

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 20 повестки дня. Инициатива *"Ни одна страна не остается без внимания"*

**ДОКЛАД ПО ИНИЦИАТИВЕ ИКАО
"НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" (NCLB)**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

39-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию A39-23, касающуюся инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)"*. В резолюции определены задачи для NCLB в области оказания помощи государствам в эффективном внедрении SARPS, политики, планов и программ ИКАО глобально гармонизированным образом; способствованию разрешению вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC); а также развитию и реализации всей деятельности ИКАО по оказанию технической помощи и сотрудничеству. Настоящий документ содержит доклад об основных достижениях и мероприятиях, реализованных в рамках инициативы NCLB, а также о приоритетных областях на трехлетний период 2020–2021–2022 гг.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) настоятельно призвать Совет продолжать свою работу по повышению глобальной осведомленности о важности эффективной реализации SARPS, планов и программ ИКАО, которые поддерживают безопасную, эффективную, экономически жизнеспособную и экологически надежную систему воздушного транспорта;
- б) настоятельно призвать Генерального секретаря продолжать усиливать деятельность в области оказания технической помощи и технического сотрудничества для дальнейшей реализации инициативы NCLB.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями и всеми вспомогательными стратегиями реализации (BCP)
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться с учетом ресурсов, имеющихся в Регулярном бюджете на 2020–2022 гг., и/или за счет внебюджетных средств
<i>Справочный материал</i>	Резолюция A39-23 "Инициатива <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i> (NCLB)" Резолюция A39-25 "Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года" A40-WP/4, Доклад о Программе технической помощи ИКАО С-WP/14788, "Проект бизнес-плана ИКАО на 2020–2021–2022 гг." Dос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 6 октября 2016 года)

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 Реализация инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) началась 5 декабря 2014 года в рамках мероприятий по празднованию 70-й годовщины подписания *Конвенции о международной гражданской авиации*. NCLB направлена на оказание государствам помощи в эффективном выполнении ими Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующих планов, политики и программ ИКАО по всем стратегическим целям. Впоследствии 39-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию A39-23 *"Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)"*. Инициатива NCLB была одобрена Ассамблеей как средство активизации усилий по оказанию помощи государствам, с тем чтобы все государства-члены могли усовершенствовать свои системы гражданской авиации, что в свою очередь способствовало бы поддержке устойчивого социально-экономического развития на местном и региональном уровнях.

1.2 Инициатива NCLB предназначена для всех государств с особым вниманием к государствам с приоритетными потребностями в рамках всех стратегических целей ИКАО и служит для усовершенствования системы оказания помощи государствам в вопросах внедрения. Посредством инициативы NCLB ИКАО намерена обеспечить более эффективную непосредственную поддержку всем государствам, которым требуется помощь в развитии и усовершенствовании авиационной системы за счет внедрения глобальных стандартов и политики ИКАО. Выполняя роль выразителя интересов авиации, ИКАО сотрудничает с государствами для обеспечения того, чтобы авиации придавали большее значение в контексте развития на уровне страны, в результате чего обеспечивается поддержка реализации резолюции A39-25 Ассамблеи ИКАО *"Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года"*.

2. ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О СРЕДСТВАХ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ NCLB

2.1 Цели NCLB освещаются в прессе, поддерживаются и реализуются в рамках повседневной деятельности ИКАО, начиная от пропаганды преимуществ, обеспечиваемых государствам авиацией, и разработки специализированных инструментариев и услуг до совместных усилий и партнерских связей в интересах повышения эффективности внедрения SARPS.

