, которые состоялись в различных регионах ИКАО (Бангкок (Таиланд), Алматы (Казахстан), Марракеш (Марокко), Санто-Доминго (Доминиканская Республика), Каир (Египет) и Найроби (Кения)).

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

В соответствии с Добавлением D к Резолюции A41-18 Ассамблеи об Универсальной программе ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) Секретариат продолжил оценку устойчивого и эффективного внедрения Стандартов Приложения 17 и Стандартов Приложения 9, связанных с авиационной безопасностью, используя подход к определению приоритетов, основанный на оценке рисков и нацеленный на результат, и настаивая на своевременном устранении серьезных недостатков. С 1 января 2022 года по 31 декабря 2024 года было проведено в общей сложности 114 мероприятий по линии УППАБ-МНМ, которые включали проверки с выездом на места и проверки на основе документации, миссии по валидации, региональные семинары, курсы подготовки проверяющих и онлайн-курсы технической подготовки проверяющих.

В ходе консультаций с государствами-членами через Исследовательскую группу Секретариата по УППАБ-МНМ Секретариат продолжал повышать эффективность программы. Ниже приведены некоторые основные направления деятельности:

- a) пересмотр Вопросов протокола (ВП) УППАБ-МНМ с учетом поправки 18 к Приложению 17 *"Авиационная безопасность"*, а также поправок 29 и 30 к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*;
- b) внедрение системы шифрования данных для защиты всей конфиденциальной информации о проверках, которая будет использоваться в сочетании с безопасным механизмом отправки и получения конфиденциальных материалов;
- c) принятие пересмотренного показателя для оценки соблюдения Стандартов Приложения 17 с целью обеспечить более точное представление об уровнях соблюдения государствами Стандартов Приложения 17 и об усилиях по их осуществлению;
- d) проведение обезличенного и конфиденциального анализа для изучения возможных путей обмена с другими группами экспертов полезной информацией относительно основных причин подтвержденных SSeC в целях дальнейшего расширения возможностей выявления тенденций и причин несоблюдения требований государствами-членами;
- e) подготовка к созданию портала приложений для авиационной безопасности, на котором будет централизованно обеспечен защищенный доступ ко всем существующим платформам, связанным с AVSEC (таким как AVSECPAEDIA, AUID, сеть POC и EFOD). Данный портал также обеспечит государствам прямой, защищенный доступ к механизму управления проверками, который предоставит им доступ к докладам и статистическим данным, а также позволит загружать планы корректирующих действий (ПКД) и другую документацию, тем самым сводя к минимуму потребность в обмене электронными письмами;
- f) корректировка процесса составления графика проверок УППАБ-МНМ с целью обеспечить более заблаговременное уведомление государств и сократить количество запросов на отсрочку.

Кроме того, Секретариат продолжает:

- a) подготовку полугодового информационного бюллетеня и проведение ежегодных онлайн-учебных занятий для проверяющих УППАБ-МНМ в целях дальнейшего улучшения мероприятий по переподготовке;

- b) размещение списка национальных координаторов с их контактной информацией на защищенном портале УППАБ;
- c) публикацию ежегодного анализа результатов проверок УППАБ-МНМ на защищенном портале УППАБ.

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

В соответствии с резолюцией А41-18 Ассамблеи, что подтверждено приоритетными целями Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), одной из целей ИКАО является оказание адресной помощи государствам-членам по устранению выявленных недостатков. Главная цель деятельности по оказанию помощи по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей состоит в том, чтобы оказывать поддержку государствам-членам при решении вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC), определенных с помощью программы ИКАО по проведению проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ), и помогать государствам при внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и Приложения 17 *"Авиационная безопасность"* (защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства).

