



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

PRES OBA/2914
Ref.: A14/9

15 августа 2019 года

Кому: Представителям в Совете
От: Президента Совета
Содержание: **Дополнительный доклад о деятельности Организации в первой половине 2019 года и обзор действий, предпринятых во исполнение резолюций 39-й сессии Ассамблеи**

К настоящему прилагается *Дополнительный доклад о деятельности Организации в первой половине 2019 года и обзор действий, предпринятых во исполнение резолюций 39-й сессии Ассамблеи.*

Дополнительный доклад содержит только обновленный или новый материал для соответствующих глав Годового доклада Совета за 2018 год, и после того, как он будет утвержден, его разместят в загружаемом PDF-формате на сайте A40.

Буду признателен, если вы в письменном виде направите в мою Канцелярию ваши замечания или предложения **до конца рабочего дня 23 августа 2019 года.**

Олумуива Бенард Алиу



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 2019 ГОДА И ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ ПО РЕЗОЛЮЦИЯМ 39-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

Намечающиеся проблемы в сфере авиации

Расширение использования беспилотных авиационных систем (БАС) и дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС)

Использование небольших беспилотных воздушных судов продолжает расти быстрыми темпами во всем мире, что ставит перед регулирующими органами задачу разработки надлежащих правил, обеспечивающих безопасность полетов и авиационную безопасность и в то же время позволяющих отрасли развиваться. Государства-члены обратились к ИКАО за помощью в разработке согласованной нормативно-правовой базы, обеспечивающей выполнение внутренних и международных полетов. Эта работа осуществляется Консультативной группой по БАС и новой Специальной группой по БАС для гуманитарной помощи и развития (TF-UHAD), а также посредством проведения симпозиумов DRONE ENABLE.

Консультативная группа по БАС подготовила и опубликовала в интернете первоначальный инструктивный материал по организации движения беспилотных авиационных систем (UTM). Группа TF-UHAD разрабатывает инструктивный материал, который будет помогать государствам, организациям системы Организации Объединенных Наций и неправительственным организациям (НПО), заключившим контракты с ООН, в обеспечении надежного и эффективного утверждения и проведения операций в критических по времени ситуациях. Эта работа приведет к созданию базовой национальной нормативной системы для небольших БАС и ускорению процесса утверждения гуманитарных операций.

Предлагаемые Стандарты и Рекомендуемая практика по летной годности и линии C2 вступают в процесс утверждения, в то время как другие вопросы по-прежнему прорабатываются.

ИКАО также разработала новое цифровое приложение, которое предоставляется государствам для проведения регистрации беспилотных воздушных судов. Это приложение может быть принято любым государством (при нулевых затратах) в целях управления своими повседневными задачами регистрации с выполнением всего процесса от начала до конца в цифровом формате. Его прототип был продемонстрирован на симпозиуме Drone Enable 2 в Китае, и в настоящее время ИКАО определяет государства, которые могут быть заинтересованы в применении этого приложения.



Механизм доверия

Исследовательская группа Секретариата по кибербезопасности SSGC провела свое шестое совещание с 19 по 21 марта 2019 года в Тель-Авиве (Израиль). По итогам этого совещания SSGC и ее рабочие группы разработали стратегию обеспечения кибербезопасности, которая будет представлена на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. Кроме того, SSGC внесла ряд рекомендаций, касающихся создания веб-хранилища ИКАО по кибербезопасности, а также платформы для обмена соответствующей информацией о кибербезопасности между экспертами государств в области обеспечения кибербезопасности авиации.

Единая цифровая среда

Тринадцатая Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО приступить к разработке политики, инструктивного материала и процедур, гарантирующих наличие и целостность информации, обмениваемой в единой цифровой среде, которая может быть разорвана или нарушена в результате каких-либо событий в киберпространстве.

В этой связи создается группа экспертов с целью разработки механизма доверия для обмена информацией в единой цифровой среде между всеми заинтересованными сторонами.

Механизм доверия должен включать требования в отношении управления, политики и процедур, а также общие технические требования к связности и интероперабельности системы. Он направлен на повышение устойчивости авиационной системы с учетом угроз, выявленных в рамках исследований в области авиационной безопасности.

В работе над созданием механизма доверия основное внимание будет уделяться обеспечению обмена надежной информацией по средствам связи "земля-земля", "воздух-земля" и "воздух-воздух" между авиационными заинтересованными сторонами. Посредством механизма доверия будет поддерживаться достижение уровня устойчивости и интероперабельности, необходимого для непрерывного и безопасного функционирования системы гражданской авиации.

Эта работа будет учитывать и охватывать будущие потребности отрасли в отношении как существующих пользователей воздушного пространства, так и новых участников авиационной системы, принимая во внимание соответствующие технологии обмена информацией (включая интернет) в поддержку организации воздушного движения и производства полетов.

Для осуществления работы будут привлекаться эксперты из авиационных и неавиационных секторов, специализирующиеся в вопросах политики, технических и эксплуатационных вопросах. С этой целью между ИКАО и Корпорацией интернета для специализированных адресов и номеров, которая является руководящим органом интернета, был подписан меморандум о взаимопонимании, на основании которого был создан механизм сотрудничества между авиационным сектором и интернет-сообществами.



Электронная коммерция

Поскольку 90 % трансграничных электронных коммерческих сделок по схеме "бизнес – потребитель" (B2C) в настоящее время используют воздушный транспорт, быстрые и надежные грузовые авиаперевозки имеют решающее значение для удовлетворения потребностей в связи с ожидаемым ростом электронной коммерции. ИКАО и Всемирный почтовый союз (ВПС) начали реализацию совместного проекта с использованием базы данных "Комтрейд ООН" и данных электронной коммерции для определения и измерения логистических ограничений деятельности в области электронной коммерции. База данных "Комтрейд ООН" содержит миллиарды записей о движении товаров, включая такие данные, как страны происхождения и назначения, стоимость, страхование, вид транспорта и вид сделки, а данные электронной коммерции включают записи об электронных коммерческих сделках по отправке партий товаров с указанием даты, времени, класса, веса, количества и пары городов происхождения и назначения.

Финансирование авиационной инфраструктуры/системы

Быстрый рост объема воздушного движения приведет к увеличению давления на существующую авиационную инфраструктуру. Поэтому ИКАО осуществляет совместную работу с государствами-членами по привлечению средств и финансированию разработки качественной авиационной инфраструктуры, в частности посредством Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF) – платформы, объединяющей представителей директивных органов государств, партнеров по развитию и инвестиционных и финансовых организаций. Цель ИКАО заключается в поощрении и содействии диверсификации источников финансирования за счет повышения роли частного сектора, а также эффективного использования внутренних ресурсов и международного финансирования в целях развития для создания и модернизации качественной авиационной инфраструктуры/системы, соответствующей уровню прогнозируемого роста перевозок и основанной на глобальных планах ИКАО.



Прогресс в достижении стратегических целей ИКАО

Безопасность полетов

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

В июне 2019 года в рамках подготовки к 40-й сессии Ассамблеи ИКАО Совет утвердил издание ГПБП на 2020–2022 гг. с учетом всех изменений, внесенных Исследовательской группой по ГПБП в соответствии с решениями Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13).

Мониторинг в сфере безопасности полетов

Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП)

В первой половине 2019 года по линии МНМ УППКБП были выполнены следующие мероприятия:

- a) 4 проверки,
- b) 10 координируемых миссий ИКАО по валидации (ICVM),
- c) 6 мероприятий по валидации без выезда на места.

Кроме того, было подано два запроса на предоставление обязательной информации (MIR) с целью получить от государств подробную информацию по конкретным вопросам, связанным с безопасностью полетов.

В феврале 2019 года был достигнут еще один знаковый результат: опубликование первого неконфиденциального доклада по итогам оценки реализации Государственной программы по безопасности полетов (SSPIA). На вторую половину 2019 года запланировано проведение еще двух SSPIA.

Что касается наращивания потенциала и стандартизации, было проведено четыре ознакомительных практикума по МНМ УППКБП в Париже, Бангкоке, Найроби и Йоханнесбурге. В течение этого периода было проведено пять занятий по обучению на рабочем месте для получения квалификации члена группы или руководителя группы по проведению проверок в рамках МНМ УППКБП.

Продолжалась разработка плана действий по выполнению рекомендаций Группы экспертов, проводящей структурный анализ (GEUSR) МНМ УППКБП.



Аэронавигационный потенциал и эффективность

Глобальные приоритеты в области аэронавигации (ГАНП)

В июне 2019 года в рамках подготовки к 40-й сессии Ассамблеи Совет утвердил шестое издание ГАНП, которое представляет собой эволюцию в направлении веб-платформы, которая будет обеспечивать бóльшую наглядность и способствовать доведению содержания ГАНП до сведения всех авиационных и неавиационных заинтересованных сторон. Обновленный вариант был разработан Секретариатом при поддержке экспертов из государств и международных организаций, представляющих различные группы экспертов ИКАО. В этой работе участвовали также эксперты из соответствующих сегментов отрасли.

Глобальный формат сообщаемых данных (GRF), 2019 г.

С 26 по 28 марта 2019 года в Штаб-квартире ИКАО был проведен симпозиум по внедрению нового глобального формата сообщаемых данных о состоянии поверхности ВПП (GRF2019) в поддержку применения соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики и процедур с ноября 2020 года. В мероприятии приняли участие 325 экспертов и старших руководителей, представляющих 48 государств-членов и 7 международных организаций. Цель симпозиума заключалась в повышении информированности заинтересованных сторон и оказании им помощи в подготовке к внедрению. Глобальный формат сообщаемых данных является важной связанной с безопасностью полетов разработкой, которая не только сократит число несанкционированных выездов на ВПП, но и поможет повысить эффективность операций на ВПП. После успешного проведения симпозиума последует серия региональных семинаров, которые будут организованы региональными бюро ИКАО и проведены во второй половине 2019 года и в 2020 году.

Авиационная безопасность и упрощение формальностей

Авиационная безопасность

В резолюции А39-19 "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации" излагаются действия, которые необходимо предпринять государствам и другим заинтересованным сторонам в целях противодействия киберугрозам гражданской авиации на базе комплексного, всеохватывающего совместного подхода.

Кроме того, на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО было поручено возглавить усилия по выработке в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами всеобъемлющего плана работы и организационной структуры в сфере кибербезопасности. Для этой цели ИКАО учредила Исследовательскую группу Секретариата по кибербезопасности (SSGC) под председательством заместителя директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей. SSGC провела пять совещаний и создала исследовательскую подгруппу по правовым аспектам, а



также рабочие группы по аэродромам, летной годности и существующим и будущим аэронавигационным системам. Рабочие группы демонстрируют значительный прогресс в ходе обсуждений, посвященных выявлению проблем в сфере кибербезопасности, и в процессе разработки соответствующих рекомендаций по решению этих проблем. Работа SSGC и, в частности, ее рабочих групп заключается в подготовке проекта стратегии в сфере кибербезопасности и разработке важных механизмов для обмена и передачи актуальной информации по кибербезопасности. Кроме того, SSGC начала работу над методикой управления риском на основе данных в различных функциональных областях, включающей различные технологии сбора и объединения данных.

30-е совещание Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/30) рассмотрело предлагаемую поправку 17 к Приложению 17 "Безопасность", которая включает новые и/или пересмотренные положения, касающиеся проверки анкетных данных, оценки уязвимых мест, обмена информацией и досмотра лиц, не являющихся пассажирами. Эти изменения были рекомендованы Рабочей группой по Приложению 17 на основе предложений о всеобъемлющем пересмотре мер Приложения 17, касающихся текущих угроз, которые были обсуждены на совещании AVSECP/29. В ходе своей 217-й сессии Совет ИКАО рассмотрел эти предложения и согласился с тем, чтобы Генеральный секретарь направил предлагаемую поправку 17 государствам и соответствующим международным организациям для представления замечаний к концу сентября 2019 года. Предполагается, что предлагаемая поправка 17 будет представлена Совету для принятия в ходе его 218-й сессии в ноябре 2019 года и начнет применяться в июле 2020 года.

На совещании AVSECP/30 был одобрен новый и обновленный инструктивный материал, который впоследствии был утвержден Советом для направления соответствующим заинтересованным сторонам. К числу вопросов, рассматриваемых в этом инструктивном материале, относятся досмотр с использованием оборудования для обнаружения следов взрывчатых веществ; химические, биологические и радиоактивные инциденты; оценка угрозы, создаваемой лицами, путем выявления поведенческих характеристик; бортприпасы и товары, доставляемые в аэропорты, и конфиденциальная информация об авиационной безопасности. Следующее 11-е издание *Руководства по авиационной безопасности* (Doc 8973 — Restricted), которое планируется опубликовать в четвертом квартале 2019 года, будет включать эти новые и обновленные передовые практические методы.

В июне 2019 года было опубликовано второе издание документа "*Заявление ИКАО о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности*" (Doc 10108 — Restricted) с учетом потенциальных угроз для авиационной безопасности и картины риска в глобальном масштабе.

Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)

В 2019 году в период до 30 июня в рамках механизма непрерывного мониторинга УППАБ (УППАБ-МНМ) было проведено 14 проверок, в результате чего в рамках УППАБ-МНМ в общей сложности



было проведено 24 проверки на основе документации и 95 проверок на местах. В течение первых шести месяцев 2019 года был организован один семинар-практикум в Бангкоке (Таиланд), и при поддержке ведомства гражданской авиации Камеруна был проведен курс подготовки проверяющих УППАБ-МНМ в целях обеспечения наличия достаточного числа квалифицированных проверяющих в поддержку программы.

В 2019 году была выполнена одна координируемая миссия ИКАО по валидации с целью подтверждения предпринятых государством действий по решению вопроса, вызывающего значительную обеспокоенность в сфере обеспечения авиационной безопасности (SSeC). В течение 2019 года на защищенном сайте УППАБ была размещена информация об одном новом SSeC и были удалены сведения о четырех SSeC, выявленных в одном государстве. По состоянию на 30 июня 2019 года нерешенными оставались двенадцать SSeC в пяти государствах.

Упрощение формальностей

Аспекты, связанные с Приложением 9 "Упрощение формальностей" и соответствующим инструктивным материалом

10–13 сентября 2018 года в Штаб-квартире ИКАО в Монреале (Канада) было проведено 10-е совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/10). Группе экспертов была представлена информация о событиях в ИКАО, связанных с упрощением формальностей, которые имели место со времени проведения ее 9-го совещания (в 2016 году), а также об аналогичных событиях в Организации Объединенных Наций и других международных организациях. Группа экспертов рассмотрела предложения в отношении новых/пересмотренных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) для поправки 27 к Приложению 9 по таким вопросам, как обмен данными о пассажирах, двойное гражданство и проездные документы. Группа экспертов также рассмотрела доклады своей Рабочей группы по инструктивному материалу (WGGM) и своей Рабочей группы по глобальному плану упрощения формальностей в авиации (GAFP). Государствам, принимающим участие в Группе экспертов, было предложено выдвигать идеи в отношении возможных путей активизации усилий ИКАО по оказанию помощи государствам во внедрении SARPS Приложения 9 и обсуждению возможных подходов/инструментов, включая обучение, например по контрольным перечням соблюдения положений (КПСП) Приложения 9 в электронной системе представления информации о различиях (EFOD), для повышения уровня соблюдения SARPS Приложения 9.

Документация FALP/10 доступна по следующему адресу:
<https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>

После 10-го совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/10, 10-13 сентября 2018 года) 23 января 2019 года Авиатранспортный комитет (АТК) создал рабочую группу FALP для рассмотрения предложений относительно Стандартов и Рекомендуемой практики, касающихся сбора, использования, обработки и защиты данных регистрации пассажиров (PNR) в соответствии



с резолюцией 2396 (2017) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. Предполагается, что доклад этой группы – Целевой группы по PNR (PNR-TF) – будет представлен АТС в октябре 2019 года. Комитет также согласился создать рабочую группу Группы экспертов FAL для рассмотрения связанной с FAL работы по проблеме торговли людьми. В феврале 2019 года было разослано письмо государствам ЕС 6/3–19/15 с просьбой представить замечания по поправке 27 к Приложению 9. В июне 2019 года Совет рассмотрел предложенную поправку.

Региональные семинары по внедрению программ FAL в поддержку инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) в части, касающейся Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, в 2019 году были проведены в Бангкоке (Таиланд) для государств Азиатско-Тихоокеанского региона (АРАС), а в 2018 году – в Дакаре (Сенегал), Каире (Египет) и Лиме (Перу) для государств региона Западной и Центральной Африки (WACAF), Ближневосточного региона (MID) и Южноамериканского (SAM) и Североамериканского, Центральноамериканского и Карибского регионов (НАСС) соответственно. Основное внимание в этой серии семинаров уделялось системе представления информации о различиях (EFOD) и разработке национальных программ по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFP).

Стратегия Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО

С 24 по 26 апреля 2018 года в Штаб-квартире ИКАО в Монреале (Канада) было проведено 2-е совещание Технической консультативной группы по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP/2). Совещание TAG/TRIP/2 было проинформировано о широком спектре координируемых Секретариатом инициатив в таких областях, как изменения в сфере политики, финансируемая донорами помощь и проекты по наращиванию потенциала. Совещание TAG/TRIP одобрило предложения, технические доклады и инструктивные материалы, а также согласованную программу будущей работы Секретариата, Рабочей группы по новым технологиям (NTWG) и Рабочей группы по внедрению и наращиванию потенциала (ICBWG) по программе TRIP.

