



A41-WP/628  
EX/292  
6/10/22

**АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ  
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА  
ПО  
ПУНКТУ 24 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 24 повестки дня представляется на рассмотрение Исполнительного комитета.

**Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи****Техническая помощь ИКАО**

24.1 Комитет рассмотрел представленный Советом документ A41-WP/24, в котором приводится описание Программы технической помощи ИКАО в областях безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды на текущий трехлетний период (2020–2022 гг.). Комитет принял к сведению информацию о деятельности ИКАО по реализации с учетом пандемии COVID-19 и настоятельно рекомендовал государствам продолжать поддерживать работу ИКАО в партнерстве с государствами, международными и региональными организациями и отраслью. В документе A41-WP/24 вновь подтверждается неизменная приверженность ИКАО делу оказанию помощи государствам, сталкивающимся с трудностями в совершенствовании своей авиационной системы, в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). В нем была также отмечена и одобрена новая политика ИКАО в отношении оказываемой государствам поддержки в области внедрения, направленной на согласование управления мероприятиями по технической помощи и техническому сотрудничеству в рамках единого подхода ИКАО. Комитет пришел к выводу о том, что постоянная поддержка и вклад государств и отрасли играют основную роль в развитии авиационных систем государств и устранении неизбежных и серьезных недостатков, таких как вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC) и вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). В этой связи Комитет предложил Ассамблее настоятельно призвать государства, международные и региональные организации и отрасль оказывать поддержку и продолжать свое участие в фонде добровольных взносов ИКАО в целях оказания технической помощи.

24.2 Комитет рассмотрел документ A41-WP/310, представленный Эквадором при поддержке Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Колумбии, Гватемалы, Гайаны, Мексики, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая и Венесуэлы (Боливарианской Республики), в котором обсуждался прогресс, достигнутый в гармонизации латиноамериканских авиационных правил, разработанных Региональной системой сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) в качестве региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов для Латинской Америки, и преимущества, получаемые государствами от принятия и/или согласования этих правил. Комитет высоко оценил значительную работу, проделанную SRVSOP и его государствами-членами по разработке и согласованию своих правил в рамках латиноамериканских авиационных правил (LAR), и призвал государства продолжать деятельность по максимально возможному согласованию своих правил.

24.3 Комитет рассмотрел документ A41-WP/240, представленный Гайаной и поддержанный Аргентиной, Боливией (Многонациональным Государством), Бразилией, Чили, Колумбией, Доминиканской Республикой, Эквадором, Сальвадором, Гватемалой, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом, Уругваем и Венесуэлой (Боливарианской Республикой), в котором подчеркивается, что осуществление должного контроля за производством полетов беспилотных авиационных систем (БАС) имеет критически важное значение и достигается с помощью соответствующего инструктивного материала, подготовки персонала и оказания технической помощи. Комитет отметил недавно проделанную ИКАО работу и наличие типовых правил ИКАО

по БАС, а также курса ИКАО "Основы беспилотной авиации", которые рассматриваются в качестве инструментов, позволяющих государствам выполнять свои регулятивные и надзорные функции в отношении полетов БАС. Отметив также, что ИКАО разработала комплект материалов по внедрению БАС (iPack), Комитет приветствовал усилия Организации и попросил ИКАО продолжать разработку данных инструментов, а также призвал государства использовать эти ресурсы в качестве средства наращивания своего потенциала в области регулирования и надзора.

24.4 Комитет рассмотрел представленный Монголией документ A41-WP/61, соавторами которого выступили Армения и Эфиопия, в котором освещаются проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), с созданием безопасных, организованных, надежных и экономически эффективных систем воздушного транспорта, и последствия пандемии COVID-19 для этих государств. Комитет решительно поддержал этот документ, признал важность выявления потребностей РСНВМ, а также отметил необходимость в дополнительных ресурсах для оказания поддержки осуществлению этой деятельности. Комитет также согласился с тем, что в рамках новой политики ИКАО в области поддержки внедрения будут предприняты усилия по оказанию помощи с выявлением и удовлетворением этих потребностей при наличии таких ресурсов, как фонды добровольных взносов.