Каждый план модернизации в сфере авиационной безопасности (ASIP) разрабатывается с учетом особенностей конкретного государства на основе результатов оценки потребностей этого государства и необходимости оказания ему помощи и может быть подготовлен по итогам проверки, проведенной в рамках УППАБ, или по просьбе государства. Для каждого этапа ASIP предусмотрены показатели эффективности, условия и меры по обеспечению качества, которые должны быть выполнены до начала следующего этапа ASIP. Таким образом, способность государства выполнить ASIP зависит от множества факторов, включая способность ИКАО оказать помощь государству и способность этого государства выполнить требования ASIP в целях осуществления более эффективных мер по обеспечению авиационной безопасности. В трехлетний период 2023–2025 годов 13 ASIP находились в процессе осуществления, а три ASIP были выполнены. Поступил запрос на пять дополнительных ASIP.

Программа обучения ИКАО в области авиационной безопасности предусматривает проведение семи учебных курсов и девяти семинаров по авиационной безопасности. Чтобы организовать обучение в области авиационной безопасности для всех государств-членов на основе инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*, в рамках программы также осуществляется управление сетью учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ). В настоящее время в состав сети УЦАБ входят 35 центров, работающие во всех семи регионах ИКАО. В 2023–2024 годах в рамках сети УЦАБ было проведено в общей сложности 78 спонсируемых ИКАО учебных мероприятий в области авиационной безопасности, в которых приняли участие 1 202 специалиста по авиационной безопасности из 103 государств-членов.

Кроме того, Секретариат признает необходимость продолжить обновление существующих программ обучения с тем, чтобы они соответствовали действующему изданию Приложения 17, касающихся авиационной безопасности SARPS Приложения 9 и положениям *"Руководства по авиационной безопасности"* (Doc 8973 – Restricted), и разрабатывать новые учебно-методические комплексы в области авиационной безопасности и упрощения формальностей, устраняющие недостатки имеющихся программ и учитывающие новые и возникающие угрозы.

A41-19. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации

ИКАО продолжает выступать за всеобщую ратификацию Пекинской конвенции 2010 года и Пекинского протокола 2010 года на всех национальных и международных форумах. Важность ратификации этих документов подчеркивается на всех мероприятиях, связанных с авиационной кибербезопасностью, которые проводит или в которых участвует ИКАО.

Координация между группами экспертов, а также между экспертами Секретариата стабильно улучшалась в течение последнего трехлетия в соответствии с новым механизмом управления авиационной кибербезопасностью в ИКАО. Новый бизнес-план ИКАО служит основой для развития сотрудничества по сквозным темам, включая авиационную кибербезопасность.

A41-20. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха

В ответ на просьбу Ассамблеи предоставить обновленную информацию о глобальных экологических тенденциях в отношении авиационного шума, парниковых газов (ПГ) и эмиссии, влияющей на качество местного воздуха (КМВ), САЕР обновил соответствующую информацию.

Что касается авиационного шума, то совещание САЕР/13 согласилось рекомендовать поправки к тому I *"Авиационный шум"* Приложения 16 и тому I *"Методики сертификации воздушных судов по шуму"* Технического руководства по окружающей среде (Дос 9501) для рассмотрения Советом, включая новую главу о Стандарте на шум при посадке и взлете (LTO), применимом к типам сверхзвуковых самолетов, а также новую главу о более строгом Стандарте на шум при LTO для новых типов дозвуковых самолетов на основе комплексного анализа параллельного ужесточения требований в отношении шума и эмиссии CO₂.

Что касается эмиссии CO₂, то в результате проведения комплексного анализа параллельного ужесточения требований в отношении шума и эмиссии CO₂ совещание САЕР/13 согласилось рекомендовать поправки к тому III *"Эмиссия CO₂ самолетов"* Приложения 16 и тому III *"Методики сертификации самолетов по эмиссии CO₂"* документа Дос 9501 для рассмотрения Советом, включая более строгие Стандарты на эмиссию CO₂ для новых типов дозвуковых самолетов и для типов дозвуковых самолетов, находящихся в производстве.

ИКАО также продолжает взаимодействовать и сотрудничать с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) в целях продвижения деятельности, связанной с охраной окружающей среды, и содействия достижению Целей устойчивого развития (ЦУР) ООН, в том числе в области загрязнения пластмассами и биоразнообразия.