На общедоступном веб-сайте ИКАО был размещен ряд новых и обновленных инструктивных материалов по тематике TRIP, одобренных совещанием TAG/TRIP/2. В число этих материалов вошли руководство ИКАО по подтверждению идентичности, руководство ИКАО по передовой практике в отношении оптической машинной аутентификации, этапы внедрения системы предварительной информации о пассажирах (API), информационный листок о записи регистрации пассажиров (PNR), а также ряд поправок к спецификациям в документе *"Машиносчитываемые проездные документы"* (Doc 9303). Эти инструктивные материалы были разработаны при поддержке технических экспертов рабочих групп TAG/TRIP и доступны на странице <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>.

При поддержке ICBWG было направлено 11 писем государствам, чьи проездные документы были оценены как несоответствующие спецификациям документа Doc 9303. Некоторые государства уже прислали свои ответы, в которых сообщили, что были предприняты действия по исправлению этих несоответствий. В первой половине 2019 года были направлены еще четыре письма.



Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО

В целях поощрения участия в ДОК ИКАО Секретариат в июле 2018 года направил письма 73 государствам-членам, выдающим электронные паспорта, которые еще не являются участниками ДОК. По состоянию на 31 декабря 2018 года было получено восемь ответов, в которых выражалось намерение присоединиться к ДОК в ближайшем будущем и запрашивалась дополнительная информация о необходимых административных процедурах по присоединению. В 2018 году к ДОК ИКАО присоединились три новых участника – Кот-д’Ивуар, Мали и Сербия, а в первом квартале 2019 года присоединились еще два новых участника – Италия и Хорватия, доведя общее число участников ДОК до 65.

Экономическое развитие воздушного транспорта

Политика и регулирование в области воздушного транспорта

В соответствии с рекомендациями Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6, 18–22 марта 2013 года) многие задачи выполнялись Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта, работа по некоторым из которых еще продолжается.

- a) Долгосрочный концептуальный план ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта: ИКАО продолжала поощрять и контролировать реализацию долгосрочного концептуального плана ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта, принятого на 39-й сессии Ассамблеи. Недавно был проведен опрос с целью определить степень использования долгосрочного плана ИКАО государствами в их практической деятельности, связанной с разработкой политики и регулированием. Полученные от государств ответы были весьма обнадеживающими, и в настоящее время результаты опроса сопоставляются и анализируются.
- b) Доступ к рынку, грузовые авиаперевозки и условия владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью: на 15-м совещании Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/15), состоявшемся в апреле 2019 года, были рассмотрены вопросы прогресса в работе этой Группы экспертов за время, прошедшее после предыдущего совещания (ATRP/14), по подготовке конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпаниях и разработке проекта дополнительного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок для международного воздушного транспорта, а также вопросы гарантий/заверений в контексте изучения международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку. Ниже изложены результаты этого совещания.
 - (i) Изучение международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку: Группа ATRP завершила рассмотрение международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять



либерализацию доступа к рынку, однако не смогла достичь консенсуса относительно дальнейшей работы в краткосрочной перспективе по вопросам прав на перевозки, гарантий/заверений, трудовых и социальных норм. Тем не менее Группа экспертов считала необходимым продолжить работу в целях достижения лучшего понимания преимуществ либерализации и препятствий для свободного доступа к рынку.

- (ii) Разработка международного соглашения о либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними: Группа экспертов рассмотрела проект конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, который предусматривает "освобождение" в качестве инструмента предоставления авиакомпаниям – сторонам конвенции разрешения "находиться в преимущественном владении и под фактическим контролем" граждан любой другой стороны конвенции. Нерешенными остались вызывающие беспокойство проблемы "бесплатных ездоков" и нормативного контроля; тем не менее Группа экспертов согласилась продолжить работу над конвенцией, чтобы доработать данный документ.
- (iii) Разработка специального международного соглашения в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок: мнения Группы экспертов разделились по проекту дополнительного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок для международного воздушного транспорта, который предусматривает либеральный режим в отношении прав на перевозки вплоть до 7-й свободы воздуха, провозной емкости и эксплуатационной гибкости. В связи с расхождениями во мнениях проект дополнительного соглашения на данном этапе доработать не удалось.

Будущая работа АТРР по этим задачам будет определена Авиатранспортным комитетом.

Совещание в области воздушного транспорта

Первая Конференция ИКАО/ЮНВТО на уровне министров по вопросам туризма и воздушного транспорта в Африке: это совместно организованное ИКАО и Всемирной туристской организацией (ЮНВТО) мероприятие, принимающей стороной которого было правительство Кабо-Верде, было проведено с 27 по 29 марта 2019 года. Признавая тесную взаимосвязь между воздушным транспортом и туризмом, две организации собрали вместе министров воздушного транспорта и туризма для обсуждения действий по дальнейшему развитию этих ключевых отраслей экономики. Конференция приняла *Декларацию министров и Рамочный план действий по развитию воздушного транспорта и туризма в Африке (2019–2021)*.

Экономика аэропортов и экономические аспекты аэронавигационного обслуживания

ИКАО продолжала деятельность по разработке и обновлению своей политики и инструктивного материала в области экономики аэропортов и экономических аспектов аэронавигационного



обслуживания, а также в области управления авиационной инфраструктурой и ее финансирования. Основное внимание в этой работе уделялось рассмотрению вопросов, касающихся экономически нежизнеспособных аэропортов, обновлению действующей политики и инструктивного материала, усовершенствованию документа "*Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб*" (Doc 7100) и предоставлению нового инструктивного материала и инструментов в поддержку инвестиционных решений по финансированию авиационной инфраструктуры. Кроме того, продолжается работа по рассмотрению дополнительного инструктивного материала по возмещению расходов на предоставление аэропортовых служб и аэронавигационного обслуживания.

Группа экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) провели свое седьмое совместное совещание 26-28 марта 2019 года в соответствии с новым кругом полномочий, утвержденным Авиатранспортным комитетом. Рекомендации этого совещания были одобрены Комитетом.

По итогам совещания были окончательно доработаны:

- a) инструктивный материал, касающийся управления деятельностью и эксплуатации экономически нежизнеспособных аэропортов (сети аэропортов);
- b) четвертое издание *Руководства по экономике аэропортов* (Doc 9562);
- c) отдельный инструктивный материал по коммерческому обоснованию, анализу затрат и выгод, анализу экономических последствий и анализу эффективности затрат;
- d) новое онлайн-приложение по проведению анализа затрат и выгод (CBA) для анализа инвестиций в определенные проекты в области авиационной инфраструктуры;
- e) усовершенствованное онлайн-приложение "Авиатарифы", помогающее государствам и другим пользователям в разработке и сравнительном анализе политики взимания аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание.

Кроме того, две группы экспертов будут выполнять задачи, связанные с рассмотрением возможных механизмов и/или методик возмещения расходов на предоставление аэронавигационного обслуживания беспилотных авиационных систем (БАС), а также на предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания.

ИКАО сотрудничает с государствами-членами в области финансового обеспечения и финансирования качественной авиационной инфраструктуры, в частности посредством Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF), который является платформой, объединяющей директивные органы, партнеров по развитию и инвестиционные и финансовые учреждения государств.



Авиационные данные и экономический анализ

а) Онлайн-статистическая платформа ИКАО

Новая веб-платформа ICAO Data+ (<https://www4.icao.int/newdataplus>) дополнена визуальными аналитическими функциями, позволяющими пользователям быстро визуализировать тенденции, находить сходство и различие между выборками данных и проводить сопоставительный анализ. Проведена также модернизация платформы e-Tools путем добавления нового инструментария. Секретариат также усовершенствовал онлайн-версию документа *"Тарифы на аэропортовые услуги и аэронавигационное обслуживание"* (Doc 7100) (во взаимодействии с МСА) с помощью новых инструментов поддержки принятия решений в сфере наращивания потенциала и развития инфраструктуры, а также приложение по анализу затрат и выгод, представляющее собой платформу, позволяющую пользователям оценивать различные инвестиционные варианты для проектов в области авиационной инфраструктуры путем сравнения сценариев затрат и выгод. Секретариат провел учебные мероприятия для государств.

б) Деятельность в области прогнозирования

Многодисциплинарная рабочая группа по долгосрочным прогнозам перевозок (MDWG-LTF) разработала единый набор долгосрочных прогнозов перевозок. Согласно поручению Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) прогнозы перевозок были обновлены на основе данных за 2016 год. Секретариат расширил приложение по прогнозированию, включив в него прогнозы в отношении парка воздушных судов и авиационного персонала (пилоты, диспетчеры УВД и персонал по техническому обслуживанию).

в) Вспомогательный счет авиации (ASA)

Консультативная группа экспертов по вспомогательному счету авиации разработала методологическую основу ASA для оценки вклада гражданской авиации в национальную экономику, выраженного в процентах валового внутреннего продукта (ВВП) и в количестве рабочих мест. Методологическая основа ASA соответствует согласованному на международном уровне стандарту системы национальных счетов 2008 года (2008 SNA), принятому Статистической комиссией Организации Объединенных Наций (СКООН), и позволит государствам разрабатывать политику и проводить оценки на основе данных в целях планирования развития авиации.

г) Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций

ИКАО предоставила авиатранспортные показатели для мониторинга прогресса в достижении цели 9, задача 9.1, в рамках Целей устойчивого развития (ЦУР) (<https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx>) — "Развивать качественную, надежную, устойчивую и прочную инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благосостояния людей, с особым упором на реальный и равноправный доступ для всех").



Охрана окружающей среды

Одиннадцатое совещание Комитета ИКАО по охране окружающей среды (САЕР/11)

С 4 по 15 февраля 2019 года в Монреале (Канада) состоялось 11-е совещание Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/11). В совещании приняли участие 250 экспертов САЕР из 31 государства-члена и 10 международных организаций, и они согласовали 29 рекомендаций по вопросам авиационного шума, а также влияния авиации на качество местного воздуха и глобальный климат.

Эти рекомендации включают предлагаемые поправки к тому I "Авиационный шум", тому II "Эмиссия авиационных двигателей" и тому III "Эмиссия CO₂ самолетов" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", в том числе рекомендацию о включении в том II Приложения 16 нового Стандарта по массе и количеству нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) при эмиссии авиационных двигателей. Кроме того, совещание согласилось рекомендовать поправки ко всем четырем томам *Технического руководства по окружающей среде* (Doc 9501) в целях содействия внедрению SARPS, содержащихся в Приложении 16.

Совещание также внесло ряд рекомендаций, касающихся аэропортов и производства полетов, в том числе о подборке электронного инструментария Eco-Airport Toolkit, первом глобальном анализе эффективности горизонтального полета (HFE), докладе о состоянии дел в области снятия с эксплуатации и утилизации воздушных судов, а также о навигации, основанной на характеристиках, и вовлечении сообщества. В области охраны окружающей среды и производства полетов достигнуты значительные успехи в связи с принятием рекомендации использовать результаты объединенного экологического анализа блока 0 и блока 1 в рамках блочной модернизации авиационной системы (ASBU) в целях содействия принятию решений о внедрении блока 0 и блока 1 ASBU. Кроме того, для утверждения был рекомендован доклад об обобщении мер по адаптации к изменению климата для повышения готовности авиационного сектора к последствиям изменения климата для сектора.

Совещание САЕР/11 согласилось рекомендовать использовать первую комплексную оценку технических целей, выполненную независимыми экспертами, и в этой связи рекомендовало новые цели в отношении авиационного шума, эмиссии окислов азота (NO_x) и технологии повышения топливной эффективности для авиационного сектора. Совещание также рекомендовало использовать обновленную оценку тенденций в области окружающей среды по авиационному шуму и эмиссии, влияющей на качество местного воздуха, в качестве основы для дальнейшего принятия ИКАО решений, касающихся окружающей среды.

САЕР продолжил работу по сверхзвуковому воздушному транспорту (SST) и согласился провести оценочное исследование по сверхзвуковым самолетам в течение цикла САЕР/12, чтобы лучше понять влияние авиационного шума на аэропорты. Что касается звукового удара, то САЕР рекомендовал продолжать разработку стандарта по звуковому удару, наблюдая при этом за



тенденциями в области технологии производства двигателей сверхзвуковых воздушных судов и проводя оценку последствий применения стандартов сертификации по эмиссии.

САЕР рекомендовал опубликовать "Белую книгу по воздействию авиационного шума" с целью предоставления самой последней научной информации о воздействии авиационного шума, в отношении которой достигнут консенсус. Собрание также обсудило ход работы и дальнейшие шаги по выполнению задачи изучения осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации. Собрание САЕР/11 достигло прогресса по элементам внедрения CORSIA. Было также достигнуто соглашение относительно средств определения и получения выгод от использования устойчиво производимых видов авиационного топлива в контексте CORSIA. Это соглашение охватывало установленные по умолчанию значения и методики расчета фактических значений, необходимых для определения выгод сокращения эмиссии CO₂ в течение жизненного цикла различных сырьевых материалов. САЕР также согласовал требования к системам сертификации устойчивости (SCS) и процесс их оценки и рекомендовал список приемлемых SCS, которые будут использоваться для сертификации альтернативных видов топлива по критериям устойчивости CORSIA. Кроме того, САЕР внес рекомендацию относительно правил и процедур технического консультативного органа (ТАВ) Совета ИКАО, который будет определять приемлемость единиц эмиссии для использования в рамках CORSIA.

Полный доклад совещания САЕР/11 будет представлен Совету на рассмотрение в ходе его 217-й сессии в июне 2019 года.

Планы действий государств по уменьшению эмиссии CO₂ для международной авиации

К апрелю 2019 года 111 государств-членов добровольно подготовили и представили планы действий в ИКАО. Эти успешные показатели свидетельствуют о высокой степени заинтересованности и участия государств – членов ИКАО в данной инициативе, а также о положительном влиянии осуществляемой ИКАО деятельности по оказанию помощи и наращиванию потенциала. На последней Ассамблее в октябре 2016 года государствам было предложено обновить свои планы к июню 2018 года и затем делать это каждые три года. Представление планов действий и их последующее обновление необходимы для обеспечения актуальности информации с течением времени.

Что касается разработанной ИКАО программы "дружеской взаимопомощи" в отношении планов действий государств, то в резолюции А39-2 Ассамблея рекомендовала государствам, которые уже представили планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим планы действий. К настоящему времени создано семь партнерств в рамках программы ИКАО по планам действий государств.



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

По состоянию на 25 апреля 2019 года 79 государств выразили намерение добровольно участвовать в системе CORSIA с самого начала ее внедрения.

После принятия Советом первого издания тома IV *"Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, в котором содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) по внедрению CORSIA, он вступил в силу 22 октября 2018 года и начал применяться 1 января 2019 года.

В марте 2019 года была начата разработка центрального реестра CORSIA (CCR) выбранным подрядчиком, который, как ожидается, представит CCR к концу 2019 года для введения в действие в начале 2020 года. В отсутствие CCR ИКАО разработала онлайн-электронную таблицу для оказания помощи государствам в представлении данных в 2018 и 2019 годах. К 30 апреля 2019 года 99 государств использовали эту электронную таблицу для представления информации об относящихся к ним эксплуатантах самолетов. К этой же дате 6 государств также представили информацию о 13 органах по верификации, аккредитованных ими.

Совет ИКАО создал технический консультативный орган (ТАВ) с целью предоставления Совету рекомендаций по приемлемым единицам эмиссии для использования в рамках CORSIA. Совет согласовал список 19 членов ТАВ и утвердил круг полномочий ТАВ. Совет также утвердил критерии единиц эмиссии (EUC), которые будут использоваться ТАВ при выполнении им своих задач по оценке программ единиц эмиссии в сопоставлении с EUC.

В период с марта по апрель 2019 года ИКАО организовала региональные практикумы по CORSIA в пяти местах. Особое внимание на этих практикумах уделялось нерешенным вопросам, касающимся мониторинга эмиссии CO₂ в 2019 году, включая утверждение планов мониторинга эмиссии государствами к 30 апреля 2019 года, а также представление данных об эмиссии CO₂ международной авиации и их верификацию для оказания поддержки государствам в обеспечении соблюдения соответствующих положений SARPS по CORSIA к началу 2020 года¹.

Программа оказания помощи, наращивания потенциала и подготовки персонала для CORSIA (ACT-CORSIA)

В целях оказания более эффективной помощи государствам-членам ИКАО разработала программу расширения возможностей, получившую название "ACT-CORSIA" (Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA), которая была одобрена Советом в июне 2018 года. Совет подчеркнул важность скоординированного подхода под эгидой ИКАО в целях гармонизации и объединения различных соответствующих мер и содействия обеспечению взаимосвязанности усилий по наращиванию потенциала. Совет также просил, чтобы любые

¹ www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/default.aspx



двусторонние или многосторонние партнерские отношения между государствами координировались с ИКАО, с тем чтобы можно было контролировать прогресс в области таких скоординированных усилий.

В соответствии с программой АСТ-CORSIA ИКАО во всех регионах созданы "товарищеские партнерства" между государствами. В рамках первого этапа АСТ-CORSIA технические эксперты, назначенные государствами-донорами, работали вместе с координаторами по CORSIA из государств-получателей помощи в целях проведения обучения на местах и внимательно следили за подготовкой и внедрением государствами – получателями помощи системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) CORSIA (в частности, за разработкой и утверждением планов мониторинга эмиссии, а также за созданием национальных и/или региональных нормативных рамок).

Сеть "товарищеских партнерств" по CORSIA, созданная к апрелю 2019 года, включала 15 государств-доноров и 98 государств, получающих помощь. Самая последняя информация о работе по обучению персонала на местах, проводимой государствами-донорами в государствах-получателях, размещается на веб-сайте ИКАО, посвященном CORSIA, обеспечивая тем самым полную прозрачность в вопросах оказания помощи под эгидой ИКАО².