2.2 **Пропаганда преимуществ авиации для государств на высоких правительственных уровнях.** Один из приоритетов NCLB состоит в том, чтобы стимулировать политическую волю, необходимую для выполнения обязательств в отношении авиации и осуществления в ней усовершенствований. ИКАО поощряет это путем участия в ключевых международных мероприятиях и совещаниях, в том числе в таких как 26-й Саммит Африканского Союза (2016 год); Глобальная конференция по устойчивому транспорту (2016 год); Всемирные экономические форумы в Давосе (2017–2019 гг.); Международные транспортные форумы (2017–2019 гг.); последовательные Форумы Генеральных директоров гражданской авиации и Саммиты руководителей авиационной отрасли и т. д. Путем пропаганды вклада авиации в устойчивое развитие на этих мероприятиях мы повышали информированность высокопоставленных должностных лиц правительств и стимулировали политическое желание выделять достаточные ресурсы для развития авиации в контексте инициативы NCLB. Эти мероприятия являются решающими для приоритизации авиации в рамках глобального развития, что в свою очередь обеспечивает выделение ресурсов.

2.2.1 Всемирный форум ИКАО по вопросам авиации (IWAF), который проводился ежегодно в течение прошедшего трехлетия, является примером усилий ИКАО по организации совместных встреч участников высокого уровня из государств, авиационного сообщества и финансовых учреждений и демонстрации того, как реализация авиационных глобальных стандартов и политики повысит уровень безопасности, эффективности, экономической жизнеспособности и экологической надежности системы воздушного транспорта, тем самым внося свой вклад в достижение Целей устойчивого развития (ЦУР) ООН. Результаты каждого форума IWAF используются для дальнейшего совершенствования стратегии NCLB и обеспечивают, чтобы она основывалась на информации и отзывах, поступающих от всех задействованных сторон.

2.2.2 В частности, эти результаты позволили: а) установить партнерские отношения и определить механизмы необходимого финансирования для ускорения внедрения глобальных стандартов и политики, реализации планов и программ; б) вновь подтвердить ведущую роль ИКАО в стимулировании установления эффективных партнерских отношений между донорами, инвесторами и нуждающимися государствами, а также в определении, координации и предоставлении помощи нуждающимся государствам в рамках инициативы NCLB; с) обратить внимание на важность социально-экономических выгод, обеспечиваемых авиацией, включая ее роль в оказании содействия выполнению поездок, туризму и торговле, и подчеркнуть необходимость создания благоприятных экономических условий и формирования политической готовности, с тем чтобы привлечь внимание общественности и отразить приоритеты авиационного сектора в глобальной, региональной и национальной повестках дня; d) рекомендовать государствам принять подкрепленный последовательной политикой и эффективным руководством на всех уровнях всеобъемлющий, комплексный и прогрессивный подход к решению проблем финансирования авиационной инфраструктуры.

2.2.3 Региональная ротация мест проведения IWAF продемонстрировала твердую приверженность ИКАО достижению целей инициативы NCLB. Проведение IWAF/3 (ноябрь 2017 года, Абуджа, Нигерия) и IWAF/4 (сентябрь 2018 года, Форталеза, Бразилия) позволило Организации проанализировать региональные потребности и проблемы в области развития авиации, а также определить и выработать конкретные решения, согласованные с общими глобальными авиационными программами, приоритетами и основными принципами. IWAF/3 принял в рамках Плана действий Ломе (2017–2019 гг.) Африканского союза (АС) *Декларацию и рамочную основу для Плана действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке*, а IWAF/4 – *Декларацию о содействии связности посредством развития и обеспечения устойчивости воздушного транспорта в Панамериканском регионе – концептуальное видение на 2020–2035 гг.*

2.3 **Официальное признание прогресса, достигнутого государствами.** Чтобы отметить государства, достигшие значительного прогресса в преодолении своих недостатков в области надзора за безопасностью полетов и повышении показателей эффективной реализации (EI) для SARPS, Совет учредил Грамоты Президента Совета. Для отбора государств, имеющих право на такое признание, используются объективные и прозрачные критерии. Грамоты Президента Совета выдавались государствам из каждого региона ИКАО на ежегодной основе. За последние четыре года Грамоты Президента Совета получили 48 государств. Список государств, получивших грамоты Президента Совета, приводится в добавлении А.