24.5 Комитет рассмотрел документ A41-WP/270, представленный Новой Зеландией, в котором сообщалось о поддержке и помощи, оказываемым тихоокеанским малым островным и развивающимся государствам (ТМОРАГ). Комитет принял к сведению предложение относительно ощутимых и достижимых действий, которые должна предпринять ИКАО, особенно учитывая фундаментальные проблемы, с которыми сталкиваются ТМОРАГ при внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Тем не менее, Комитет обратил особое внимание на то, что при устранении выявленных недостатков в области авиационной безопасности в центре внимания должны быть наращивание потенциала и оказание поддержки, а не понижение уровня Стандартов Приложения 17 "Авиационная безопасность", и отметил, что Секция поддержки внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC) ИКАО и региональные бюро ИКАО должны принимать активное участие с учетом имеющихся в их распоряжении ресурсов для оказания технической помощи в области авиационной безопасности. Комитет также рекомендовал государствам продолжать поддерживать использование подхода, согласованного ИКАО с государствами, международными и региональными организациями, такими как Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO) и отраслью с целью оказания содействия понижению степени дублирования помощи и определения приоритетности действий. Комитет также признал важность оказания ИКАО скоординированной помощи и подготовки персонала в области авиационной безопасности (AVSEC) в различных регионах, включая необходимость определения эффективности этих мероприятий в целях оказания содействия проведению количественной оценки их воздействия. Комитету также был представлен документ A41-WP/283, посвященный деятельности по наращиванию потенциала в рамках финансируемого Европейским союзом и реализуемого Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА) проекта "Безопасность гражданской авиации в Африке и на Ближнем Востоке" (CASE).

24.6 Комитет рассмотрел документ A41-WP/261 Revision No. 1, представленный Самоа, соавторами которого выступили Вануату, Кирибати, Науру, Папуа-Новая Гвинея, Соломоновы Острова, Острова Кука, Тонга, Тувалу и Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO), в котором содержится обновленная информация о ходе выполнения

рекомендаций, представленных ИКАО после проведения практического исследования тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ), Декларации Порт-Морсби о безопасности полетов и авиационной безопасности и связанном с ней Заявлении министров. Комитет отметил прогресс в выполнении некоторых ключевых рекомендаций, особенно связанных с пересмотром Договора островных государств тихоокеанского региона о сотрудничестве в области безопасности полетов и авиационной безопасности (PICASST) и оценкой, проведенной расширенной региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов. Комитет также с удовлетворением отметил деятельность ИКАО по разработке всеобъемлющей дорожной карты внедрения, опирающейся на рекомендации исследования, включая уже реализуемые мероприятия по учреждению должности сотрудника ИКАО по связям с ТМОРАГ для оказания поддержки ТМОРАГ. Комитет рекомендовал ИКАО, при наличии ресурсов, продолжать оказывать поддержку выполнению рекомендаций исследования ТМОРАГ. Комитет настоятельно призвал Ассамблею поддерживать текущую деятельность ИКАО по улучшению авиационных стандартов в регионе и содействовать ей.

24.7 Комитет рассмотрел представленный Самоа документ A41-WP/301 Revision No. 1, соавторами которого выступили Вануату, Кирибати, Науру, Папуа-Новая Гвинея, Острова Кука, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу и PASO, в котором содержится обновленная информация о работе по рассмотрению основных итогов Первого тихоокеанского регионального совещания министров авиации (РАММ/1). Комитет высоко оценил проделанную на данный момент работу, а также обновленную информацию, представленную в документе A41-WP/261. Комитет настоятельно призвал Ассамблею оказать PASO техническую поддержку, необходимую для дальнейшего создания более эффективной региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в тихоокеанских малых островных государствах, тем самым поддержав усилия по безопасному восстановлению авиации и связности в этих государствах.

24.8 Комитет рассмотрел представленный Соединенными Штатами Америки документ A41-WP/60, соавторами которого выступили Доминиканская Республика и Тайланд, в котором предлагается создать централизованную базу данных ИКАО для внесения в нее типовых правил и правил, согласованных на региональном уровне, используемых различными государствами и региональными организациями. Несколько государств выразили поддержку созданию такой базы данных, а Соединенные Штаты Америки сообщили, что для оказания содействия разработке этой базы данных будут выделены финансовые ресурсы. Комиссия согласилась передать рекомендации Совету для дальнейшего рассмотрения и изучения с учетом существующих приоритетов и бюджетных ограничений.

24.9 Комитет рассмотрел документ A41-WP/290, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов<sup>1</sup>, в котором приводится описание деятельности по оказанию технической помощи и поддержки африканским аэропортам в целях обеспечения более безопасной эксплуатации аэропортов, осуществляемой в партнерстве с Международным советом аэропортов–Африка (МСА-Африка) в рамках проекта Европейского союза "Безопасность полетов в Африке" (EU-ASA). Комитет также призвал государства-члены и другие международные организации содействовать этой инициативе и поддерживать ее.