На основе этого успешного и скоординированного подхода под руководством ИКАО в середине 2019 года был введен второй этап "товарищеских партнерств" по CORSIA, на котором акцент делается на отчетности и верификации в соответствии с положениями тома IV Приложения 16. 13 и 14 мая 2019 года технические эксперты из государств-доноров прошли организованную ИКАО подготовку по обучению персонала на местах в государствах-получателях в рамках второго этапа "товарищеских партнерств" по CORSIA, начавшегося с июля 2019 года.

Другие мероприятия ИКАО по наращиванию потенциала

В 2019 году был завершен совместный проект ИКАО-ЕС (финансировался ЕС и осуществлялся ИКАО) по оказанию помощи 14 отобраннным государствам Африки и Карибского бассейна в разработке и внедрении планов действий государств, а также в создании систем мониторинга эмиссии CO₂ для международной авиации.

Результаты выполнения проекта превзошли ожидаемые результаты. Все 14 отобранных государств представили планы действий, в полной мере выраженные количественно, и вместе с заинтересованными сторонами из авиационного сектора создали группы по национальным планам действий для осуществления контроля за их реализацией. В каждом государстве была создана авиационная экологическая система (AES) в качестве средства мониторинга эмиссии CO₂ международной авиации.

² www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Buddy-Partnerships.aspx



В рамках данного проекта были осуществлены два экспериментальных проекта по использованию солнечной энергии для воздушных судов у посадочных галерей (solar-at-gate), включающие солнечную фотоэлектрическую систему и оборудование по электрификации посадочных галерей для электроснабжения воздушных судов во время наземных операций в международных аэропортах в Дуале (Камерун) и Момбасе (Кения). Установленная мощность по этим проектам составляет 1,25 МВт и 500 кВт соответственно. Предполагается, что данные проекты позволят ликвидировать свыше 4000 тонн CO₂ в год и ежегодно обслуживать более 7500 рейсов.

Кроме того, в рамках проекта также финансировалась подготовка четырех технико-экономических обоснований использования устойчиво производимых видов авиационного топлива (Доминиканская Республика, Тринидад и Тобаго, Кения и Буркина-Фасо) и одного технико-экономического обоснования использования солнечной энергии в аэропорту (Тринидад и Тобаго)³.

В 2019 году был завершен совместный проект ИКАО и Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН)/Глобального экологического фонда (ГЭФ), в рамках которого была оказана помощь государствам, в частности развивающимся государствам и малым островным развивающимся государствам (SIDS), в осуществлении мер по сокращению эмиссии. Финансированный Глобальным экологическим фондом проект включал осуществление двух экспериментальных проектов "solar-at-gate" в двух международных аэропортах Ямайки, которые стали моделями для использования другими аэропортами в качестве стратегии сокращения эмиссии. Кроме того, в рамках этого проекта ИКАО разработала комплект инструктивного материала, состоящий из четырех документов по финансированию, возобновляемым источникам энергии, устойчиво производимым видам авиационного топлива и нормативным и организационным мерам⁴. Был также разработан инструмент для построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (MAC) в целях сравнения экономической эффективности инициатив по уменьшению эмиссии.

Мероприятия и информационно-разъяснительная работа ИКАО в 2019 году

С 30 апреля по 1 мая 2019 года в Штаб-квартире ИКАО был проведен первый обзорный семинар по Концептуальному видению ИКАО в отношении устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива до 2050 года⁵. Это мероприятие явилось следствием одобрения 2-й Конференцией ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (CAAF/2)⁶ Концептуального видения ИКАО в отношении устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива (SAF) до 2050 года. Конференция CAAF/2 отметила, что Концептуальное видение до 2050 года основано на предположениях о постепенном росте использования SAF и

³ https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_EU.aspx

⁴ https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_UNDP.aspx

⁵ <https://www.icao.int/Meetings/SAFStocktaking/Pages/default.aspx>

⁶ <https://www.icao.int/meetings/caaf2/pages/default.aspx>



оно должно периодически пересматриваться в рамках процесса подведения итогов для постоянной оценки прогресса в деятельности по разработке и внедрению SAF. Процесс подведения итогов включает организацию регулярных практикумов и семинаров перед проведением Конференции СААФ/3 не позднее 2025 года. В этом контексте первый обзорный семинар ИКАО послужил платформой для обмена информацией между государствами и заинтересованными сторонами и заложил основу для СААФ/3, сформулировав важные структурные элементы для количественного определения Концептуального видения ИКАО до 2050 года.

После успешного проведения в 2017 году первого семинара ИКАО по экологически чистым аэропортам⁷, 8 и 9 мая 2019 года в Лиме (Перу) был проведен второй такой семинар⁸. Второй семинар по экологически чистым аэропортам позволил провести дискуссии и обменяться мнениями о передовой практике управления деятельностью аэропортов в области охраны окружающей среды и дал возможность представить свежую информацию и сведения о последних событиях по этой теме. Это мероприятие было проведено совместно с Южноамериканским (SAM) региональным бюро ИКАО и Международным советом аэропортов (МСА).

С 14 по 16 мая 2019 года в Монреале (Канада) был проведен Экологический симпозиум ИКАО⁹. Симпозиум предоставил возможность приобрести знания и обменяться информацией о ключевых направлениях природоохранной деятельности ИКАО, касающейся авиационного шума, качества местного воздуха и изменения климата, в преддверии 40-й сессии ИКАО. Он также охватил итоги основных экологических мероприятий ИКАО, включая 11-е совещание Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/11) и региональные семинары по CORSIA ИКАО 2019 года, а также события, связанные с первым обзорным семинаром ИКАО по Концептуальному видению ИКАО в отношении устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива до 2050 года и вторым семинаром ИКАО по экологически чистым аэропортам.

В 2019 году ИКАО выпустила пятое издание доклада по окружающей среде, чтобы поделиться информацией о достигнутом за последнее трехлетие прогрессе по всем основным направлениям деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды. С учетом успеха прошлых докладов в пятом издании доклада по окружающей среде общественность информируется о деятельности Секретариата, государств-членов и многих других заинтересованных сторон. Он считается основным справочным документом в области гражданской авиации и охраны окружающей среды и охватывает все основные события в этой области в преддверии 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

⁷ <https://www.icao.int/Meetings/greenairports/Pages/default.aspx>

⁸ <https://www.icao.int/Meetings/GREENAIRPORTS2019/Pages/default.aspx>

⁹ <https://www.icao.int/meetings/ENVSymposium/Pages/default.aspx>



Поддержка внедрения

Поправки и руководства

Поправки, принятые в 2019 году

Поправка 17 к Приложению 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*

Эта поправка предусматривает внесение изменения в определение термина "уполномоченный представитель"; приведение в соответствие положений, касающихся уведомления в целях учета инцидентов и рассылки окончательных отчетов; своевременное расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов и публикацию окончательных отчетов; упрощение формальностей при въезде расследователей; проведение консультаций относительно проекта рекомендаций по обеспечению безопасности полетов; внесение изменений в перечень примеров серьезных инцидентов и новый инструктивный материал в дополнении С; новое дополнение F, касающееся передачи полномочий на проведение расследований.

Руководства (включая предварительные, неотредактированные варианты)

- Дос 10003 *"Руководство по модели ИКАО для обмена метеорологической информацией"* (неотредактированное)
- Дос 10103 *"Инструктивный материал по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО для воздушных судов с поворотными несущими винтами"* (неотредактированный)
- Дос 9859 *"Руководство по управлению безопасностью полетов"*, 4-е издание

Инициатива *"Ни одна страна не остается без внимания"*

Безопасность полетов

В дополнение к региональным симпозиумам и практикумам, проведенным в Штаб-квартире ИКАО в 2018 году, в первом полугодии 2019 года были проведены три практикума по наращиванию потенциала в области управления безопасностью полетов (Бангкок, 11–15 февраля; Каир, 24–28 марта; Париж, 2–5 апреля).

Цель этих практикумов заключалась в оказании помощи государствам, отрасли и сотрудникам ИКАО, играющим важную роль в поддержке государств в деле повышения понимания и способности эффективного осуществления ГосПБП в поддержку целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). В рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* была оказана спонсорская поддержка для покрытия сбора за участие в практикуме в размере 300 долл. США. Эти государства были отобраны на основе анализа с использованием инструмента приоритизации партнерства по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению



безопасности полетов (ASIAP), имеющегося в Комплексной системе ИКАО по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS): <https://portal.icao.int/space/Pages/ASIAP.aspx>.

Авиационная безопасность и упрощение формальностей

В рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* региональные бюро при взаимодействии с Секцией поддержки внедрения и развития (авиационная безопасность) (ISD-SEC) и другими партнерами, оказывающими помощь, разрабатывают планы модернизации в сфере авиационной безопасности (ASIP). Они представляют собой краткосрочные и среднесрочные многоэтапные планы наращивания потенциала государств, основанные на результатах оценки потребностей и обязательствах государств укреплять свой потенциал в области авиационной безопасности. В 2019 году в 26 государствах продолжалась активная работа по реализации ASIP. До 30 июня 2019 года было проведено 13 оценок потребностей и мероприятий по целевому оказанию помощи. Кроме того, за этот же период было проведено 12 дополнительных мероприятий по оказанию помощи на основе возмещения расходов.

Сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в настоящее время насчитывает 35 участников. В 2019 году в учебных центрах под эгидой ИКАО до 30 июня было проведено 14 учебных мероприятий, и в течение этого года под эгидой ИКАО планируется провести по одному учебному мероприятию в каждом УЦАБ.

В соответствии с первоочередной целью ГПАБ в 2019 году (по состоянию на 30 июня) был восемь раз проведен обновленный практикум ИКАО по управлению факторами риска для авиационной безопасности.

ИКАО осуществляла работу по продвижению вопросов авиационной безопасности на базе партнерских отношений с государствами. ИКАО предоставляла целевую помощь, работая в партнерстве с министерством транспорта Соединенного Королевства и государственным департаментом США. Кроме того, в 2019 году ИКАО на базе продолжающихся партнерских отношений с университетом Конкордия организовала три курса профессионального менеджмента (КПМ) по авиационной безопасности (по состоянию на 30 июня). ИКАО установила партнерские отношения с Сингапурской академией гражданской авиации (SAA) в целях разработки и реализации Программы генеральных директоров гражданской авиации по авиационной безопасности, которая нацелена на расширение осведомленности и понимания концептуальных рамок безопасности международной гражданской авиации и их требований о соответствии. Второй курс был организован Сингапурской академией гражданской авиации (SAA) в апреле 2019 года.



Упрощение формальностей

ИКАО продолжает вырабатывать более систематический подход к оказанию помощи государствам путем внедрения стратегии TRIP ИКАО, в частности путем продвижения дорожной карты TRIP ИКАО, которая была разработана в поддержку усилий государств в этой области. В январе 2019 года на 216-й сессии АТС была одобрена пересмотренная дорожная карта TRIP ИКАО для внедрения государствами стратегии TRIP ИКАО, включающая, в частности, 16 новых и/или пересмотренных положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" (издание пятнадцатое), касающихся стратегии TRIP ИКАО.

В феврале 2019 года в рамках программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО были проведены региональные семинары по управлению идентификацией пассажиров, организованные правительством Бенина.

На защищенной платформе TRIP ИКАО в настоящее время зарегистрировано 124 национальных координатора по вопросам упрощения формальностей и более 220 других пользователей, представляющих государства, международные организации и сообщество TRIP в целом.

В рамках своего продолжающегося участия в реализации стратегии TRIP ИКАО и вклада в достижение более общих целей Организации Объединенных Наций (ООН) в области управления и безопасности пограничного контроля Секретариат ИКАО активизировал усилия по оказанию помощи государствам-членам во внедрении систем предварительной информации о пассажирах (API) и интерактивной API (iAPI) и соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9. Это достигалось главным образом посредством участия в мероприятиях Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), национальном практикуме по внедрению системы API в Республике Молдова и Туркменистане, совместно организованных мероприятиях с Международной организацией по миграции (МОМ), семинаре по обмену данными о пассажирах в Австрии и организации региональных семинаров по осуществлению проектов в области упрощения формальностей в Сенегале (для регионов ESAF и WACAF), Египте (для региона MID) и Перу (для регионов NACC и SAM).

После принятия Советом Безопасности ООН резолюции 2396 (2017) ИКАО установила партнерские отношения с Контртеррористическим управлением ООН (КТУ ООН) и другими организациями в рамках проекта управления "goTravel", который направлен на оказание помощи государствам в осуществлении программ API и/или PNR по мере необходимости. Совместная программа Организации Объединенных Наций по противодействию перемещению террористов была официально введена в действие 7 мая 2019 года в Штаб-квартире ООН.



Глобальное партнерство в целях устойчивого развития

Пропаганда и информационно-разъяснительная работа с общественностью

17-18 января 2019 года Группа Всемирного банка (ГВБ) вместе с Центром Росса по созданию устойчивых городов Института мировых ресурсов (ИМР) предложили ИКАО организовать в ходе Конференции по трансформации транспорта (ТТ) специальное заседание, чтобы показать, каким образом авиация осваивает инновации и способствует обсуждению концепции новой мобильности. Дискуссия на тему "Инновации в авиации = дополнительная ценность для новой мобильности", проведенная в связи с тем, что авиация впервые стала частью основной программы ТТ, продемонстрировала, что такие технические достижения, как беспилотные авиационные системы (БАС) в авиационном секторе, оказывают влияние на все отрасли и виды транспорта. ИКАО также подчеркнула, что внедрение инновационных средств обеспечения мобильности в идеале будет происходить на основе скоординированных усилий, и приветствовала проведение совместных оценок влияния транспортного сектора в целом на повышение эффективности поддержки развития и его ускорение.

В 2019 году информационно-разъяснительные мероприятия для общественности были сосредоточены на праздновании 75-й годовщины в преддверии 40-й сессии Ассамблеи (А40). Они включали окончательную доработку вебсайта "ИКАО75 – Будущее авиации", выпуск информационных материалов для молодежи и инструктивного материала для государств в поддержку инновационных конкурсов ИКАО в 2019 году и подготовку широкого круга соответствующих маркетинговых ресурсов.

Начато стратегическое планирование информационно-разъяснительной работы с общественностью, касающейся деятельности и предполагаемых результатов А40. Она включает подготовку документации, определение возможностей для связей со средствами массовой информации и координацию проведения торжественных мероприятий.

В первой половине 2019 года ИКАО продолжала работу по расширению своего присутствия в средствах массовой информации. В течение первых шести месяцев года Сектором коммуникаций в общей сложности было подготовлено 25 сообщений для прессы и сводок новостей и выпущено около 2000 сообщений в социальных сетях. Это способствовало тому, что Организация более 10 000 раз упоминалась признанными интернет-СМИ и официальными новостными агентствами и более 45 000 раз в Твиттере. Как журналистами, так и другими авторами публикуемых материалов ИКАО чаще всего упоминалась в связи с расследованием авиационных происшествий, решением вопросов доступа к воздушному пространству и интеграцией беспилотных летательных аппаратов.

Что касается поддержки административных канцелярий, то Сектор коммуникаций либо выпустил, либо согласовал и подготовил 15 речей для Президента Совета и 11 для Генерального секретаря.



Развитие людских ресурсов

Обучение

Аттестация и признание учебных организаций

Аттестация по Программе TRAINAIR PLUS (TPP) позволяет получить ясную и объективную картину деятельности учебной организации и выделить основные области, требующие улучшения. С 1 января 2019 года было проведено 9 аттестаций и еще две аттестации, как ожидается, будут проведены к концу июня 2019 года.

Более 100 учебных организаций являются членами Программы TRAINAIR PLUS.

Разработка курсов и методика обучения

В течение отчетного периода либо разрабатывались, либо обновлялись 10 признанных ИКАО учебных комплектов.

Учебные комплекты ИКАО (ИТР)

В 2019 году Центром GAT был выпущен один новый учебный комплект ИКАО "Курс по проведению верификации в рамках CORSIA".

Цель курса – верификация отчетов об эмиссии CO₂, подготовленных эксплуатантами самолетов, в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

Обновлены четыре существующих курса: Курс для разработчиков учебных курсов (TDC) на английском и испанском языках и Учебный курс по квалификационной системе подготовки по валидации (VCT) тоже на английском и испанском языках.

Проведена валидация двух партнерских учебно-методических комплексов (РТР), разработанных Международным советом аэропортов (МСА): "Выполнение положений Приложения 14 – Современное проектирование и эксплуатация аэродромов" и "Глобальный формат представления данных (GRF)" (онлайн-курс).



Стандартные учебно-методические комплексы (СТР)

В отчетный период были разработаны три СТР.

Участие слушателей в курсах ИКАО

По состоянию на конец апреля 2019 года участие в учебных курсах приняли 975 слушателей.

Партнерские учебно-методические комплексы (РТР)

В отчетный период были внедрены РТР в сотрудничестве с Международным советом аэропортов (МСА), Университетом Ватерлоо, Национальной академией гражданской авиации (ENAC) Франции и школой бизнеса имени Джона Молсона (JMSB) Университета Конкордия.

Руководящие указания по разработке онлайн-курсов

Для оказания помощи членам РТР в разработке онлайн-учебных курсов в феврале 2019 года всем членам были разосланы *Руководящие указания по разработке онлайн-курсов*. Эти указания также включены в недавно выпущенную версию учебного материала по курсу TDC.

Оценка потребностей в подготовке персонала

По состоянию на 30 апреля 2019 года в общей сложности 114 активных пользователей имели доступ к онлайн-инструменту "Оценка потребностей в подготовке персонала" (TNA), позволяющему оценивать потребности в подготовке персонала и совершенствовать планирование обучения авиационного персонала.