A41-21. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

В соответствии с просьбой, содержащейся в резолюции A41-21, ИКАО, ее государства-члены и все соответствующие заинтересованные стороны добились существенного прогресса в решении проблемы эмиссии международной авиации, обеспечив при этом широкое признание постоянного лидерства ИКАО в области международной авиации и изменения климата со стороны других организаций системы ООН и международных организаций.

В частности, чтобы ускорить переход на более чистые и возобновляемые источники энергии для авиации, в ноябре 2023 года ИКАО созвала Третью конференцию ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3), по итогам которой было достигнуто соглашение о

Глобальной рамочной программе ИКАО в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации, после чего в июне 2024 года Совет утвердил дорожную карту ИКАО по выполнению рекомендаций СААФ/3 и осуществлению LTAG, включающую четыре взаимозависимых структурных элемента: 1) политика и планирование; 2) нормативная база; 3) поддержка внедрения; 4) финансирование.

Во исполнение п. 9 резолюции А41-21 и последующего поручения Совета, а также в соответствии с Глобальной рамочной программой ИКАО, принятой СААФ/3, САЕР разработал методику мониторинга и отчетности для LTAG (LMR), в которой объединены ретроспективная оценка деятельности, проводимая путем отслеживания достигнутого международной авиацией прогресса по ключевым ориентирам, один из которых, например, был установлен СААФ/3, и перспективная оценка до 2050 года. САЕР также разработал многоуровневый подход к методике LMR, включая основную методику (уровень 1) и ее дальнейшие усовершенствования, которые потребуют дополнительных ресурсов и возможностей в области работы с данными/моделирования (уровни 2 и 3). Благодаря этому многоуровневому подходу внедрение методики LMR может выполняться поэтапно.

Для мониторинга прогресса в рамках Глобальной рамочной программы ИКАО и ее четырех структурных элементов был разработан и постоянно обновляется Инструментарий ИКАО по отслеживанию более чистых источников энергии. ИКАО также продолжала оказывать поддержку государствам в разработке и обновлении их добровольных планов действий по сокращению эмиссии CO₂. По состоянию на март 2025 года свои планы действий представили 150 государств, на долю которых приходится более 99 % объема международных авиаперевозок. Кроме того, ИКАО проводила ежегодные мероприятия по подведению итогов в области достижения LTAG для отслеживания хода реализации LTAG и Глобальной рамочной программы.

Реализация Программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF) также проходила успешно. По состоянию на март 2025 года к программе ACT-SAF присоединились 106 государств и 123 организации. Проведение 18 учебных мероприятий из серии ACT-SAF обеспечило всестороннюю подготовку партнеров по целому ряду важных вопросов, связанных с SAF. Продолжается работа над исследованиями ACT-SAF: в настоящее время проводятся или планируются к проведению 22 оценки осуществимости и технико-экономических обоснования SAF.

В целях содействия финансированию и инвестиционной поддержке для достижения LTAG ИКАО развивает инициативу "Центр финансовых инвестиций", в том числе в рамках соглашения с МАВЭ о создании модуля, посвященного Центру финансовых инвестиций, на финансовой платформе МАВЭ для ускорения энергетического перехода (ETAF).

ИКАО продолжала оказывать поддержку климатически-нейтральной инициативе ООН, предоставляя и регулярно обновляя вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО (ICEC), который используется учреждениями ООН в качестве официального инструмента для расчета эмиссии при воздушных перевозках. В 2024 году 58 учреждений ООН рассчитали свой уровень эмиссии при воздушных перевозках с помощью ICEC.

А41-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

В резолюции А41-22 Совету было поручено продолжать следить за состоянием концептуальной основы внедрения CORSIA и обновлять эту основу, как это делалось со времени разработки этой системы в 2016 году, при поддержке Комитета по климату и окружающей среде (СЕС), Технического консультативного органа (ТАВ) и Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР).

В марте 2023 года Совет принял поправки к тому IV Приложения 16 с учетом положений резолюции А41-22 о внесении коррективов в структурные элементы CORSIA и технических рекомендаций совещания САЕР/12, состоявшегося в феврале 2022 года. Поправки вступили в силу 1 января 2024 года в качестве второго издания тома IV Приложения 16.