24.10 Информационные документы, представленные Чехией от имени государств – членов<sup>2</sup> Европейского Союза и других государств-членов<sup>3</sup> Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) и в соавторстве с Бразилией (A41-WP/283); и Эквадором, поддержанные Боливией (Многонациональной Республикой), Панамой, Уругваем и Венесуэлой (Боливарианской Республикой) (A41-WP/587), были приняты к сведению.

### **Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)**

24.11 Комитет рассмотрел представленный Советом документ A41-WP/103, в котором сообщалось о Всеобъемлющем региональном плане осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (Плане AFI). Комитет отметил, что проведение значительного объема работ и мероприятий в рамках Плана AFI в сотрудничестве с авиационными партнерами позволило достичь заметного прогресса в плане повышения уровня безопасности полетов в Африке. Он также признал, что текущая ситуация требует дополнительных усилий, ресурсов и времени для сохранения и поддержания достигнутых на данный момент результатов путем предоставления дополнительной помощи государствам в целях укрепления их потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов и содействия достижению целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в регионе.

24.12 Комитет рассмотрел документ A41-WP/265, представленный АКГА от имени своих государств-членов<sup>1</sup>, в котором подчеркиваются значительные достижения, достигнутые в ходе реализации Плана AFI, при этом особо отмечается роль африканских государств, АКГА и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в использовании потенциала сотрудничества и взаимодействия с ИКАО для устранения недостатков и наращивания возможностей для контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах. В этой связи Комитет одобрил дальнейшее осуществление Плана AFI в качестве рамочной основы для устранения пробелов в области обеспечения безопасности полетов на африканском континенте, а также его продление с 2024 до 2030 года и, соответственно, настоятельно призвал государства, международные и региональные организации, финансовые учреждения и отрасль продолжать вносить финансовые взносы, взносы в натуральной форме и другие взносы для поддержки реализации Плана AFI.

24.13 Информационный документ, подготовленный АКГА от имени 54 государств-членов<sup>1</sup> (A41-WP/300), был принят к сведению.

### **Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)**

24.14 Комитет рассмотрел представленный Советом документ A41-WP/40, в котором сообщалось о Всеобъемлющем региональном плане осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL). Комитет признал, что несмотря на вызванные пандемией COVID-19 проблемы План AFI SECFAL неуклонно демонстрирует зрелый подход к достижению своих целей поддержки устойчивого повышения уровня эффективной реализации критических элементов (КЭ) систем контроля за обеспечением

авиационной безопасности африканских государств и соответствия положениям Приложения 17 "Авиационная безопасность" и Приложения 9 "Упрощение формальностей". Это было достигнуто путем накопления технического опыта и гармонизации процессов в рамках системы АКГА по совместному использованию экспертов (AFI-CES), обмену ресурсами и информацией, освоения технических разработок и адаптации передовой практики. AFI-CES была создана на основе имеющегося в регионе резерва экспертов в поддержку процесса выполнения действий по программе работы Плана AFI SECFAL и реализации страновых проектов с привлечением уже находящихся в Африке профильных экспертов.

24.15 Комитет также подчеркнул также важность создания механизма устойчивого финансирования Плана, что позволит завершить конкретные страновые проекты и приступить к новым мероприятиям по устранению коренных причин сохраняющихся недостатков, выявленных по итогам анализа результатов проверок по линии МНМ-УППАБ. Повышение эффективности и устранение дублирования, укрепление регионального сотрудничества и взаимодействия, а также пропаганда расширения деятельности по подтверждению соответствия будут и в дальнейшем осуществляться с опорой на долгосрочное планирование и соответствующие стратегии поддержания и обеспечения актуальности Плана. Кроме того Комитет отметил, что продление срока действия Плана AFI SECFAL с 2024 до 2030 года в соответствии с дорожной картой Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и его пересмотры в будущем на основе достаточного финансирования имеют большое значение для обеспечения скоординированного развития и укрепления авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке.

— — — — —

---

<sup>1</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<sup>2</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция, Эстония.

<sup>3</sup> Албания, Азербайджан, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Черногория, Северная Македония, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Швейцария, Турция, Украина и Соединенное Королевство.