Партнерство в области подготовки персонала

Заключено одно новое соглашение о партнерстве в области подготовки персонала с Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ).

Это партнерство нацелено на разработку и осуществление программы подготовки персонала в области аэронавигации Институтом аэронавигационного обслуживания (IANS) ЕВРОКОНТРОЛЯ, и в частности программы по управлению безопасностью в рамках учебного курса по ОрВД.

Проект Китая в области подготовки персонала

Правительство Китайской Народной Республики финансировало разработку и проведение курса по подготовке руководящего состава старшего и среднего звена ведомств гражданской авиации (CAA SMMTC) с целью эффективного управления внедрением SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов, аэронавигации, авиационной безопасности и упрощения формальностей.

По состоянию на 30 апреля 2019 года в общей сложности 604 слушателя из 121 государства и 6 региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) получили стипендии для прохождения 25 курсов, проведенных в 2018 и 2019 годах.



Следующее поколение авиационных специалистов (NGAP)

В первой половине 2019 года Целевая группа по следующему поколению авиационных специалистов (NGAPTF) провела свое первое совещание. Целевая группа разрабатывает рамки NGAP в качестве основы для определения стратегии решения вопросов NGAP. Эти рамки будут использоваться для формирования структуры руководства по осуществлению политики в области NGAP в целях оказания помощи государствам в разработке национальных и региональных планов, направленных на удовлетворение потребностей NGAP. Также в первой половине 2019 года обновленные прогнозы перевозок были интегрированы в недавно разработанный электронный интерфейс, который позволяет государствам и другим пользователям генерировать специальные прогнозы по перевозкам и оперативные прогнозы с различной степенью детализации (например, по маршрутам, парам городов, парам стран и по странам отправления). С помощью этого приложения прогнозируются потребности государств в персонале, обладающем свидетельствами, включая пилотов, диспетчеров УВД, специалистов по техническому обслуживанию и членов кабинного экипажа. Кроме того, определен процесс мониторинга гендерных тенденций среди персонала, обладающего свидетельствами. Наконец, в рамках Инновационной авиационной выставки ИКАО, организуемой в сентябре, координируется проведение молодежного мероприятия NGAP "От мечты к реальности".

Гендерное равенство

8 марта 2018 года прошел Международный женский день на тему: "Думай о равенстве, создай умело, вводи новшества для перемен". Это мероприятие было совместно проведено ИКАО, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА). Сотрудники этих организаций присутствовали на торжественном собрании в Штаб-квартире ИКАО. В мероприятии приняли участие женщины-руководители из соответствующих организаций и авиационной отрасли, которые поделились уникальным видением проблемы гендерного равенства в авиационном секторе.



Программа технического сотрудничества

По состоянию на 30 июня 2019 года объем реализованной ИКАО Программы технического сотрудничества оценивался в 28,5 млн долл. США. В соответствии с различными соглашениями о целевых фондах Управление технического сотрудничества в настоящее время осуществляет в общей сложности 90 проектов в области технического сотрудничества, финансируемых самими государствами-получателями, а также два проекта по оказанию технической помощи и три проекта в рамках Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV) в 141 государстве. Предполагается, что в 2019 году общий объем реализованной Программы составит 92,3 млн долл. США.

Реализация Программы технического сотрудничества по регионам (в млн долл. США)

Регион	По состоянию на 30 июня 2018	По состоянию на 30 июня 2019
Африка	5,44	5,49
Северная и Южная Америка	29,39	18,71
Азия и Тихий океан	1,23	1,40
Европа	0,18	0,23
Ближний Восток	3,43	2,65
Всего	39,67	28,48

Недавно утвержденные крупномасштабные проекты и изменения

Крупномасштабные проекты в области технического сотрудничества и крупномасштабные изменения текущих проектов, которые были утверждены в течение первых шести месяцев 2019 года, включают:

- Сомали – Оказание помощи в целях усовершенствования системы гражданской авиации Сомали (SOM18801)
- Эфиопия – Соглашение по линии СЗГА с Группой "Эфиопские авиалинии" (ETH19701)
- Региональный проект – Программа сотрудничества в области авиационной безопасности (RAS04901)

В этот период были утверждены новые проекты в рамках Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV), включающие:



- Региональный проект – Оказание помощи в рамках IPAВ для проведения исследования ТМОРАГ (RAS19301).

Донорские средства

Донорские взносы были получены для следующих проектов технического сотрудничества:

- Региональный проект – Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации – Северная Азия (COSCAP-NA) (RAS02901) – Субсидия компании "ЭРБАС" в размере 50 000 долл. США;
- Региональный проект – Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации – Южная Азия (COSCAP-SA) (RAS97902) – Субсидия компании "ЭРБАС" в размере 50 000 долл. США;
- Региональный проект – Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации – Юго-Восточная Азия (COSCAP-SEA) (RAS97903) – Субсидия компании "ЭРБАС" в размере 100 000 долл. США и компании "БОИНГ" в размере 3750 долл. США.

Добровольные фонды ИКАО

В течение отчетного периода никаких дополнительных взносов из добровольных фондов ИКАО на проекты технической помощи (ТА) не поступало. Однако из проекта RAS18801 (ТА) были перенесены средства в сумме 20 000 долл. США на реализацию проекта RAS19301 по линии IPAВ.

Набор экспертов

По состоянию на 30 июня 2019 года общее количество набранных международных экспертов и консультантов для работы на местах составило 167 человек, из которых 161 человек (6 женщин и 155 мужчин) были приняты на полевые посты, помимо 743 национальных специалистов, выполняющих работу по проектам, что в общей сложности составило 983 сотрудника, включая 79 (8 женщин и 71 мужчину) международных экспертов и консультантов, уже работающих на местах в рамках текущих проектов.



Подготовка специалистов гражданской авиации

За отчетный период было предоставлено 323 стипендии (52 женщинам и 271 мужчине) общей продолжительностью 89,6 рабочих месяцев, включая 156 стипендий в рамках меморандумов о взаимопонимании, подписанных ИКАО с Республикой Корея и Сингапуром, о проведении подготовки специалистов, финансируемой этими странами при административном обеспечении ИКАО.

Кроме того, программы подготовки персонала на местах, которые прошли инструкторы проектов технического сотрудничества, позволили подготовить 1748 (367 женщин и 1381 мужчину) сотрудников администраций гражданской авиации, и 243 (37 женщин и 206 мужчин) сотрудника получили подготовку поставщиков в рамках закупочного компонента проектов технического сотрудничества.

Оборудование и субподряды

Было оформлено 159 заказов на закупку и субподряды, а общая сумма закупок для реализации проектов на местах составила 13,5 млн долл. США.

Бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС)

По состоянию на 30 июня 2019 года поступления по линии Фонда на административное и оперативное обслуживание (АОС) составили 5,4 млн долл. США, а расходы – 5,1 млн долл. США с превышением суммы поступлений над суммой расходов в размере 0,3 млн долл. США.



Вспомогательные стратегии

Правовые вопросы и внешние сношения

Урегулирование разногласий

Бразилия и Соединенные Штаты Америки (2016)

На его 213-й, 214-й и 215-й сессиях Совету были представлены доклады о состоянии переговоров между Заявителем (Бразилия) и Ответчиком (Соединенные Штаты Америки). Он был проинформирован о том, что в 2018 году представители Сторон провели две содержательные встречи, что Стороны достигли существенного прогресса в разрешении их спора и что они продолжают обсуждения с целью завершения переговоров в как можно более короткие сроки. С учетом вышеизложенного Совет призвал Стороны продолжать переговоры с целью скорейшего достижения удовлетворительного разрешения их разногласий. Совет напомнил о том, что решение, принятое на 8-м заседании его 212-й сессии, о приостановлении процесса представления ответа Заявителем на контрмеморандум, представленный Ответчиком 31 августа 2017 года, остается в силе.

На его 216-й сессии Совету был представлен доклад о состоянии переговоров между Заявителем (Бразилия) и Ответчиком (Соединенные Штаты Америки). В этом докладе было, в частности, указано, что Стороны недавно предприняли шаги к созданию рабочей группы, состоящей из технических экспертов из Бразилии и Соединенных Штатов Америки, с целью разработки совместного проекта, направленного на определение наилучших практических методов выполнения положений статьи 12 Чикагской конвенции, в соответствии с дискуссиями на 39-й сессии Ассамблеи. В докладе было также указано, что Стороны продолжают обсуждение вопроса об урегулировании их спора с целью скорейшего завершения переговоров. Совет решил продолжать заниматься этим вопросом при том понимании, что на одной из последующих сессий он получит от Генерального секретаря обновленную информацию о развитии событий.

Просьба, представленная согласно статье 54 п) Чикагской конвенции

На 1-м заседании своей 214-й сессии, состоявшемся 17 мая 2018 года, Совет рассмотрел представленную Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ) в соответствии со статьей 54 п) Чикагской конвенции просьбу в отношении трех "серьезных инцидентов в области безопасности полетов", связанных с катарскими боевыми истребителями и зарегистрированным в ОАЭ гражданским воздушным судном, которые произошли 15 января 2018 года и 26 марта 2018 года. После рассмотрения упомянутой просьбы Совет настоятельно призвал все заинтересованные государства-члены продолжать сотрудничество, в частности, в целях повышения безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и обеспечения устойчивого развития международной гражданской авиации.



Катар и Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты (2017) – заявление (А); Катар и Бахрейн, Египет и Объединенные Арабские Эмираты (2017) – заявление (В) 19 марта 2018 года Ответчики как по заявлению (А), так и по заявлению (В) совместно представили заявления о предварительных возражениях, в которых оспаривалась юрисдикция Совета в отношении исков, поданных Заявителем (Катар). 1 мая 2018 года Заявитель представил комментарии в ответ на заявления о предварительных возражениях по обоим заявлениям (А) и (В). Далее, 12 июня 2018 года Ответчики совместно представили вторичные возражения на ответы Заявителя по обоим заявлениям (А) и (В). После устных прений соответствующих Сторон по предварительным возражениям Совет на 8-м заседании своей 214-й сессии, прошедшей 26 июня 2018 года, постановил не принимать предварительные возражения Ответчиков в обоих случаях. На 1-м заседании его 215-й сессии Совет был проинформирован о том, что ИКАО была официально уведомлена Секретарем Международного Суда (МС) о том, что соответствующие Ответчики по обоим заявлениям (А) и (В) подали 4 июля 2018 года заявления в МС о возбуждении разбирательства по делу, касающемуся апелляции в отношении юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международной гражданской авиации (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), а также по делу, касающемуся апелляции в отношении юрисдикции Совета ИКАО в соответствии с разделом 2 статьи II Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях 1944 г. (Бахрейн, Египет и Объединенные Арабские Эмираты против Катара).

В ходе 216-й сессии Совету был представлен устный доклад о состоянии двух исков, поданных Катаром в октябре 2017 года в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции. В качестве напоминания было отмечено, что соответствующие ответчики по этим двум делам – заявление (А) и заявление (В) – подали апелляции в Международный суд (МС) на решения Совета от 29 июня 2018 года. С учетом того, что данные апелляции все еще находились на рассмотрении МС и что исполнение решений Совета оставалось приостановленным в соответствии со статьей 86 Чикагской конвенции, Совет решил, что, несмотря на его предыдущее решение продолжать заниматься этим вопросом, он приостанавливает его рассмотрение до вынесения Международным судом решения по этим двум апелляциям.

Правовые аспекты использования беспилотных воздушных судов

Совет на 5-м заседании своей 215-й сессии, состоявшемся 7 ноября 2018 года, утвердил добавление данного пункта в программу работы Юридического комитета. На основе ответов государств на вопросник 2016 года (письмо государствам LE 4/63 – 16/77) относительно национального законодательства и соответствующих международно-правовых аспектов, связанных с дистанционно пилотируемыми авиационными системами (ДПАС), Комитет сделал вывод о том, что правовые аспекты полетов ДПАС заслуживают дальнейшего обсуждения, и учредил Рабочую группу по рассмотрению международно-правовых аспектов полетов беспилотных воздушных судов и их интеграции в гражданскую авиацию. Совещания группы будут приурочены к совещаниям Группы экспертов по дистанционно пилотируемым авиационным



системам (RPASP) в целях содействия согласованию и взаимодействию с продолжающейся технической и правовой работой Организации.

Инструктивный материал о конфликте интересов

В соответствии с резолюцией А39-8 Ассамблеи, которая определила будущую работу Организации по вопросу конфликтов интересов в гражданской авиации, Секретариат разработал сборник положений ИКАО (Инструктивный материал ИКАО по конфликтам интересов в гражданской авиации), который был представлен 37-й сессии Юридического комитета. Сборник состоит из положений ИКАО по конфликтам интересов, касающихся безопасности полетов, авиационной безопасности и расследования происшествий и инцидентов, а также политики в области воздушного транспорта, которые содержатся в Приложениях 13, 17 и 19 и более чем в десяти руководствах ИКАО. Этот сборник будет представлен на постоянной основе на всех рабочих языках ИКАО по запросу Юридического комитета.

Киберугрозы гражданской авиации

После включения в программу работы Юридического комитета пункта "рассмотрение адекватности существующих документов международного воздушного права с точки зрения борьбы с киберугрозами гражданской авиации" LEB приняло участие в первом совещании Исследовательской подгруппы по юридическим аспектам (RSGLEG) Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC) 22 ноября 2018 года и оказывало помощь RSGLEG в разработке содержания ее работы, проведении предварительного анализа ответов 61 государства и территории на опрос относительно применимых внутренних правовых норм по кибербезопасности и согласованию методологии проведения дальнейшего анализа ответов. LEB также представило договоры по воздушному праву, относящиеся к киберугрозам гражданской авиации, с выводом о том, что ратификация Пекинской конвенции 2010 года является шагом вперед в создании надлежащих правовых рамок для борьбы с киберугрозами. RSGLEG согласилась продолжать изучение вопроса о необходимости разработки новых международных документов по борьбе с киберугрозами и о форме таких документов и представить свои выводы Юридическому комитету. Впоследствии SSGC на своем 5-м совещании, прошедшем 23 ноября 2018 года, согласилась включить деятельность в отношении законодательства и нормативных положений и работу по содействию ратификации Пекинских документов в Стратегию по кибербезопасности.

Выполнение статьи 21

Специальная группа по выполнению статьи 21 Чикагской конвенции (A21TF) провела свое 2-е совещание в Монреале 10 и 11 апреля 2018 года. После обсуждения Специальная группа согласилась рекомендовать Юридическому комитету поддержать текущую работу Секретариата



по разработке системы регистрации воздушных судов (ARN) как возможного долгосрочного решения по оказанию помощи государствам-членам в выполнении их обязательств по статье 21. В соответствии с вышесказанным Специальная группа создала подгруппу по системе регистрации воздушных судов (ARNSG) для оказания помощи Секретариату в разработке ARN. В качестве временного решения Специальная группа далее согласилась рекомендовать типовой сертификат о дерегистрации воздушных судов, который был в принципе одобрен Юридическим комитетом. Специальная группа подчеркнула необходимость совместной работы с другими соответствующими структурами ИКАО, такими как Специальная группа по трансграничной передаче (ХВТ) и Группа экспертов по летной годности.

В соответствии с рекомендациями 2-го совещания Специальной группы по выполнению статьи 21 Чикагской конвенции (A21TF), состоявшегося 10–11 апреля 2018 года, которые впоследствии были одобрены Юридическим комитетом на его 37-й сессии, Секретариат представил типовой сертификат о прекращении регистрации воздушных судов, предложенный группой A21TF, Специальной группе по трансграничной передаче (ХВТ) для рассмотрения на ее 3-ем совещании, которое состоялось в Монреале с 29 января по 1 февраля 2019 года.

Правовые вопросы, связанные с недисциплинированными пассажирами

Специальная группа по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров завершила свою работу по обновлению циркуляра 288 ИКАО "Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров" после принятия Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреальский протокол 2014 года), в соответствии с резолюцией Дипломатической конференции. Проект руководства, обновляющего циркуляр 288, а также доклад о работе Специальной группы в ходе четырех совещаний были представлены 37-й сессии Юридического комитета (4–7 сентября 2018 года). Юридический комитет поддержал и высоко оценил работу Специальной группы и согласился с ее рекомендациями о том, что инструктивный материал, обновляющий циркуляр 288 ИКАО, должен быть организован в форме руководства; Организации следует создать хранилище данных об уголовном законодательстве государств, касающемся правонарушений недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров (со ссылками на соответствующие веб-сайты государств-членов); Секретариатом должен быть проведен опрос государств-членов о том, какие административные взыскания или аналогичные режимы они установили для решения проблемы недисциплинированных пассажиров; и Организации следует пересмотреть подход к использованию терминов "недисциплинированный" и "нарушающий порядок" в целях согласования между собой различных публикаций ИКАО. 7 ноября 2018 года Совет принял к сведению доклад Юридического комитета без замечаний в отношении проекта руководства, который будет опубликовано в 2019 году.

Предварительный вариант *Руководства по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров* (Дос 10117) был опубликован на английском языке 6 мая 2019 года. Этим руководством обновляется циркуляр 288 ИКАО "Инструктивный материал по



правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров", в результате принятия Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреальский протокол 2014 года). По состоянию на 1 мая 2019 года было получено 8 документов о ратификации Протокола и 11 документов о присоединении к нему. Для вступления Протокола в силу требуется только еще три документа о ратификации/присоединении.

Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 bis

21 марта 2018 года было опубликовано Руководство ИКАО по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059). Продолжалась работа по рекомендациям Целевой группы по статье 83 bis, одобренным Советом на 7-м заседании его 207-й сессии, и подготовительная работа по созданию интерактивной онлайн-системы регистрации и публикации соглашений, касающихся статьи 83 bis, и других авиационных соглашений и договоренностей, включая начальный этап разработки системы. Соответствующие поправки к Приложению 6 к Чикагской конвенции были утверждены Аэронавигационной комиссией на ее 208-й сессии в июне 2018 года и направлены государствам-членам и соответствующим международным организациям для отзывов и замечаний.

Поправки к Приложению 6 к Чикагской конвенции прошли окончательное рассмотрение Аэронавигационной комиссией на ее 210-й сессии в марте 2019 года, когда Комиссия утвердила свою рекомендацию Совету о принятии поправки с датой начала применения 5 ноября 2020 года.

Определение статуса гражданских/государственных воздушных судов

На основе ответов государств на опросник 2016 года (письмо государствам LE 4/50 – 16/86), касающийся практических проблем, с которыми сталкиваются государства при классификации "гражданских/государственных воздушных судов", 37-я сессия Юридического комитета постановила:

- a) принять к сведению сохраняющуюся актуальность мнений и рекомендаций, содержащихся в проведенном в 1993 году исследовании Секретариата ИКАО в отношении гражданских/государственных воздушных судов, применительно к вопросу определения статуса гражданских/государственных воздушных судов, которые будут предоставлены государствам в более доступном виде;
- b) рекомендовать Совету поощрять сотрудничество государств между собой с целью решения эксплуатационных проблем, связанных со статусом гражданских/государственных воздушных судов, и/или обмениваться успешным опытом выполнения статьи 3 b) Чикагской конвенции посредством прямых консультаций или с использованием соответствующих форумов ИКАО или региональных групп;



- с) исключить пункт "Определение статуса гражданских/государственных воздушных судов" из общей программы работы Юридического комитета.

Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)

В июне 2018 года Совет на своей 214-й сессии утвердил переназначение "Авиарето Лтд." в качестве Регистратора Международного регистра гарантий в отношении бортового оборудования на четвертый срок, начиная с 1 марта 2021 года. В связи с истечением 1 июля 2018 года трехлетнего срока членства в Комиссии экспертов Контролирующего органа Международного регистра (CESAIR) Совет назначил 15 членов, предложенных Бразилией, Ирландией, Канадой, Кенией, Китаем, Кувейтом, Мексикой, Нигерией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Российской Федерацией, Сингапуром, Соединенными Штатами Америки, Соединенным Королевством, Францией и Южной Африкой. С 29 по 31 августа 2018 года в Штаб-квартире ИКАО в Монреале было проведено 8-е совещание CESAIR, основной целью которого было рассмотрение предложенных Регистратором изменений к *Правилам и процедурам Международного регистра* (Дос 9864). Рекомендованные изменения будут представлены Совету на его 216-й сессии в феврале/марте 2019 года. CESAIR избрала г-жу И. Янь (Китай) своим председателем и переизбрала г-жу С. Х. Тан (Сингапур) своим вице-председателем на предстоящий трехлетний период. По состоянию на 31 декабря 2018 года участниками Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаунской конвенции) и Протокола по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Авиационный протокол) были 74 Стороны.

В ходе своей 216-й сессии в марте 2019 года Совет утвердил изменения к *Правилам и процедурам Международного регистра* (Дос 9864), рекомендованные Комиссией экспертов Контролирующего органа Международного регистра (CESAIR) на ее 8-м совещании, состоявшемся в августе 2018 года. По состоянию на 1 мая 2019 года участниками Кейптаунской конвенции и Авиационного протокола были 76 Сторон.

Содействие ратификации международных документов воздушного права

Президент Совета и Генеральный секретарь продолжали агитировать за ратификацию документов международного воздушного права в ходе визитов в государства-члены и встреч с высокопоставленными должностными лицами.

24 и 25 мая 2018 года Республика Корея провела юридический семинар в Азиатско-Тихоокеанском регионе для продвижения Пекинских документов, Монреальского протокола 2014 года, Монреальской конвенции 1999 года, Кейптаунской конвенции и Авиационного протокола к ней 2001 года, а также Протоколов, изменяющих статьи 50 а) и 56 Чикагской конвенции. В этом семинаре приняли участие почти 600 слушателей из более чем 30 государств-членов.



LEB оказывало помощь Международному информационно-координационному центру подготовки авиационного персонала (GAT) в разработке и проведении курса ИКАО по международному воздушному праву, который, помимо прочего, содействует ратификации международных документов воздушного права. В течение 2018 года указанный курс, проводившийся в Штаб-квартире ИКАО и в регионах, прошли около 150 слушателей.

В письме государствам LE 4/75.1 – 19/37 от 18 апреля 2019 года государствам было предложено принять участие в первом мероприятии ИКАО по содействию ратификации договоров на тему "Столетие международных договоров в области воздушного права", которое будет проводиться 24 и 25 сентября 2019 года в ходе 40-й сессии Ассамблеи. Цель этого мероприятия заключается в содействии ратификации многосторонних договоров в области воздушного права путем предоставления представителям государств-членов в ходе сессии Ассамблеи специальных возможностей для сдачи на хранение ратификационных грамот или документов о присоединении к международным договорам в области воздушного права, депозитарием которых является ИКАО.

Доминика – 193-е государство – член ИКАО

14 марта 2019 года Содружество Доминики сдало на хранение правительству Соединенных Штатов Америки свое уведомление о присоединении к Конвенции о международной гражданской авиации. Это присоединение вступило в силу 13 апреля 2019 года, в результате чего Доминика стала 193-м государством – членом ИКАО.

Пересмотр пределов ответственности согласно Монреальской конвенции 1999 года

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

Эти пределы выражаются в специальных правах заимствования (СПЗ). На основе данных, полученных от Международного валютного фонда (организация, ответственная за административное управление СПЗ), был сделан вывод о том, что пороговый уровень, предусмотренный в Конвенции для корректировки пределов в сторону увеличения, достигнут. Установленный корректировочный коэффициент составляет 14 %. Как предусмотрено в п. 2 статьи 24 Конвенции, данная корректировка является обязательной для всех государств-участников, если большинство из них не заявят ИКАО о своем несогласии в течение срока, установленного Организацией. Вскоре будет выпущено письмо государствам с изложением вышеупомянутого процесса.



Пересмотр Правил ИКАО по урегулированию разногласий

По итогам 37-й сессии Юридического комитета (4–7 сентября 2018 года) в 2019 году была создана Рабочая группа по пересмотру Правил ИКАО по урегулированию разногласий (WG-RRSD) для проведения пересмотра данных правил с учетом, помимо прочего, сопоставимых документов, применяемых в аналогичных целях в других учреждениях системы Организации Объединенных Наций, а также в международных правительственных организациях, в частности Регламент Международного суда. Первое совещание Рабочей группы было проведено в Монреале 7–9 мая 2019 года с целью согласования методов работы и определения дорожной карты для выполнения этой задачи.

Управление людскими ресурсами

На конец июня 2019 года в Организации имелось 597 штатных должностей, 309 из которых относились к категории специалистов и выше, а 288 – к категории общего обслуживания. Общая представленность женщин в Секретариате на должностях категории специалистов и выше составила 30 %.

Продолжалась разработка первой кадровой стратегии ИКАО, основанной на передовой практике в системе ООН, посредством процесса широких консультаций с участием старших руководителей и других ведущих сотрудников, а также целевой группы сотрудников из различных подразделений Организации. Разработка кадровой стратегии завершится в 2019 году, чтобы обеспечить оптимальную увязку с бизнес-планом на 2020–2022 годы и новым бюджетом на трехлетний период. Стратегия представляет собой план действий ИКАО по формированию, укреплению, сохранению и пополнению своих трудовых ресурсов с созданием более ориентированной на интересы сотрудников Организации, уделяющей особое внимание развитию способности своего персонала эффективно и результативно выполнять свой мандат.

В Кодекс службы внесены несущественные изменения, делающие текст нейтральным с гендерной точки зрения, в целях дальнейшего выполнения плана реализации программы по гендерному равенству, утвержденной Советом, которая требует, чтобы во всех официальных сообщениях ИКАО использовались нейтральные с гендерной точки зрения формулировки.



Лингвистическое обслуживание

В рамках проекта по системам управления лингвистическим обслуживанием (LSMS) завершается подготовка круга полномочий для представления предложений, и во второй половине 2019 года будут проанализированы полученные ответы. Одновременно проводится оценка инструментов, используемых в Организации Объединенных Наций, для выполнения сравнительного анализа. Впоследствии будет принято решение о лучшем для ИКАО варианте управления документооборотом.

ИКАО приняла участие в Международном ежегодном совещании по вопросам перевода, документации и изданий (ИАМЛАДП), которое было проведено в Брюсселе с 27 по 29 мая 2019 года. Совещание было организовано Европейским союзом и в нем приняли участие свыше 50 международных организаций. На совещании был обсужден широкий круг вопросов и проведен обмен передовым опытом по вопросам письменного перевода, устного перевода, конференциального обслуживания и служб публикаций. В сложном мире многосторонних отношений и международного сотрудничества участники обязались: соблюдать принцип многоязычия, содействовать обмену знаниями о новых языковых технологиях и пользоваться возможностями, предоставляемыми инновациями, ориентированными на человека, и искусственным интеллектом.

ИКАО также приняла участие в Совместном межучрежденческом ежегодном совещании по вопросам применения компьютеров в области перевода и терминологии (ЖИАМКАТТ), которое было проведено в Люксембурге с 13 по 25 мая 2019 года. ЖИАМКАТТ – это форум для сотрудничества и обмена опытом в области письменного перевода, устного перевода, терминологической поддержки и подготовки документации с использованием компьютерной техники. Совещание подчеркнуло важность сотрудничества между организациями и с научными кругами в целях содействия обмену знаниями и опытом для использования возможностей этих технологий при разработке всеобъемлющих стратегий, опирающихся на основные ресурсы любой языковой службы, каковыми являются лингвисты.

Управление информацией

В начале 2019 года была завершена модернизация системы общеорганизационного планирования ресурсов (ОПР), которая поддерживает всю финансовую, закупочную и кадровую деятельность в рамках Организации. Система была модернизирована до уровня самой последней версии, полностью поддерживаемой поставщиком продукции. Новая версия объединяет обновленный пользовательский интерфейс и новые функциональные возможности. Начат последующий проект в целях анализа, упорядочения и автоматизации рабочих процессов в рамках Организации. Предполагается, что модернизация повысит производительность и поможет обеспечивать непрерывность обслуживания. Кроме того, сервис SharePoint, поддерживающий контент и приложения портала в масштабах всей Организации, был модернизирован до уровня



последней версии, полностью поддерживаемой его издателем в ближайшие пять лет. Эта модернизация позволит не только внедрить новые функции, но и обеспечить непрерывность обслуживания.

В рамках подготовки к А40 проводятся все необходимые мероприятия по обеспечению электронного голосования, интернет-трансляции заседаний и публикации конкретного контента. По-прежнему прилагаются усилия, направленные на повышение устойчивости Организации в области кибербезопасности на основе применения решений по обеспечению безопасности ИТ. Кроме того, на каждом сервере и рабочем месте была введена новая система сетевой защиты следующего поколения, представляющая собой передовое решение по защите конечных точек в сети.

Осуществляется оценка и реорганизация сети с учетом рекомендаций отрасли и экспертов ООН, как это предусмотрено в плане действий по обеспечению информационной безопасности. В целях поддержания потенциала и готовности сети в Штаб-квартире и региональных бюро осуществляется поэтапное обновление вычислительной инфраструктуры и инфраструктуры хранения данных.

Для всех проектов в области информационных и связных технологий (ИСТ) создан новый Отдел управления проектами в целях улучшения надзора за проектами ИСТ и управления ими независимо от того, какое подразделение Организации отвечает за разработку или осуществление проектов. Работой соответствующих служб и сотрудников будет руководить недавно созданный сектор для надзора за управлением общеорганизационной архитектурой и проектами.

Деятельность по генерированию доходов

Результаты деятельности Фонда генерирования дополнительных доходов (ФГДД) за первые шесть месяцев 2019 года показывают, что показатели в таких областях, как продажа изданий, проведение мероприятий, лицензирование продукции и подготовка персонала соответствуют бюджетным оценкам. В настоящее время основное внимание уделяется изучению новых возможностей для получения доходов с обеспечением дальнейшего поступления основных доходов от продажи изданий и проведения мероприятий в поддержку деятельности Организации.

Новое цифровое программное обеспечение позволяет осуществлять продажу и распространение публикаций и документов в цифровом формате, защищая при этом интеллектуальную собственность Организации. Новые мероприятия в Штаб-квартире, потоковые трансляции мероприятий в режиме реального времени и презентации SkyTalks удовлетворяют потребность в генерировании доходов, поддерживая реализацию стратегических целей ИКАО. Типография ИКАО продолжает повышать эффективность по мере приобретения персоналом опыта в цифровой



печати и связанных с ней процессах. Кроме того, новые коммерческие публикации и ввод новых мощностей в поддержку этой области деятельности, как ожидается, будут способствовать потокам поступления доходов в будущем.



ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДО 30 ИЮНЯ 2019 ГОДА ПО РЕЗОЛЮЦИЯМ 39-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

A39-1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха

В целях более широкого распространения информации о политике и инструктивных материалах ИКАО статьи о деятельности ИКАО в области окружающей среды публиковались в различных выпусках "Журнала ИКАО", на веб-сайте "Объединение авиации", веб-сайте ИКАО, в докладах по окружающей среде за 2016 и 2019 гг., а также в ряде внешних изданий. Проведены различные экологические симпозиумы, практикумы и семинары по тематике авиации и окружающей среды (<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Meetings-Events.aspx>) в Штаб-квартире ИКАО и во всех регионах ИКАО.

Подготовлены обновленные прогнозы по авиационному шуму и эмиссии и глобальные экологические тенденции ИКАО. Они будут рекомендованы в качестве основы для принятия решений по вопросам, связанным с окружающей средой, на предстоящей 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. Эти обновленные тенденции показывают более низкие долгосрочные прогнозы в области сгорания топлива, шума и эмиссии NOx по сравнению с представленными на 39-й сессии Ассамблеи, что можно объяснить как пополнением парка воздушными судами, более совершенными в техническом отношении, так и уменьшением прогнозируемого спроса на перевозки на долгосрочной основе. Согласно упомянутым тенденциям также ожидается, что уровни авиационного шума и объемы эмиссии авиационных двигателей будут и впредь возрастать в будущем, но более низкими темпами, чем объемы перевозок.

Первая редакция Стандарта по массе нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) и методик ее измерения были рекомендованы Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) на его 10-м совещании и принята Советом в марте 2017 года для включения в том II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16 "Охрана окружающей среды". В качестве следующего шага совещание САЕР/11 рекомендовало первые Стандарты "по массе и количеству" нЛТЧ для авиационных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН. Предлагаемые Стандарты предусматривают ограничения по массе и количеству нЛТЧ, которые будут применяться к новым типам двигателей с 1 января 2023 года, и некоторое послабление требований для двигателей с расчетной тягой менее 150 кН. Эти Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) для новых типов дополняются Стандартом по массе и количеству нЛТЧ для находящихся в производстве воздушных судов с датой начала применения 1 января 2023 года. Новые Стандарты по массе и количеству нЛТЧ рекомендованы для включения в поправку к тому II Приложения 16.

Были рекомендованы дополнительные поправки к тому II Приложения 16, направленные на дальнейшее обновление и уточнение SARPS по окружающей среде. В настоящее время проходит



процесс принятия поправок к SARPS тома II Приложения 16, включающих новый Стандарт по массе и количеству нЛТЧ. Кроме того, обновлен материал тома II *"Методики сертификации авиационных двигателей по эмиссии"* *Технического руководства по окружающей среде* (ETM) (Doc 9501).

Были также согласованы новые материалы в документ ИКАО *"Руководство по качеству воздуха в аэропортах"* (Doc 9889), включающие, в частности, информацию об эмиссии нЛТЧ.

A39-2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

ИКАО и ее государства-члены активно занимаются проблемой сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, разрабатывая и способствуя внедрению различных мер смягчения воздействия в целях достижения глобальной желательной цели ИКАО для сектора международной авиации, предусматривающих повышение топливной эффективности на 2 % в год при сохранении эмиссии CO₂ на том же уровне, начиная с 2020 года (углеродно-нейтральный прирост, начиная с 2020 года).

Новый Стандарт по эмиссии CO₂ был принят Советом и включен в новый том Приложения 16 (том III *"Эмиссия CO₂ самолетов"*) к Конвенции о международной гражданской авиации. Этот новый Стандарт, представляющий собой первый глобальный Стандарт на эмиссию CO₂ для любого сектора, применяется к новым конструкциям самолетов с 2020 года и к конструкциям самолетов, уже находящихся в производстве, с 2023 года. Это означает, что любые изменения конструкции находящегося в производстве самолета после 2023 года должны вноситься с учетом Стандарта на эмиссию CO₂. В 2028 году установлена дата прекращения производства, означающая, что находящиеся в производстве самолеты, не соответствующие этому Стандарту, не могут более производиться начиная с 2028 года, если их конструкции не будут приведены в соответствие с данным Стандартом.