В октябре 2023 года ИКАО опубликовала третье издание тома IV документа Doc 9501, в котором содержится технический инструктивный материал по внедрению CORSIA, обновленный САЕР для оказания поддержки соответствующим заинтересованным сторонам во внедрении SARPS второго издания тома IV Приложения 16.

В феврале 2025 года совещание САЕР/13 рекомендовало Совету рассмотреть дополнительные технические поправки к тому IV Приложения 16 и тому IV документа Doc 9501.

С момента проведения последней Ассамблеи Совет продолжал рассматривать и утверждать внесение изменений в документы ИКАО, относящиеся к пяти элементам внедрения CORSIA. К примеру, число государств, добровольно участвующих в CORSIA, продолжало расти и составило 126 в 2024 году и 129 в 2025 году. Число государств, которые будут принимать добровольное участие в 2026 году, будет определено в конце июня 2025 года.

Что касается системы MRV CORSIA, то в марте 2024 года ИКАО обновила Центральный реестр CORSIA (CCR) в соответствии с обновленными требованиями к отчетности, содержащимися во втором издании тома IV Приложения 16. С момента проведения последней сессии Ассамблеи государства представили отчеты об эмиссии CO₂ через CCR за три года экспериментальной фазы CORSIA (то есть за 2021, 2022 и 2023 годы), и в 2023 году был достигнут беспрецедентный уровень охвата эмиссии CO₂ – 99 %.

Что касается компенсационных обязательств CORSIA, то ИКАО ежегодно публиковала издания документа ИКАО "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", содержащие уровень SGF за 2021, 2022 и 2023 годы. Учитывая, что значения SGF₂₀₂₁, SGF₂₀₂₂ и SGF₂₀₂₃ равны нулю, на экспериментальном этапе CORSIA не было начислено никаких компенсационных обязательств.

С момента проведения последней Ассамблеи Совет регулярно обновлял пять документов ИКАО, касающиеся видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (CEF), при технической поддержке САЕР, включая обновление критериев устойчивости, стандартных значений и методологий для расчета эмиссии в течение жизненного цикла новых источников и технологических процессов производства топлива, а также рамок для систем сертификации устойчивости (SCS).

Технический консультативный орган (ТАВ) проводил оценку программ единиц эмиссии, чтобы рекомендовать приемлемых поставщиков единиц эмиссии, отвечающих условиям CORSIA (CEU). По итогам оценки ТАВ 2024 года 11 программ отвечают критериям, предъявляемым к поставщикам CEU для экспериментального этапа CORSIA (2021–2023 гг.), в то время как шесть программ в настоящее время отвечают критериям, предъявляемым к поставщикам CEU для первого

этапа CORSIA (2024–2026 гг.). ТАВ продолжает регулярно предоставлять Совету обновленную информацию о потенциальных поставках CEU, основываясь на информации, полученной от соответствующих приемлемых программ.

В рамках программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для CORSIA (ACT-CORSIA) продолжалось оказание помощи государствам в реализации CORSIA. В настоящее время в программе товарищеских партнерств CORSIA участвуют более 130 государств, оказывающих и запрашивающих поддержку для обеспечения своевременного и надежного внедрения CORSIA. ИКАО также продолжала разрабатывать и обновлять информационно-разъяснительные материалы о CORSIA, в том числе часто задаваемые вопросы (FAQ), ежемесячные выпуски информационного бюллетеня CORSIA и регулярно обновляемый документ "Как ориентироваться в CORSIA".

В марте 2023 года Совет приступил к работе над периодическим обзором CORSIA 2025 года при технической поддержке САЕР. В июне 2025 года Совет рассмотрит последнюю версию технических предложений и результатов анализа САЕР для представления доклада Совета на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО.

A41-23. Повышение эффективности и действенности ИКАО

Во исполнение резолюции A41-23 ИКАО инициировала масштабные преобразования, опираясь на бизнес-план на 2023–2025 гг., который был разработан в соответствии с принципами управления, ориентированного на конкретные результаты (RBM), и согласован на системной основе со стратегическим планированием.