2.4 **Способствование осуществлению инициатив по наращиванию потенциала.** ИКАО предприняла целый ряд инициатив для оптимизации деятельности в области технической помощи и технического сотрудничества, а также наращивания потенциала и учебной подготовки для обеспечения того, чтобы государствам оказывалась эффективная и действенная поддержка в

выполнении ими SARPS и программ. В течение этого периода ИКАО разрабатывала инструктивный материал и инструментарий, осуществляла проекты, нанимала и направляла специалистов и организовывала учебные курсы и практикумы для оказания помощи государствам, отрасли и другим заинтересованным сторонам.

2.4.1 Признавая, что техническая помощь является главным компонентом инициативы NCLB, служащей для оказания государствам помощи с учетом приоритизированных потребностей для совершенствования их систем гражданской авиации, был создан внутренний координационный механизм, призванный устранить дублирование усилий в пределах Организации и повысить эффективность проведения мероприятий по оказанию помощи, их качество и действенность. В рамках этого механизма запросы проектов технической помощи утверждаются соответствующими Управлениями в зависимости от стратегических целей и региональными бюро по каждому региону, основываясь на приоритизации, для обеспечения лучшей согласованности со стратегическими целями и скоординированной реализации. Всесторонний доклад об общем выполнении Программы технической помощи за текущее трехлетие приводится в документе A40-WP/4 *"Доклад о Программе технической помощи ИКАО"*.

2.4.2 В рамках инициативы NCLB и в сочетании с программами ИКАО в области технического сотрудничества, оказания помощи и проведения проверок Организация обеспечила поддержку государствам в решении их вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности (SSC и SSeC), а также в укреплении их авиационных систем. Все эти усилия были предприняты с той целью, чтобы все страны могли осознать преимущество, получаемое от надежного сектора гражданской авиации. С момента начала реализации инициативы NCLB был достигнут значительный прогресс в повышении общего показателя EI на 9,4 % в области безопасности полетов, который в июне 2019 года составил 68,0 %, и на 3,8 % в области авиационной безопасности, который в июне составил 72,6 %, в то время как количество государств с проблемами SSC уменьшилось. Кроме того, 43 государства, показатель EI которых в области безопасности полетов на момент начала реализации инициативы NCLB был ниже 60 % (пороговое значение, предусмотренное Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в отношении эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов), повысили свой уровень EI в области безопасности полетов до значения, превышающего 60 %. Тем временем, из 113 государств, приступивших к реализации ГосПБП, 61 достигло прогресса в реализации своих планов внедрения ГосПБП, направленных на решение проблем, выявленных при проведении анализов недостатков (GAP).

2.4.3 Кроме этого, на глобальном и региональном уровнях продолжает непрерывно снижаться количество авиационных происшествий, и некоторые регионы в некоторые годы даже добивались нулевого уровня смертельных случаев на регулярном коммерческом воздушном транспорте. Например, Африка продемонстрировала отсутствие смертельных случаев в 2016 и 2017 годах, а ее среднегодовой уровень аварийности снизился на 40 % по сравнению с предыдущим трёхлетним периодом.

2.4.4 Большая часть непосредственной поддержки ИКАО государствам оказывается через региональные бюро. Региональные бюро все чаще используют структурированные подходы к реализации стратегии NCLB. Оказываемая региональными бюро непосредственная местная помощь странам за это трехлетие возросла, и большая ее часть была предоставлена под эгидой инициативы NCLB. Например, Азиатско-Тихоокеанское региональное бюро (APAC) сумело предоставить непосредственную помощь на местах через свои Миссии технической помощи Объединенной группы действий (CAT) APAC и проекты, финансируемые Фондом безопасности полетов (SAFE). В целях реализации инициативы NCLB региональное бюро Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NACC) разработало Программу системной помощи

НАСС, которая адаптирована конкретно под региональные потребности и делает акцент на повышении показателя EI применительно к SARPS и решению вопросов SSC и SSeC. Региональное бюро Восточной и Южной Африки (ESAF) и региональное бюро Западной и Центральной Африки (WACAF) продолжали осуществлять проекты плана AFI в рамках инициативы NCLB. Государства Ближневосточного региона (MID) одобрили стратегию NCLB для региона MID, а Европейское и Североатлантическое (EUR/NAT) региональное бюро в течение этого трехлетия учредило Программу технической помощи NCLB.