С учетом того, что многие эксплуатационные усовершенствования, которые были определены в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО (ГАНП), позволят добиться повышения топливной эффективности и уменьшения объемов эмиссии CO₂, анализ экологических выгод от внедрения таких мер был продолжен в течение 11-го цикла работы CAEP. ИКАО также продолжала оказывать поддержку государствам и заинтересованным сторонам в их усилиях по разработке и внедрению устойчиво производимых видов авиационного топлива, в том числе путем регулярного обновления Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF) и прогнозирования будущих объемов производства такого топлива и связанных с ним экологических выгод в течение жизненного цикла. Участники 2-й Конференции ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (CAAF/2) одобрили сформулированное ИКАО видение устойчиво производимых видов авиационного топлива до 2050 года, планируя обновить этот прогноз путем включения данных о количественной доле топлива, заменяемого устойчиво производимыми видами авиационного топлива (SAF), к 2050 году, и об уменьшении выбросов углерода за счет внедрения SAF.



Продолжалось сотрудничество с другими международными организациями, занимающимися разработкой политики в области изменения климата, в частности с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН). Во время Конференции сторон (COP) этой Конвенции ИКАО выступала с заявлениями и представляла материалы о последних событиях в сферах международной авиации и изменения климата, организовывала ознакомительные мероприятия и информационные стенды совместно с рядом государств и организаций. Сотрудничество по вопросам окружающей среды и изменения климата также велось в рамках партнерских связей с ООН и другими международными организациями, включая Международную морскую организацию (ИМО), Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Межгосударственную группу экспертов по изменению климата (МГЭИК), Группу по рациональному природопользованию ООН (ГРП), Всемирный банк, организацию "Экологически устойчивая транспортная система для всех" (SUM4All) и Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ).

Был подготовлен сводный доклад об адаптации к изменению климата, содержащий информацию о различных видах прогнозируемого воздействия авиационного сектора на климат и мнения заинтересованных сторон в секторе международной авиации относительно возможного влияния этих изменений на их деятельность, их уровня готовности и ожиданий.

Подготовлен в электронном формате сборник информационных материалов по экологическим аспектам деятельности аэропортов, включающий такие аспекты, как использование возобновляемых источников энергии в аэропортах, удаление отходов, системы рационального природопользования и учет экологических аспектов при проектировании аэропортов. Этот материал по экологическим аспектам деятельности аэропортов содержит практическую и простую в обращении информацию для сообщества международной гражданской авиации.

Секретариат продолжал обновление вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО и подготовил интерфейс прикладных программ (API) для облегчения интеграции вычислителя в рамках внешних веб-сайтов и сервисов.

Секретариат также продолжал разработку материалов, связанных с предложенными ИКАО планами действий государств, включая авиационную экологическую систему (AES), инструмент по оценке экологических выгод и инструмент построения кривой стоимости мер снижения удельных выбросов.

В своей работе по оказанию помощи государствам и обеспечении им доступа к финансированию для целей разработки и реализации планов действий государств ИКАО работала в рамках партнерских связей с Европейским союзом (ЕС), а также Глобальным экологическим фондом (ГЭФ) и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН). Эти партнерские отношения позволили успешно выполнить и завершить два проекта по оказанию помощи 14 государствам Африки и Карибского бассейна в составлении своих планов действий, разработке авиационной экологической системы, осуществлении контроля за авиационной эмиссией и внедрении мер и реализации пилотных проектов для уменьшения объема авиационной эмиссии.



Был подготовлен доклад по вопросу об окончании срока службы и утилизации воздушных судов, в котором давался обзор соответствующей международной политики и отраслевых инструктивных указаний, касающихся использования природоохранных процедур после снятия с эксплуатации воздушных судов.

А39-3. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)

Проводится значительная работа по выполнению поручений 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2016 году о внедрении системы CORSIA.

Обновленная информация о внедрении системы CORSIA и о государствах, изъявивших желание участвовать на добровольной основе в экспериментальном этапе CORSIA, публикуется на веб-сайте ИКАО (www.icao.int/corsia). По состоянию на 25 апреля 2019 года 79 государств заявили о своем намерении участвовать на добровольной основе в системе CORSIA после начала ее реализации.

Совет ИКАО принял первое издание тома IV *"Система компенсации выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, содержащего Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) о внедрении системы CORSIA. Том IV Приложения 16 вступил в силу 22 октября 2018 года и начал применяться с 1 января 2019 года.

В июле 2018 года было выпущено первое издание тома IV *"Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* документа ИКАО *"Техническое руководство по окружающей среде"* (ETM) (Doc 9501). Документ ETM способствует единообразному применению технических процедур тома IV Приложения 16, предоставляя, в частности, государствам, эксплуатантам самолетов и другим заинтересованным сторонам рекомендации относительно предполагаемого значения Стандартов в первом издании тома IV Приложения 16. Том IV Приложения 16 и том IV документа Doc 9501 на всех рабочих языках ИКАО размещены на общедоступном веб-сайте ИКАО, посвященном CORSIA.

ИКАО разработала для системы CORSIA инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT). Разработанный CERT CORSIA предназначен для оказания помощи авиаэксплуатантам в контроле и представлении отчетности об эмиссии CO₂ на открытом веб-сайте CORSIA ИКАО. Цель этого инструмента – упростить оценку и представление данных об эмиссии CO₂ при выполнении международных полетов авиаэксплуатантами с небольшим объемом деятельности и помочь этим эксплуатантам в выполнении требований по мониторингу и отчетности в рамках CORSIA.

Совет ИКАО согласовал функциональные требования в отношении Центрального реестра CORSIA (CCR), и Секретариат определил поставщика для разработки CCR до конца 2019 года и функционирования в начале 2020 года.



Совет ИКАО учредил Технический консультативный орган (ТАВ) для выработки рекомендаций Совету относительно единиц эмиссии, которые можно было бы использовать в рамках CORSIA. Совет согласовал кандидатуры 19 членов ТАВ и утвердил круг полномочий (TOR) ТАВ. Совет также утвердил критерии единиц эмиссии (EUC) для использования ТАВ при выполнении его работы по оценке программ единиц эмиссии относительно EUC.

ИКАО на ежегодной основе проводила региональные семинары-практикумы по тематике CORSIA. Целью этих региональных практикумов было предоставление дополнительной информации о ходе реализации системы CORSIA. Особое внимание в ходе региональных практикумов уделялось резолюции А39-3 Ассамблеи, работе по мониторингу эмиссии CO₂, а также вопросам представления отчетности и верификации эмиссии CO₂ международной авиации для оказания государствам помощи в выполнении соответствующих положений резолюции А39-3 Ассамблеи и SARPS по CORSIA.

В целях оказания более эффективной помощи государствам-членам ИКАО разработала программу расширения возможностей, получившую название АСТ-CORSIA (Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA), в целях координации подходов в рамках ИКАО для упорядочения и консолидации действий и согласования усилий по наращиванию потенциала. Секретариат ИКАО координировал формирование двусторонних или многосторонних партнерских связей государств в области наращивания потенциала в рамках CORSIA в целях мониторинга и информирования о глобальном прогрессе таких скоординированных действий. Сеть "товарищеских партнерств" по CORSIA, созданная к апрелю 2019 года, включала 15 государств-доноров и более 98 государств, получающих помощь. Для обеспечения единообразия в предоставлении помощи и соответствующих материалов, используемых "товарищескими партнерствами" по CORSIA, ИКАО проводила подготовку и координацию деятельности технических экспертов из государств-доноров для организации ими обучения на местах в получающих помощь государствах. Самая последняя информация о работе по обучению персонала на местах, проводимой государствами-донорами в государствах-получателях, размещается на веб-сайте ИКАО, посвященном CORSIA, обеспечивая тем самым полную прозрачность в вопросах оказания помощи под эгидой ИКАО.

А39-4. Поправка к статье 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации

А39-6. Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации

Протоколы об изменении статей 50 а) и 56 Конвенции о международной гражданской авиации были опубликованы в первом квартале 2017 года (соответственно в документах Doc 10077 и Doc 10076).



А39-5. Ратификация протокола, изменяющего статью 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации

А39-7. Ратификация протокола, изменяющего статью 56 Конвенции о международной гражданской авиации

20 января 2017 года было разослано письмо государствам LE 3/1.20, LE 3/1.21-17/2, к которому прилагались резолюции, подборки административных материалов для оказания государствам помощи в процессе ратификации протоколов, и заверенные копии указанных документов. По состоянию на 1 мая 2019 года указанные протоколы были ратифицированы 39 государствами.

А39-8. Конфликты интересов в гражданской авиации

Подборка положений ИКАО ("Инструктивный материал ИКАО по конфликтам интересов в гражданской авиации") была подготовлена и представлена 37-й сессии Юридического комитета. По просьбе Юридического комитета этот материал, содержащий положения ИКАО относительно конфликтов интересов в сферах безопасности полетов, авиационной безопасности и расследования авиационных происшествий и инцидентов, а также политики в области воздушного транспорта, которые содержатся в Приложениях 13, 17 и 19 ИКАО и различных руководствах ИКАО, будет выпущен в виде постоянно действующего документа на всех рабочих языках ИКАО.

А39-9. Содействие принятию Монреальской конвенции 1999 года

Организация оказывала содействие ратификации Монреальской конвенции 1999 года посредством письма государствам (LE 3/38.1-17/25), которое было разослано 2 марта 2017 года. Президент Совета, Генеральный секретарь и другие должностные лица ИКАО в ходе своих визитов в государства постоянно подчеркивали необходимость ратификации этой Конвенции. Содействие со стороны Организации ратификации этого документа оказывалось на юридических семинарах, в ходе сдачи на хранение должностными лицами государств документов, а также на совещаниях ИКАО. По состоянию на 1 мая 2019 года сторонами Монреальской конвенции 1999 года были 136 государств.

А39-10. Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года

Организация оказывала содействие ратификации Пекинских документов 2010 года посредством письма государствам (LE 3/44, LE 3/45-17/26), которое было разослано 2 марта 2017 года. Пекинская конвенция вступила в силу 1 июля 2018 года, а Пекинский протокол вступил в силу 1 января 2018 года. Президент Совета, Генеральный секретарь и другие должностные лица ИКАО в ходе своих визитов в государства постоянно подчеркивали необходимость ратификации этих документов. Содействие со стороны Организации ратификации этих документов оказывалось на юридических семинарах, в ходе сдачи на хранение должностными лицами государств документов, а также на совещаниях ИКАО. По состоянию на 1 мая 2019 года участниками Пекинской конвенции были 28 государств, а сторонами Пекинского протокола – 31 государство.



A39-11. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области
ДОБАВЛЕНИЕ С. Ратификация международных документов ИКАО

Президент Совета, Генеральный секретарь и другие должностные лица ИКАО в ходе своих визитов в государства продолжали уделять большое внимание вопросам ратификации документов международного воздушного права. Организация также обращает внимание на необходимость ратификации во время личной сдачи на хранение документов должностными лицами государств, на совещаниях ИКАО и юридических семинарах. При содействии Управления по правовым вопросам и внешним сношениям региональное бюро ИКАО для Восточной и Южной Африки провело юридический семинар 27 и 28 ноября 2017 года, а 24 и 25 мая 2018 года в Республике Корея был организован юридический семинар для стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

ДОБАВЛЕНИЕ D. Преподавание воздушного права

Программа курсов по международному воздушному праву была начата ИКАО в 2017 году с целью дать возможность персоналу администраций гражданской авиации, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания государств-членов, имеющему или не имеющему юридическую подготовку, а также государственным служащим, занимающимся вопросами политики, законодательства и правоприменения в области гражданской авиации, поддерживать усилия своих организаций по реализации положений международного воздушного права. За время, прошедшее после начала проведения курса, который был разработан Международным координационным центром подготовки (GAT) ИКАО во взаимодействии с Управлением по правовым вопросам и внешним сношениям, он был проведен во всех регионах ИКАО, и его прошли более 180 слушателей. Курс получил высокую оценку за большую работу по предоставлению информации участникам по различным аспектам международного воздушного права, включая международные договоры по воздушному праву. В течение 2019 года материал курса будет переведен на другие языки ИКАО, что позволит расширить охват аудитории и повысить его эффективность.

ДОБАВЛЕНИЕ E. Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)

Специальная группа по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров завершила свою работу по обновлению циркуляра 288 ИКАО ("Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"), о чем было доложено 37-й сессии Юридического комитета (4–7 сентября 2018 года). Предварительная редакция *Руководства по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров* (Doc 10117) была опубликована на английском языке 6 мая 2019 года.



А39-12. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

Третье издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) было утверждено Советом для последующего одобрения 40-й сессией Ассамблеи. Также было утверждено Советом шестое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП), подготовленного на базе интернет-портала, для последующего одобрения Ассамблей.

А39-13. Замена галонов

ИКАО продолжает сотрудничать с государствами и отраслевым консорциумом, созданным Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) для двигателей/вспомогательных силовых установок (ВСУ), по замене галонов в силовых установках и грузовых отсеках воздушных судов (НААПС), и Консультативной группой по замене галонов в грузовых отсеках (ССНРАГ), по вопросам поиска заменяющих галоны веществ. Пока эффективной альтернативы галонам для использования в системах пожаротушения в гондоле двигателя/ВСУ не найдено. В отношении грузовых отсеков Группа ССНРАГ заявила о поддержке установленного ИКАО срока замены галонов для новых типов воздушных судов, заявка на сертификацию которых подана после 28 ноября 2024 года.

В последнее время эта Группа провела технический анализ потенциальных технологий для определения возможности разработки концептуально эффективных систем пожаротушения без использования галонов в установленный срок. Группа ССНРАГ с оптимизмом рассматривает возможность появления такой системы в установленные ИКАО сроки. ИККАИА доложит о ходе этой работы в информационном документе на 40-й сессии Ассамблеи.

В 2018 году в сотрудничестве с Секретариатом Протокола по озоновому слою было проведено исследование в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов (НТОС) в Группе по технологии и экономической оценке (ТЕАР) Монреальского протокола для установления текущих и прогнозируемых объемов галонов, используемых в системах пожаротушения в гражданской авиации, и для изучения возможных видов использования и выбрасывания галонов этими системами. Это исследование не дало сколько-нибудь убедительных результатов, и продолжается работа в поисках желаемых решений.

А39-14. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

ИКАО продолжала оказывать поддержку государствам, испытывающим трудности в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), выявленных главным образом в ходе миссий по линии Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ). Такая поддержка оказывалась в рамках партнерских связей с государствами, по линии международных



и региональных организаций и отраслевых объединений в рамках Партнерства по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP).

Основное место в деятельности ASIAP занимает обмен информацией о мероприятиях в области технической помощи между членами во избежание дублирования, а также выявление и согласование государств, которым помощь требуется в первую очередь. Содействие в осуществлении мероприятий по оказанию помощи оказывается за счет добровольных взносов в Фонд безопасности полетов (SAFE), что позволяет ИКАО привлекать дополнительные ресурсы для осуществления программ технической помощи государствам, а также региональным организациям. ИКАО сотрудничает с региональными организациями и некоторыми государствами в вопросах укрепления региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO). Создание Платформы сотрудничества региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) позволяет ИКАО укреплять координацию и сотрудничество этих региональных организаций. Кроме того, созданная ИКАО Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) стала еще одним механизмом оказания помощи государствам и RSOO в повышении эффективности их деятельности в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

А39-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта
ДОБАВЛЕНИЕ А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Долгосрочная концепция ИКАО по либерализации воздушного транспорта: ИКАО продолжает популяризировать долгосрочную концепцию ИКАО в области либерализации воздушного транспорта, принятую 39-й сессией Ассамблеи, и следить за ее осуществлением. Недавно было проведено обследование с целью определить, в какой степени государства используют долгосрочную концепцию ИКАО в своей практике разработки политики и нормативных документов. Полученные от государств ответы дают основания для оптимизма, и результаты обследования систематизируются и анализируются.

Доступ к рынку, владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью: на 15-м совещании Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/15), состоявшемся в апреле 2019 года, были рассмотрены вопросы прогресса в работе этой Группы за время, прошедшее после предыдущего совещания (ATRP/14), по подготовке конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании, разработке проекта дополнительного соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок в международном воздушном транспорте, а также вопросы гарантий/обязательств в контексте изучения международных соглашений, используемых государствами для возможной либерализации доступа к рынку.

В рамках будущей деятельности в этой области основное внимание будет уделяться развитию прогресса, достигнутого в разработке проекта конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании; будет продолжаться работа по решению остающихся аспектов проблемы "безбилетников" и нормативного контроля в целях доработки проекта этой конвенции.



Кроме того, будет продолжена работа по выработке и популяризации передовой нормативной практики и методов руководства в международном воздушном транспорте, включая модернизацию и согласование нормативных подходов государств-членов.

Справедливая конкуренция: основное внимание ИКАО уделяла разработке механизмов повышения прозрачности в нормах государств, регулирующих конкуренцию, и расширению сотрудничества, диалога и сопоставимости нормативных требований. В этой связи разработан сборник положений о политике и практике в области конкуренции, действующих на национальном или региональном уровне, который регулярно обновляется Секретариатом. Эта база данных в настоящее время включает информацию о 129 государствах, что составляет 68 % от общего числа членов ИКАО. С этой подборкой материалов можно ознакомиться по адресу: <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>

Защита прав потребителей: ИКАО продолжала популяризировать свои основные принципы в области защиты прав потребителей. Целью таких основных принципов является предоставление государствам и заинтересованным сторонам рекомендаций высокого уровня по обеспечению надлежащей защиты прав авиапассажиров на трех этапах перевозки. Подготовлена база данных о правилах и нормах защиты прав потребителей в государствах, с которой можно ознакомиться по адресу: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>. Государствам и заинтересованным сторонам настоятельно рекомендуется представлять в ИКАО материалы для этой базы данных и информировать об опыте применения указанных рекомендаций.