Стратегическое планирование получило развитие благодаря принятию Стратегического плана ИКАО на 2026–2050 гг. и разработке бизнес-плана на 2026–2028 гг. под руководством Консультативной группы, созданной Советом. Эти инструменты планирования отражают приоритетные направления деятельности ИКАО и были разработаны с использованием принципов управления, ориентированного на конкретные результаты (RBM). Система мониторинга эффективности деятельности, в которую были включены КПЭ по итогам и результатам, поддерживает постоянный анализ прогресса, в то время как в трехлетнем плане производственно-финансовой деятельности излагаются приоритетные проекты.

В сфере управления на своей 232-й сессии Совет утвердил Систему подотчетности ИКАО и начал второй этап – ее введение в действие, предусматривающий новые механизмы внутреннего управления, систему делегирования полномочий и показатели эффективности по восьми основным направлениям подотчетности. В 2024 году задача по общеорганизационному управлению рисками (ERM) перешла в ведение Финансового отдела, и ИКАО достигла уровня "стандартный" в модели зрелости ООН применительно к управлению рисками с полным соответствием контрольным показателям Объединенной инспекционной группы (ОИГ). На основе механизма ERM ИКАО усовершенствовала процесс принятия решений посредством оценки рисков, а также заявления о внутреннем контроле в финансовой отчетности. Для оценки механизмов внутреннего контроля были разработаны такие инструменты, как цифровое гарантийное заявление и декларация руководства, а также региональные реестры рисков и учебные модули.

Процессы внутреннего контроля ИКАО, планирование с учетом рисков и надзор со стороны Совета обеспечивали адаптацию к новым обстоятельствам в течение трехлетнего периода. Параллельно с этим ИКАО добилась прогресса в укреплении партнерских связей и мобилизации ресурсов. Новая политика возмещения расходов и стратегия мобилизации ресурсов способствовали повышению устойчивости бюджета. Секретариат занимался продвижением Стратегического плана

на глобальном уровне и пересмотрел организационную структуру для достижения большей согласованности. ИКАО тщательно избегала конфликта интересов при формировании партнерских связей и управлении добровольным финансированием, одновременно повышая уровень прозрачности за счет улучшения коммуникации с государствами-членами и заинтересованными сторонами. Эти усилия привели к расширению участия нетрадиционных субъектов, и ИКАО начала более систематически использовать внешние экспертные знания.

Проводимой работе также способствовали Стратегия преобразования Секретариата ИКАО (утвержденная в 2022 году), специальная группа по преобразованию и скоординированные аудиты и оценки, в том числе с участием Консультативного комитета по оценке и аудиту (EAAC), Отделения по внутреннему надзору и внешнего аудитора. К числу важных результатов относятся запуск новой сети Интранет, подготовка персонала в области этики, основные положения ИКАО в области этики и назначение Омбудсмана.

В рамках цифровой трансформации ИКАО получила сертификат ISO 27001 после завершения разработки дорожной карты по информационной безопасности и запустила систему Quantum ERP в рамках консорциума под руководством ПРООН. К числу дополнительных цифровых проектов относятся инструмент мониторинга общеорганизационной деятельности и представления отчетности (CPMR), SARPS и системы управления взаимодействием с клиентами, система управления лингвистической службой, а также проект по SARPS и системе управления документацией – все они предназначены для оптимизации процессов, поддержки отчетности, ориентированной на результат, а также повышения эффективности и доступности информации.

Была представлена и одобрена Советом новая преобразовательная цель, которая внедрялась на практике по трем основным направлениям (преобразование в кадровой сфере и области культуры, преобразование в области цифровизации и преобразование операционной деятельности), включающим шесть результатов: персонал и культура, принципы и ценности, цифровизация, модернизация, финансовое управление и стратегические организационные реформы. Эта инициатива направлена на превращение ИКАО в современную, адаптивную и ориентированную на сотрудничество организацию, которая предоставляет государствам более качественные услуги.

В целом, инициативы ИКАО демонстрируют твердую приверженность процедурным, управленческим и административным реформам в соответствии с содержащимся в резолюции призывом к модернизации управления, укреплению функций надзора, повышению качества рабочей среды и обеспечению прозрачных и ориентированных на результат методов работы, позволяющих решать как традиционные, так и новые проблемы.