2.5 Установление и укрепление партнерских отношений. В соответствии с поручениями Ассамблеи расширение партнерских отношений для поддержки программных мероприятий определено в бизнес-плане ИКАО в качестве ключевой деятельности, направленной на повышение эффективности, действенности и результативности работы ИКАО.

2.5.1 Важным компонентом концепции ИКАО, касающейся партнерских связей, является приверженность Организации Повестке дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года. Демонстрируя прочные связи между стратегическими целями ИКАО и Целями устойчивого развития (ЦУР) ООН, ИКАО успешно вела пропаганду того, чтобы авиация рассматривалась как стратегический инструмент в экономическом развитии государств. В соответствии с резолюцией A39-25 Ассамблеи ИКАО активно участвует в развитии партнерских отношений, которые помогают государствам совершенствовать свои авиатранспортные системы и эффективно мобилизовывать ресурсы путем экономического обоснования того, что воздушный транспорт должен рассматриваться в качестве фактора, способствующего устойчивому развитию.

2.5.2 Развитие партнерских отношений и партнерских сетей на региональных уровнях также имеет важное значение. Организация разработала политику ИКАО в области регионального сотрудничества, в которой особое внимание уделяется принципам сотрудничества с региональными органами гражданской авиации и региональными организациями для содействия разработке инфраструктуры гражданской авиации и реализации политики и SARPS ИКАО¹.

2.5.3 ИКАО принимает меры по совершенствованию оказания помощи государствам и избежанию дублирования при предоставлении такой помощи. В этой связи ИКАО осуществляет сотрудничество с государствами, международными организациями и отраслью в рамках таких программ, как Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP), нацеленных на оказание государствам согласованной помощи.

2.5.4 В отношении стратегической цели, касающейся охраны окружающей среды, комплексная стратегия наращивания потенциала помогла разработать 111 планов действий государств-членов, направленных на сокращение авиационной эмиссии CO₂. Кроме того, в соответствии с резолюцией A39-3 Ассамблеи Совет принял новый том IV Приложения 16, посвященный внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), которая дала толчок реализации беспрецедентной программы оказания помощи, наращивания потенциала и подготовки персонала для CORSIA (ACT-CORSIA),

¹ Эта политика реализуется через региональные бюро на основе принципов сотрудничества, содержащихся в шести Меморандумах о сотрудничестве (МОС) с Арабской комиссией гражданской авиации (АРКГА); Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА); Комиссией Африканского Союза (АУС); Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА); Европейским союзом (ЕС) и Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА). ИКАО также сотрудничает с региональными органами в регионе Азии и Тихого океана, а также с региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов (см. резолюции A39-14 и A37-21 Ассамблеи).

включая установление партнерских отношений между государствами – членами ИКАО с целью оказания "дружеской взаимопомощи" в области CORSIA, участниками которых являются 15 государств-доноров и более 95 государств-получателей; основное внимание в рамках этой деятельности уделяется использованию под эгидой ИКАО скоординированного подхода, призванного обеспечить оказание согласованной поддержки и содействовать принятию последовательных мер в области наращивания потенциала, связанного с реализацией CORSIA².