Организуемые ИКАО конференции по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) по-прежнему служат платформой для повышения эффективности переговоров и консультаций о воздушных перевозках. Мероприятия в рамках ICAN были проведены в Нассау (Багамские Острова) в 2016 году; Коломбо (Шри-Ланка) в 2017 году; и Найроби (Кения) в 2018 году. По состоянию на конец 2018 года мероприятия по линии ICAN использовали хотя бы один раз 142 государства, что составляет 74 % от общего числа членов ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ В. Налогообложение

Секретариат продолжал отслеживать события и способствовать использованию политики ИКАО в области налогообложения, зафиксированной в документе ИКАО "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" (Doc 8632), в рамках контактов с организациями-членами и в ходе проводимых конференций. Одной из таких конференций был проведенный в Инчхоне (Республика Корея) 8–10 мая 2019 года 4-й симпозиум ИКАО по воздушному транспорту (IATS/4), одно из заседаний которого было посвящено обсуждению вопросов влияния сборов на устойчивое развитие воздушного транспорта.



ДОБАВЛЕНИЕ С. Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Организация продолжала работу, связанную с политикой в области взимания сборов и экономических аспектов и управления авиационной инфраструктурой, во исполнение соответствующих решений 39-й сессии Ассамблеи. Основное внимание в этой работе уделялось обновлению действующих политики и инструктивных материалов, модернизации документа *"Тарифы на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание"* (Дос 7100) и формулированию новых рекомендаций и созданию механизмов для поддержки инвестиционных решений по финансированию инфраструктуры авиации.

В марте 2019 года было проведено 7-е совместное совещание Группы экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (АНСЕП) (АЕР-АНСЕП/7) в соответствии с новым кругом полномочий, утвержденным Авиатранспортным комитетом. Рекомендации этого совещания были одобрены Комитетом.

Обновление политики и инструктивного материала ИКАО по экономическим аспектам деятельности аэропортов и аэронавигационного обслуживания: закончена работа над предварительной редакцией четвертого издания *Руководства по экономике аэропортов* (Дос 9562), которое будет представлено на 40-й сессии Ассамблеи в качестве справочного материала. На совещании АЕР-АНСЕП/7 была учреждена новая Рабочая группа для проведения всеобъемлющего пересмотра *Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161) по той же методике, которая применялась при пересмотре документа Дос 9562.

Обновление документа *"Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб"* (Дос 7100): новое программное обеспечение Aero Tariff стало эффективным аналитическим средством оказания помощи государствам и другим пользователям при формулировании и разработке критериев политики в области аэропортовых и аэронавигационных сборов.

Выработка рекомендаций по возмещению расходов на предоставление аэропортового и аэронавигационного обслуживания: группы экспертов сформулировали рекомендации по этому вопросу и создали две рабочих группы для изучения возможных механизмов и/или подходов к возмещению расходов в связи с предоставлением аэронавигационного обслуживания беспилотным авиационным системам (БАС), а также с предоставлением метеорологического обслуживания воздушной навигации.

Разработка инструктивного материала и механизмов поддержки инвестиционных решений по финансированию инфраструктуры авиации: близится к завершению подготовка отдельного инструктивного материала по деловой практике, анализу затрат/выгод, экономическим последствиям и эффективности затрат. Кроме того, разработано новое программное обеспечение для анализа затрат/выгод (СВА) для использования при оценке инвестиций в отдельные проекты авиационной инфраструктуры.



ДОБАВЛЕНИЕ D. Авиацонные данные и статистика

В марте 2017 года состоялось 2-е совещание Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP/2).

Совместно с ООН начато осуществление проекта COMTRADE, предназначенного для предоставления государствам данных о торговле и режимах перевозок в целях содействия выработке политики в быстро развивающейся области электронной коммерции и грузовых перевозок.

ИКАО присоединилась в качестве одного из основателей к инициативе "электронная торговля для всех" под эгидой Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД). ИКАО также активно участвует в работе Группы Всемирной таможенной организации (ВТамО) по измерениям и анализу в связи с инициативой по трансграничной электронной коммерции.

ИКАО продолжала предоставлять Организации Объединенных Наций данные об объемах и параметрах воздушного транспорта в рамках провозглашенных ООН Целей устойчивого развития (ЦУР), в частности, о транспортных показателях для отслеживания процесса по выполнению цели ЦУР 9, задача 9.1 (Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех). В качестве одного из кураторов по глобальному показателю ЦУР ООН для задачи 9.1.2 (Объемы пассажирских и грузовых перевозок по видам транспорта) предоставлялись обновленные данные и показатели для ООН в марте 2018 и 2019 гг.

Практикумы и семинары по авиационным данным и анализу были проведены в Тегеране (Иран) в феврале 2017 года, Гаване (Куба) в июле 2017 года, Париже (Франция) в апреле 2018 года и Найроби (Кения) в декабре 2018 года.

Была завершена переработка форм отчетности по воздушному транспорту в Объединенной статистической базе данных (ОСБД) ИКАО. Все данные ОСБД успешно интегрируются в рамках программы управления корпоративными данными (EDM). Это позволяет повысить эффективность и обеспечить высокое качество при обработке данных и статистической информации.

Создана информационная платформа ИКАО по гражданской авиации (iCADS), содержащая самые современные прикладные программы, а также средства визуализации. Государства и заинтересованные стороны в авиационной отрасли получили доступ к самым последним техническим новшествам и прикладным программам, которые можно использовать при выработке конкретных направлений политики.



ДОБАВЛЕНИЕ Е. Прогнозирование, планирование и экономический анализ

В сотрудничестве с Международным транспортным форумом Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) (МТФ-ОЭСР) и государствами-членами, входящими в Многодисциплинарную рабочую группу по долгосрочным прогнозам перевозок (MDWG-LTF), проводилась работа по обновлению прогнозов по группам маршрутов. Обновленные данные прогнозов были предоставлены Вспомогательной группе по прогнозированию и экономическому анализу (FESG) и Группе по моделированию и базам данных (MDG) Комитета CAEP в апреле 2018 года.

Подборка долгосрочных прогнозов перевозок, подготовленная в рамках Многодисциплинарной рабочей группы по долгосрочным прогнозам перевозок (MDWG-LTF) Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP), обновляется и консолидируется с помощью недавно разработанного электронного сопряжения, что позволяет государствам и другим пользователям получать сетевые прогнозы перевозок и оперативных данных на разных уровнях детализации (по маршрутам, парам городов и парам аэропортов). Эта программа позволяет также прогнозировать потребности в профессиональном авиационном персонале (пилоты, диспетчеры воздушного движения и персонал технического обслуживания) для каждого государства.

Консультативная группа экспертов с использованием методики вспомогательного счета авиации (ASA) подготовила документ, оценивающий вклад гражданской авиации во внутренний валовой продукт (ВВП) и количество рабочих мест. Методика ASA будет использоваться государствами в качестве стандартного механизма оценки экономических и социальных последствий деятельности гражданской авиации и обеспечения финансирования и инвестиций в сектор воздушного транспорта.

Были проведены исследования региональных различий экономических показателей деятельности международных авиакомпаний за 2013, 2014, 2015 и 2016 гг. и ведется исследование за 2017 год; результаты этой работы публикуются в виде циркуляров каждые два года. По результатам этих исследований ежегодно предоставляются глобальные и зональные весовые коэффициенты в Агентство по прорейтам Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) для установления коэффициентов прорейта для пассажирских перевозок в режиме интерлайн.

Секретариат разработал программу анализа затрат/выгод, позволяющую пользователям оценивать и проводить сравнительный анализ затрат и выгод различных вариантов инвестирования в определенные проекты авиационной инфраструктуры. В эту программу были заложены данные анализа по таким показателям, как чистая стоимость (NPV), внутренняя норма рентабельности (ВНР) и отношение затрат/выгод.

Благодаря программе Aero Tariff бумажное издание "Тарифы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание" (Doc 7100) было преобразовано в сетевой механизм, ставший своего рода аналитической платформой при выработке и сравнительном анализе политики в области взимания сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.



Масштабные информационные проекты проводятся в сотрудничестве с ООН, международными организациями и научными учреждениями. Эти проекты предусматривают: 1) анализ авиационных связей, авиатранспортных сетей и конкуренции авиакомпаний с помощью механизма передачи данных по рыночной информации (MIDT); 2) интеграция данных автоматизированного зависимого наблюдения радиовещательным способом (ADS-B) в реальном времени для контроля за изменениями пропускной способности, сборами за аэронавигационное обслуживание, расчетом топливной эффективности и внедрением ASBU; и 3) оценка эффективности глобальной электронной коммерции в связи "бизнес-потребитель" (B2C).

На ежегодной основе Всемирному почтовому союзу (ВПС) предоставляются данные о перевозках авиакомпаний и финансовые данные и результаты анализа для использования при расчете базовых ставок доставки авиапочты в соответствии со статьей 53 Всемирной почтовой конвенции.

A39-16. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи

В целях более полного информирования государств относительно преимуществ использования УТС ИКАО для осуществления проектов технического сотрудничества и технической помощи ИКАО было предложено в полной мере использовать имеющиеся у Организации ресурсы для информирования должностными лицами ИКАО об услугах УТС полномочных органов гражданской авиации на самом высоком уровне и во время командировок и совещаний. В частности, в самом последнем издании Руководства по региональным бюро были расширены функции региональных бюро за счет введения нового процесса обеспечения качества. Также повышен статус УТС на публичном веб-сайте ИКАО и в ходе дискуссий с заинтересованными сторонами, участия в конференциях ИКАО и путем распространения информационных материалов. В октябре 2017 года в Афинах (Греция) был проведен 2-й симпозиум по глобальному сотрудничеству в области гражданской авиации (GACS II), а 3-й симпозиум по глобальному сотрудничеству в области гражданской авиации (GACS III) состоится в Пхукете (Таиланд) в июле 2019 года.

Кроме того, УТС продолжало предпринимать усилия для сведения к минимуму вспомогательных административных расходов (накладных расходов) без ущерба для качества предоставляемого обслуживания, принимая меры для повышения эффективности и производительности и, в максимально возможной степени, сведения к минимуму расходов и использования других поступлений из неавиационных источников. С этой целью УТС продолжало внимательно отслеживать финансовое положение Программы технического сотрудничества и осуществлять контроль за расходами, используя концепцию "кадрового костяка" для обеспечения сбалансированного бюджета.



A39-17. Программа ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV)

Должностные лица УТС постоянно призывают государства, финансовые учреждения, авиационную отрасль и другие заинтересованные стороны принимать участие в программе IPAV путем предоставления на стабильной основе финансовых и людских ресурсов. Был создан добровольный фонд IPAV, в который поступают взносы на программу от государств-клиентов, организаций системы Организации Объединенных Наций, авиационной отрасли, международных объединений и других третьих сторон. В 2016 году одноразовый перевод на сумму 100 000 кан. долл. из фонда эффективности и действенности УТС был предназначен для IPAV с целью оказания помощи развивающимся государствам, участвующим в Программе технического сотрудничества, в решении проблем в области безопасности полетов и авиационной безопасности, выявленных в ходе проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга по линии Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) и механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок обеспечения авиационной безопасности (МНМ УППАБ). Позднее с учетом позитивных финансовых результатов, достигнутых в рамках Фонда AOSC, Совет согласился с предложением Генерального секретаря о выделении 50 % взносов в фонд эффективности и действенности УТС, но не более 125 000 кан. долл. в год, для пополнения фонда IPAV и/или осуществления проектов технической помощи.

В течение отчетного периода были осуществлены девять проектов IPAV на общую сумму 123 100 долл. США, которые финансировались из средств фонда IPAV или за счет правительств государств, получающих помощь.

A39-18. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, проходившей с 27 сентября по 7 октября 2016 года в Монреале, были приняты две резолюции по вопросам авиационной безопасности. Первая из них, озаглавленная "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности", была принята как резолюция A39-18. С удовлетворением отметив прогресс в деле осуществления Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, Ассамблея согласилась продлить работу по осуществлению этой стратегии до завершения подготовки и утверждения нового глобального стратегического механизма – Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). В ноябре 2017 года Совет ИКАО утвердил ГПАБ, заложивший основу для совместных действий государств, отраслевых структур, заинтересованных сторон и ИКАО по реализации общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире и достижения пяти ключевых приоритетных результатов, а именно: а) повышение информированности о рисках и активизация ответных действий; б) формирование культуры авиационной безопасности и кадрового потенциала; с) расширение технических ресурсов и



инновационной базы; d) совершенствование системы надзора и контроля качества; и e) расширение сотрудничества и поддержки. Этот документ содержит инициативный и ориентированный на достижение целей план, позволяющий ИКАО, государствам и отрасли сообща добиться значительного повышения уровня авиационной безопасности к 2030 году в соответствии с направлениями, обозначенными на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Хотя ГПАБ был утвержден для немедленного выполнения, он представляет собой "живой документ" и сохранит этот статус, так что ИКАО по-прежнему будет приветствовать материалы от государств, позволяющие ИКАО оценить любые возможные области усовершенствования в Плате. Такой подход был признан целесообразным, учитывая, что разработка и принятие Плана велась в ускоренном порядке.

В период 2017–2018 гг. по тематике ГПАБ были проведены четыре региональные конференции, основное внимание на которых уделялось вопросам распределения ответственности и региональных приоритетов, выявлению специфических проблем и угроз и выработке дорожных карт для конкретных регионов. В каждом таком мероприятии приняли участие многочисленные высокопоставленные должностные лица, которые представляли множество государств и заинтересованных сторон. Ведется работа по уточнению графиков действий и выполнению конкретных задач и инициатив, предусмотренных каждой дорожной картой. Региональные конференции сыграли важную роль в повышении уровня обмена информацией, взаимного обучения и коллегиального обсуждения во всех регионах ИКАО.

Параллельно с представлением ГПАБ в Совет для утверждения ИКАО провела 1-й глобальный симпозиум по авиационной безопасности (AVSEC2017). Проведенное в 2017 году мероприятие стало первым в серии ежегодных симпозиумов, посвященных конкретным важным аспектам ГПАБ. Наряду с официальными дискуссиями в рамках групп экспертов проводились практикумы, диалоговые дисплеи и учебные мероприятия. Перед началом симпозиума AVSEC2018 впервые был проведен день отраслевого участия, посвященный нынешним и будущим инновационным достижениям в области технологий и процессов, после чего состоялась 2-я Конференция высокого уровня по вопросам авиационной безопасности (HLCAS/2).

Участники HLCAS/2, проходившей 29–30 ноября 2018 года, выразили решительную поддержку ГПАБ и с удовлетворением отметили, что региональные конференции по авиационной безопасности, проведенные в Египте, Панаме, Португалии и Таиланде, помогли государствам-членам получить более полное представление о ГПАБ. Повестка дня HLCAS/2 включала пять пунктов, по которым была принята 21 рекомендация. Эти рекомендации относились к двум общим категориям: а) адресованные непосредственно Совету и/или отраслевым структурам; и б) требующие действий ИКАО. Рекомендации, адресованные заинтересованным сторонам, станут предметом направляемых писем государствам, а те из них, которые предназначены для ИКАО, будут рассматриваться Советом и/или Секретариатом. Работа по многим решениям Конференции уже ведется Секретариатом, а действия по большинству остальных решений будут завершены в 2019 году. О результатах этой работы будет доложено Совету и его комитетам в ходе сессий 2019 года.



Сборник материалов по выполнению ГПАБ. Этот документ, который в настоящее время находится в процессе подготовки, будет рассылаться региональным сотрудникам по авиационной безопасности и упрощению формальностей с целью упорядочения и ориентирования их деятельности. Указанный сборник содержит помесечную разбивку для каждого приоритетного вида деятельности по основным задачам и подзадачам, что способствует достижению соответствующих результатов к концу года. Результаты работы по ГПАБ, данные анализа и соответствующие графики будут обновляться на ежемесячной основе и представляться в региональные бюро для отслеживания прогресса в работе государств по достижению эффективных целей выполнения ГПАБ к 2020 году. Данные будут включать разбивку на субрегиональном уровне, если в этом будет необходимость, и выделять аспекты авиационной безопасности, которым требуется уделить особое внимание в ходе обучения, а также другие инициативы в области наращивания потенциала.

Разрабатываются и осуществляются многочисленные инициативы по наращиванию потенциала в рамках деятельности по выполнению ГПАБ. Надлежащее распространение подготовленного ИКАО *Заявления о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности* (Doc 10108 – Restricted) и выступления на практикумах по управлению рисками в каждом регионе способствует более глубокому пониманию методики управления рисками и распознаванию угроз и принятию эффективных мер противодействия, а также использованию новаторских подходов к снижению рисков. Материалы практикумов и дополнительные материалы по формированию культуры безопасности и инсайдерским угрозам подготавливаются и переводятся на шесть официальных языков ИКАО. Региональные бюро ИКАО (RO) ежемесячно получают информацию о результатах проверок в области УППАБ, что позволяет определять конкретные специфические проблемы в соответствующих регионах и при необходимости оказывать целевую помощь.

После того, как некоторые государства ввели ограничения на провоз портативных электронных устройств (PED), две группы экспертов – Целевая группа (TF) по самодельным взрывным устройствам (СВУ) и Группа по безопасности грузовых перевозок (CSG) – работали над различными аспектами данного вопроса с использованием комплексного и всеобъемлющего подхода. В результате Секретариат при содействии Группы экспертов AVSEC приступил к разработке инструктивного материала по использованию методов досмотра для снижения уровня угрозы, создаваемой СВУ в личных вещах. С учетом результатов этой работы Совет на 217-й сессии одобрил для включения в готовящееся к выпуску одиннадцатое издание *Руководства ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted) материал о передовой практике использования детекторов частиц взрывчатых веществ.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Международные юридические документы, принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации



По-прежнему в ходе переговоров и на совещаниях высокого уровня подчеркивается важность вступления в число участников конвенций по авиационной безопасности.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Осуществление технических мер по обеспечению безопасности

В целях повышения эффективности и действенности мер обеспечения безопасности ИКАО на протяжении трехлетнего периода продолжала разработку новых и обновление существующих инструктивных материалов.

