



A41-WP/656
P/52
6/10/22

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 24 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 24 повестки дня утвержден
Исполнительным комитетом.

Примечание. После удаления данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи

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 для 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 отрасль 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 Таиланд, 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-членов¹, 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 оказывать содействие и предоставлять поддержку такого рода инициативам, которые совместно осуществляются государствами и отраслью и могут в равной степени быть весьма полезны другим регионам, например тихоокеанским островным государствам.

24.10 Информационные документы, представленные Чехией от имени государств – членов² Европейского союза и других государств – членов³ 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-членов¹, 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-членов¹ (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.

¹ 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.

² 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.

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