А41-24. Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

В соответствии с просьбой, содержащейся в резолюции А41-24, ИКАО оказывала поддержку своим государствам-членам путем разработки обновленной политики в области взаимоотношений ИКАО с внешними сторонами, которая была утверждена Советом на его 233-й сессии. Обновленная политика оптимизирует процессы, связанные с подписанием соглашений с внешними сторонами и использованием названия и эмблемы ИКАО, а также укрепляет применимые процедуры должной осмотрительности. Эта политика, наряду с разработкой всеобъемлющей концепции должной осмотрительности, позволила Организации более эффективно использовать ресурсы и опыт своих партнеров и заинтересованных сторон. Она также способствует повышению устойчивости финансовых ресурсов ИКАО, при этом защищая Организацию от рисков, связанных с внешним взаимодействием.

В ответ на поручение, адресованное в документе A41-24 Генеральному секретарю ИКАО, Организация подготовила анализ авиационных потребностей РСНВМ в соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг. и ее Стратегическими целями. Данный анализ потребностей выявляет пробелы и возможности для улучшения связности, устойчивости и безопасности сети воздушного транспорта в РСНВМ. Цель состоит в том, чтобы поддержать экономическое развитие РСНВМ за счет совершенствования инфраструктуры и политики, содействия достижению экологических целей с помощью природоохранных инициатив, а также за счет повышения уровня соблюдения SARPS ИКАО. Анализ также способствует наращиванию потенциала, цифровой трансформации и инновациям для обеспечения устойчивого и всеохватного развития авиации в РСНВМ. Анализ авиационных потребностей РСНВМ был разработан ИКАО в консультации с Неофициальной рабочей группой по РСНВМ, в состав которой входят представители всех 32 РСНВМ.

A41-25. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи

После утверждения Советом "[Политики ИКАО в области оказываемой государствам поддержки внедрения](#)", направленной на согласование принципов управления программами технического сотрудничества и технической помощи ИКАО в рамках подхода "Единая ИКАО", продолжается выработка основанного на сотрудничестве и согласованного подхода ко всей деятельности по поддержке внедрения в масштабе всей Организации. Кроме того, эта Политика направлена на укрепление и гармонизацию координации и управления программами, проектами, продуктами, услугами и мероприятиями по поддержке внедрения, объединяя эти усилия в рамках бизнес-плана ИКАО и обеспечивая актуальность, эффективность и последовательность содержания и реализации поддержки, предоставляемой государствам во всех областях гражданской авиации, вне зависимости от источника помощи или соответствующего механизма финансирования.

Осуществление этой Политики в течение трехлетнего периода способствовало развитию сотрудничества и координации действий для недопущения дублирования и избыточности, а также обеспечению более эффективного распределения ограниченных ресурсов, имеющих в распоряжении Организации. Значительный прогресс в области применения Политики был достигнут благодаря работе Группы поддержки осуществления (ISG) ИКАО по таким ключевым инициативам, как:

- i) завершение разработки процессов и процедур в рамках Политики;
- ii) создание и усовершенствование Платформы поддержки осуществления;
- iii) создание Комитета по добровольным фондам и обеспечение его функционирования.

Кроме того, ISG выполняет функции координатора деятельности Групп действий по поддержке осуществления (IS-AT), созданных для дальнейшего повышения координации и результативности деятельности в ИКАО. Работа IS-AT способствовала расширению новых деловых возможностей, которые материализовались в виде новых проектов и мероприятий во всех регионах ИКАО в поддержку прилагаемых усилий по географической диверсификации.

A41-26. Программа ИКАО по обеспечению гендерного равенства, содействующая участию женщин в мировом авиационном секторе

Организация по-прежнему привержена обеспечению гендерного равенства посредством инициатив в поддержку осуществления резолюции A41-26. К ним относятся учет вопросов гендерного равенства в процессах стратегического планирования и во всех соответствующих

областях работы, усилия по расширению сбора и анализа данных вне категории авиационного персонала, имеющего свидетельство, а также продолжение информационно-разъяснительной работы, повышения осведомленности и наращивания потенциала государств.