2.6 Приоритетные области на 2020–2021–2022 гг. ИКАО создала потенциал специализированной мобилизации ресурсов с главной целью поддерживать государства в стремлении усовершенствовать глобальную систему гражданской авиации. В свою очередь усовершенствования в глобальной системе гражданской авиации будут способствовать реализации инициативы NCLB, а также Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее 17 ЦУР. Вместе с этим ИКАО также будет стремиться предоставлять помощь государствам в обеспечении финансирования развития своей авиации; развивать партнерские отношения и сотрудничество с организациями ООН; консультировать по вопросам проведения гуманитарных операций и управления кризисной ситуацией и дополнять программы работы ИКАО, не финансируемые из бюджета Регулярной программы. Предпочтительным способом поддержки таких мероприятий ИКАО, финансируемых из внебюджетных ресурсов, является обеспечение финансирования непосредственно для инициативы NCLB. Это представляет собой наиболее гибкую и рациональную методику добровольного финансирования, которая снижает общие затраты ИКАО на транзакции при оказании помощи государствам.

2.6.1 Кроме того, в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2020–2021–2022 гг. ИКАО будет активизировать свою деятельность в области технической помощи и технического сотрудничества в целях дальнейшей реализации инициативы NCLB; развивать Программу следующего поколения авиационных специалистов (NGAP); способствовать включению авиации в национальные и региональные планы развития и расширять партнерские связи для поддержки программных мероприятий.

3. ВЫВОД

3.1 С помощью инициативы NCLB ИКАО стремится повысить глобальную осведомленность о важности эффективной реализации SARPS, планов и программ ИКАО, которые поддерживают безопасную, эффективную, экономически жизнеспособную и экологически надежную систему воздушного транспорта. Инициатива NCLB предназначена для всех государств с особым вниманием к государствам с приоритетными потребностями в рамках всех стратегических целей и служит усовершенствованию системы оказания помощи государствам в вопросах внедрения. ИКАО также играет более активную координирующую роль и помогает формировать политическую волю для поддержки усовершенствований в авиации, увеличивать наличие добровольных фондов и наращивать требуемый потенциал. Поддержка, сотрудничество и помощь от государств, международных организаций, отрасли и других заинтересованных сторон имеет важное значение для обеспечения успеха этих усилий ИКАО и гарантии того, что ни одна страна не остается без внимания.

² Дополнительная информация о программе ACT-CORSIA и партнерских отношениях с целью оказания "дружеской взаимопомощи" в рамках CORSIA размещена по адресу: www.icao.int/corsia.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Список государств, получивших Грамоты Президента Совета

Квалификационные критерии, используемые для такого признания, являются объективными и прозрачными и основаны на результатах реализации механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП), включая проверки, координируемые миссии ИКАО по валидации (ICVM) и мероприятия по валидации без выезда на места. К числу этих критериев относятся:

- a) EI более 60 %: государства должны достичь общего показателя EI 60 % или более;
- b) улучшение показателя EI более чем на 15 %: государства должны обеспечить увеличение своих общих показателей EI не менее чем на 15 % по сравнению с результатами их последней проверки в рамках УППКБП;
- c) отсутствие вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC): государства, имеющие нерешенные SSC будут исключаться из рассмотрения до тех пор, пока их SSC не будут устранены.

2015 год

- Австрия
- Ботсвана
- Израиль
- Италия
- Камерун
- Лаосская Народно-Демократическая Республика
- Мадагаскар
- Мали
- Нигер
- Объединенные Арабские Эмираты
- Сальвадор
- Сан-Марино
- Эквадор

2016 год

- Боливия
- Бывшая югославская Республика Македония
- Вьетнам
- Гайана
- Гондурас
- Египет
- Замбия
- Казахстан

- Парагвай
- Того
- Уругвай
- Ямайка

2017 год

- Бангладеш
- Буркина-Фасо
- Индонезия
- Иордания
- Коста-Рика
- Кувейт
- Непал
- Объединенная Республика Танзания
- Панама
- Португалия
- Руанда
- Румыния
- Финляндия
- Экваториальная Гвинея

2018 год

- Азербайджан
- Бахрейн
- Гватемала
- Грузия
- Катар
- Мозамбик
- Папуа – Новая Гвинея
- Перу

— КОНЕЦ —