A41-27. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

В течение трехлетнего периода 2023–2025 гг. Совет и Секретариат предприняли действия по выполнению резолюции A41-27 Ассамблеи, касающейся экономического регулирования, налогообложения, экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, авиационных данных и статистики, а также экономического прогнозирования и экономического анализа.

В сфере экономического регулирования ИКАО продолжала заниматься разработкой директивных указаний по содействию либерализации международных воздушных перевозок, включая положения об иностранных инвестициях в авиакомпании и либерализации грузовых перевозок. Была начата работа по обновлению Типового соглашения о воздушном сообщении (TASA) и подготовке к созыву Седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7) в 2026 году. Совет также изучил нормативные аспекты интеграции беспилотных авиационных систем (БАС) и создал специальную платформу в рамках Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта.

В вопросах налогообложения ИКАО координировала свою деятельность с представителями отрасли и Налогового комитета ООН с учетом предложенных поправок к Типовой конвенции ООН по вопросу налогообложения, предусматривающих возможность налогообложения доходов авиакомпаний по принципу источника дохода. Было разослано письмо государствам с обращением к ним настоятельным призывом привести их позиции в соответствие с положениями документа *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международных воздушных перевозок"* (Дос 8632) во избежание двойного налогообложения.

В сфере аэропортов и аэронавигационного обслуживания ИКАО опубликовала десятое издание документа Дос 9082 и шестое издание документа Дос 9161. Она разработала инструктивный материал по финансированию надзорных функций, развитию инфраструктуры, интеграции БАС и ААМ, а также обеспечению функционирования службы информации о космической погоде. Предложенная система возмещения расходов на деятельность этой службы в итоге не была принята из-за расхождений во мнениях государств-членов.

Что касается авиационных данных и статистики, то ИКАО добилась практически всеобщего представления данных со стороны государств-членов, интегрировала источники официальных и больших данных, а также внедрила передовые платформы бизнес-аналитики, включая информационные табло и индексы транспортной связности, в целях содействия принятию решений на основе имеющихся данных.

В целях прогнозирования, планирования и экономического анализа ИКАО расширила возможности прогнозирования объемов перевозок и кадровых потребностей, усовершенствовала методическую основу для разработки индекса глобальной конкурентоспособности авиации и представила результаты экономических исследований в поддержку планирования инфраструктуры, инвестиций и распределения доходов между авиакомпаниями. Система базовых тарифов на перевозку авиапочты (BACR) по-прежнему лежит в основе расчетов в сфере международной перевозки авиапочты и способствует электронной торговле.

С учетом указанного выше прогресса Совет провел предметный анализ резолюции A41-27 и представил пересмотренное сводное заявление на рассмотрение 42-й сессии Ассамблеи.

А41-28. Бюджеты на 2023, 2024 и 2025 годы

Раздел А: никакие действия не требуются.

Раздел В: никакие действия не требуются.

Раздел С: никакие действия не требуются.

А41-29. Взносы в Общий фонд за 2023, 2024 и 2025 годы

Генеральный секретарь уведомил государства-члены о начисленных им взносах за 2023 год в письме государствам А 1/8–22/104, письме государствам А 1/8–23/44 и письме государствам А 1/8–23/65; о взносах за 2024 год – в письме государствам А 1/8–23/74, письме государствам А 1/8–24/56 и письме государствам А 1/8–24/87; и за 2025 год – в письме государствам А 1/8–24/100 и письме государствам А 1/8–25/55.

А41-30. Фонд оборотных средств

Никакие дальнейшие действия не требуются.

А41-31. Изменение Финансовых положений

Семнадцатое издание *Финансовых положений ИКАО* (Дос 7515/17) 2023 года было опубликовано в том виде, в котором оно было утверждено на 41-й сессии Ассамблеи.

А41-32. Утверждение счетов Организации за 2019, 2020 и 2021 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним

Никакие дальнейшие действия не требуются.

А41-33. Назначение внешнего ревизора

Никакие дальнейшие действия не требуются.

— КОНЕЦ —