В январе 2018 года на всех языках ИКАО опубликовано десятое издание *Руководства ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 — Restricted). Этот материал, обновленный в сотрудничестве с Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSEC), предназначен для оказания государствам помощи в выполнении новых и уточненных положений Приложения 17 "Безопасность", в том числе включенных в поправки 15 и 16; кроме того, в это издание вошли все материалы, подготовленные после выхода в свет девятого издания. Особый интерес представляют новые и/или обновленные инструктивные материалы по следующим вопросам: обеспечение безопасности неконтролируемых зон аэропорта; досмотр персонала и досмотр транспортных средств; киберугрозы критически важным авиационным системам; досмотр с использованием средств обнаружения следов взрывчатых веществ; оценка создаваемой лицами угрозы путем выявления особенностей поведения; бортовые и аэропортовые припасы; конфиденциальная информация об авиационной безопасности; и инциденты с применением химических, биологических и радиологических веществ.

На сессии Совета в марте 2018 года была принята поправка 16 к Приложению 17 "Безопасность" к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), и поправка 16 начнет применяться в ноябре 2018 года. В эту поправку вошли новые и пересмотренные положения, касающиеся обмена информацией, мероприятий, связанных с багажом пассажиров и ручной кладью, мероприятий, касающихся груза, почты и других товаров, и киберугроз. При подготовке поправки 16 к Приложению 17 учитывались возможные проблемы внедрения и оценка последствий, однако результаты этого обзора свидетельствуют о позитивном влиянии повышения уровня мер обеспечения безопасности и упрощения формальностей. Что касается стоимостных последствий, то каждое государство при оценке рисков будет определять стратегии снижения рисков, которые будут использоваться, а общие последствия с точки зрения ресурсов будут зависеть от оценки угрозы и рисков и типов применяемых мер.

В тесном сотрудничестве с Рабочей группой по угрозам и рискам (WGTR) Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSEC) ИКАО продолжала изучать потенциальные виды угроз безопасности (например, кибербезопасность, безопасность неконтролируемых зон, дистанционно пилотируемые авиационные системы, самодельные взрывные устройства, переносимые на теле, и переносные ракетные комплексы).



ДОБАВЛЕНИЕ D

Действия государств в связи с актом незаконного вмешательства

Признавая постоянную угрозу актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, Совет просил напомнить государствам-членам об их обязательстве сообщать в Совет об актах незаконного вмешательства (AUI) самыми оперативными способами, как этого требуют Приложение 17 и различные статьи Гаагской конвенции, Монреальской конвенции и Пекинской конвенции. В целях облегчения выполнения этого обязательства государства могут использовать форму отчетности ИКАО AUI, призванную упростить использование информации и ускорить ее представление, особо выделяя сбор ключевых данных и критически важной информации относительно инцидента.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Во исполнение резолюции A39-18 Ассамблеи, посвященной УППАБ, Секретариат ИКАО в консультации с Исследовательской группой Секретариата (SSG) по УППАБ рассмотрел масштабы и методику МНМ УППАБ в целях обеспечения получения надежной информации относительно эффективности выполнения мер обеспечения авиационной безопасности на земле, а также использования подходов, основанных на оценке рисков. Деятельность SSG охватывает четыре основные области, а именно: толкование Стандартов и подготовка проверяющих; оперативные действия при проверке; своевременное рассмотрение серьезных недостатков; подход к приоритизации, основанный на оценке рисков.

Соответствующие рекомендации вместе с анализом предполагаемых выгод и последствий были предложены 30-му совещанию Группы экспертов по авиационной безопасности и Совету для рассмотрения. Окончательные результаты по итогам рассмотрения МНМ УППАБ будут представлены 40-й сессии Ассамблеи ИКАО для одобрения.

ДОБАВЛЕНИЕ F

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

В соответствии с резолюцией A39-18, положения которой были подтверждены принятием резолюций Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН) 2178 (2014), 2309 (2016), 2322 (2016), 2368 (2017) и 2396 (2017), а также приоритетными целями Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), ИКАО исходила из необходимости оказания целевой помощи для устранения выявленных недостатков в государствах-членах. Основная цель помощи в области авиационной безопасности и упрощения формальностей



заключается в оказании содействия в решении вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSECs), выявленных по итогам проводимых ИКАО проверок обеспечения авиационной безопасности по программе УППАБ, и предоставлении помощи государствам в выполнении SARPS Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и Приложения 17 *"Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*.

План модернизации в сфере авиационной безопасности (ASIP) предназначен для конкретных государств и учитывает результаты оценки их потребностей и требуемую помощь таким государствам, и его осуществление может быть начато после проведенной проверки по линии УППАБ или по просьбе такого государства. Для каждого этапа ASIP предусмотрены показатели эффективности, условия и меры контроля качества, которые должны быть выполнены до начала очередного этапа ASIP. Таким образом, способность государства выполнить мероприятия ASIP зависит от множества факторов, включая возможность ИКАО предоставлять помощь такому государству и способность этого государства выполнять условия ASIP по выполнению эффективной реализации усовершенствованных мер обеспечения безопасности. В течение прошедшего трехлетия проводилась работа по 25 планам ASIP, причем по 11 действия были завершены. На будущее запрошены еще 8 планов ASIP.

Вопросами обучения в области авиационной безопасности занимается Секция Авиатранспортного управления по поддержке внедрения и развития. Секция ПВР-АБ организует проведение шести учебных курсов по авиационной безопасности и семи практикумов по авиационной безопасности. В целях предоставления обучения в области авиационной безопасности всем государствам-членам под эгидой инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) Секция ПВР-АБ руководит сетью учебных центров авиационной безопасности (УЦАБ) ИКАО. В настоящее время сеть УЦАБ насчитывает 35 членов во всех 7 регионах ИКАО, причем за трехлетие 2017–2019 гг. членами сети стали еще 5 одобренных ИКАО УЦАБ. В 2017 и 2018 гг. по инициативе ИКАО были проведены в общей сложности 69 курсов и практикумов по авиационной безопасности в рамках сети УЦАБ, в которых приняли участие 1019 специалистов по авиационной безопасности из 128 государств-членов.

В соответствии с рабочей договоренностью между Международным информационно-координационным центром подготовки (GAT) и Авиатранспортным управлением об упорядочении программы обучения ИКАО в области авиационной безопасности вопросами координации работы сети УЦАБ по-прежнему занимается Секция ПВР-АБ. Однако новые кандидаты для присоединения к сети УЦАБ вначале должны присоединиться к сети TrainAir Plus (TRP). ПВР-АБ проводит конкретную оценку в области авиационной безопасности после принятия этого учебного центра в качестве члена TRP. Кроме того, Секретариат признает необходимость дальнейшего обновления существующих учебных материалов для приведения их в соответствие с последней редакцией Приложения 17 *"Безопасность"*, связанными с авиационной безопасностью SARPS Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и *Руководством ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted), а также разработки новых учебных



материалов по авиационной безопасности и упрощению формальностей, чтобы ликвидировать пробелы, касающиеся новых и появляющихся угроз.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества

На постоянной основе предпринимались усилия, призванные содействовать реализации принципов многостороннего и двустороннего сотрудничества в области авиационной безопасности, включающие распространение обновленной типовой статьи по авиационной безопасности для включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении для расширения сотрудничества между государствами, в частности, путем обмена информацией между соответствующими полномочными органами авиационной безопасности. Кроме того, достигнут значительный прогресс в области оказания помощи государствам по вопросам взаимного признания процессов обеспечения авиационной безопасности посредством распространения обновленных рекомендаций ИКАО по признанию эквивалентных мер авиационной безопасности, заключение договоренностей о принятии мер обеспечения безопасности в одном пункте, в том числе на многосторонней основе. Официальные договоренности о взаимном признании мер авиационной безопасности являются важным элементом решения на двусторонней основе вопросов авиационной безопасности.

ДОБАВЛЕНИЕ H

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

В течение периода, прошедшего после 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, ИКАО проделала определенную работу по расширению сотрудничества между государствами-членами и с другими заинтересованными сторонами с целью повышения уровня авиационной безопасности и упрощения формальностей в воздушном транспорте как на региональном, так и на глобальном уровне.

ИКАО сотрудничает с различными управлениями, директоратами и специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций (ООН) (например, Контртеррористическим центром Организации Объединенных Наций (КТЦ ООН), Исполнительным директоратом Контртеррористического комитета ООН (ИДКТК ООН) и Управлением ООН по борьбе с наркоманией и преступностью (УНП ООН)), а также с другими международными организациями (например, ИНТЕРПОЛ, Международной морской организацией (ИМО) и Всемирной таможенной организацией (ВТамО)) в рамках реализации обязательств, зафиксированных в Глобальной контртеррористической стратегии. Проводимые на совместной основе мероприятия непосредственно связаны с аспектами авиационной безопасности и упрощения формальностей, управления идентификационной информацией и пограничным контролем, которые описаны в



резолюциях Совета Безопасности ООН 1373 (2001), 1624 (2005), 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2017) и 2396 (2017).

В мае 2018 года Секретариат ИКАО и Исполнительный директорат Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций (ИДКТК ООН) подписали договоренность о сотрудничестве, установившую рамки взаимодействия между обеими организациями. Кроме того, Секретариат ИКАО продолжает оказывать помощь ИДКТК ООН путем проведения во время визитов в государства оценки выполнения членами ООН резолюций по гражданской авиации, рассматривающих вопросы борьбы с терроризмом, и определения эффективности принятых в государствах нормативных документов, правил и политики в области авиации. ИДКТК ООН продолжает поддерживать усилия ИКАО по обеспечению внедрения систем предварительной информации о пассажирах (API) государствами в первоочередном порядке.

Секретариат ИКАО продолжает сотрудничать с Контртеррористическим управлением ООН (КТУ ООН), и в декабре 2018 года была подписана договоренность о сотрудничестве, в которой зафиксированы условия взаимодействия обеих организаций в деле расширения помощи в наращивании контртеррористического потенциала. Эта работа включает следующие аспекты: целевое развитие потенциала, обучение и другие необходимые ресурсы, включая техническую помощь, и передача технологий и программ. Являясь одним из участников Целевой группы по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ), ИКАО подписала Глобальный договор ООН о координации контртеррористической деятельности и приняла участие в Конференции высокого уровня руководителей контртеррористических ведомств государств-членов в июне 2018 года.

В сотрудничестве с КТУ ООН и ИДКТК ООН ИКАО участвует в подготовке сборников материалов о передовой практике "Защита критических элементов инфраструктуры от террористических нападений" и "Ответственное применение биометрических технологий в борьбе с терроризмом".

A39-19. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации

39-я сессия Ассамблеи ИКАО вновь подтвердила важность и актуальность защиты критически важных систем инфраструктуры гражданской авиации и ее данных от киберугроз и необходимость глобальных действий со стороны ИКАО, ее государств-членов и заинтересованных отраслевых структур, призванных на совместной и системной основе организовать решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации и снижение связанных с этим угроз и рисков. В резолюции A39-19 "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации" определены действия, которые необходимо предпринять государствам и другим заинтересованным сторонам в этой связи. 39-я сессия Ассамблеи ИКАО также поручила ИКАО разработать всеобъемлющий план деятельности в области кибербезопасности и определить структуру управления этой деятельностью.

Для решения этих задач в ИКАО была создана Исследовательская группа Секретариата по кибербезопасности (SSGC) под руководством заместителя директора по вопросам авиационной



безопасности и упрощения формальностей (DD/ASF). В состав SSGC вошли представители 20 государств, 13 международных организаций и Секретариата ИКАО, и ее работа находится под контролем Группы старших руководителей Секретариата по общим проблемам безопасности полетов и авиационной безопасности, которую возглавляет Генеральный секретарь ИКАО.

После создания в августе 2017 года Группа SSGC провела шесть совещаний и сформулировала ряд рекомендаций по решению возникающих проблем кибербезопасности в авиации. Основным результатом станет разработка всеобъемлющей стратегии в области кибербезопасности. Цель такой стратегии – направлять деятельность государств и ИКАО по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и целостности гражданской авиации посредством применения надежных механизмов кибербезопасности. На своей 217-й сессии Совет в принципе согласился представить стратегию кибербезопасности в авиации 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

А39-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей

Совет обновил Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* и согласился с тем, что инструктивный материал и ресурсы по разделу *"Передовая практика"*, дополняющие информацию в документе *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Дос 9636), будут размещены на веб-сайте ИКАО. Подготавливается второе издание *Руководства по упрощению формальностей* (Дос 9957).

А39-21. Рассмотрение вопроса о низком уровне ответов государств-членов на письма государствам, рассылаемые ИКАО

Совет принял решение (см. С-DEC 215/6) о мерах по уменьшению общего числа писем государствам и принял к сведению предлагаемые изменения формата писем государствам для облегчения работы государств с письмами государствам. Это решение дополняет ряд мер, принимавшихся Секретариатом в последние годы для более эффективного отслеживания уровня ответов и поощрения большего числа ответов. Работа в этом направлении продолжается.

А39-22. Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях

ИКАО выпустила *Руководство по уведомлениям о различиях и их публикации* (Дос 10055) и активно работает над совершенствованием электронной системы представления уведомлений о различиях (EFOD).



А39-23. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)

Ассамблея приняла резолюцию А39-23 "Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) """, стремясь сконцентрировать усилия по оказанию помощи государствам в укреплении их систем гражданской авиации, что, в свою очередь, способствует устойчивому социально-экономическому развитию на национальном и региональном уровнях.

Одним из приоритетных направлений инициативы NCLB является формирование политической воли, необходимой для развития и совершенствования авиации. ИКАО поощряет деятельность в этом направлении, принимая участие в основных международных мероприятиях и совещаниях, таких как, в частности: 26-я встреча на высшем уровне государств – членов Африканского союза (2016), Конференция 2016 года по устойчивому развитию глобального транспорта, Всемирные экономические форумы в Давосе в 2017–2019 гг., международные транспортные форумы 2017–2019 гг., а также в рамках этих мероприятий всемирные форумы исполнительных глав ведомств гражданской авиации и встречи авиационных лидеров на высоком уровне. Подчеркивая на этих мероприятиях важную роль авиации в устойчивом развитии, ИКАО поощряет усилия руководителей правительственных ведомств высокого уровня по созданию атмосферы политической воли для выделения достаточных ресурсов на развитие авиации в контексте инициативы NCLB.

Всемирные форумы ИКАО по вопросам авиации (IWAF), проводимые ежегодно в течение последнего трехлетия, являются примером усилий ИКАО по организации встреч высокопоставленных участников из государств, представителей авиационного сообщества и финансовых учреждений. Проводя IWAF, ИКАО показывает, как реализация глобальных стандартов и политики в области авиации может способствовать повышению уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности, экономичности и экологичности авиатранспортной системы. ИКАО использует результаты каждого мероприятия IWAF для внедрения и дальнейшей доработки стратегии NCLB, следя за тем, чтобы в ее основе лежали информация и материалы, представленные всеми заинтересованными сторонами.

Практика ротации IWAF на региональной основе также свидетельствует о неуклонной приверженности ИКАО достижению целей инициативы NCLB. Проведение IWAF/3 (ноябрь 2017 года, Абуджа, Нигерия) и IWAF/4 (сентябрь 2018 года, Форталеза, Бразилия) позволило Организации сосредоточить внимание на региональных потребностях и проблемах в области развития авиации, определив и сформулировав конкретные решения, вписывающиеся в рамки общемировых программ, приоритетов и механизмов развития авиации.

В рамках инициативы NCLB и во взаимодействии с программами ИКАО по техническому содействию, помощи и проведению проверок Организация оказывает содействие государствам в решении существующих вопросов и проблем, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности (SSC и SSeC), а также в укреплении их авиационной системы. Целью предпринимаемых в этой связи усилий является получение всеми государствами преимуществ, связанных с устойчивым развитием сектора гражданской авиации.



A39-24. Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

Ассамблея приняла резолюцию A39-24 "Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации", в которой Совету поручается разработать политику реагирования в кризисных ситуациях и стратегию снижения риска бедствий в авиации. Это позволит формализовать и направлять стратегические подходы Организации и тактические меры в авиационных кризисных ситуациях, которые могут поставить под угрозу безопасность полетов и целостность международной гражданской авиации. Принимая эту резолюцию, Ассамблея сознавала, что основную ответственность за предупреждение и снижение риска бедствий несут государства и что любые предпринимаемые Организацией меры реагирования должны определяться затронутым(и) государством(ами) и согласовываться с ним(и).

Совет утвердил политику ИКАО в области реагирования в кризисных ситуациях, которая определяет формализованную структуру действий Организации в кризисных ситуациях, включая авиационные происшествия, природные и техногенные катастрофы, акты незаконного вмешательства и пандемии, оказывающие существенное влияние на международный воздушный транспорт и подрывающие доверие общественности к безопасности полетов и защите воздушного транспорта. В течение 2018 года были разработаны конкретные организационные процедуры и административные инструкции. Совет также в принципе одобрил стратегию снижения риска бедствий для оказания государствам помощи в использовании более активных подходов к выявлению рисков и уязвимых мест в инфраструктуре гражданской авиации и повышении надежности своих авиационных систем.

Кроме того, в соответствии с "Планом действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия с использованием информированного о рисках и комплексного подхода к устойчивому развитию" ИКАО совместно с Управлением Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов (УКГВ) провели совещание Целевой группы по эффективности деятельности аэропортов по оказанию эффективной гуманитарной помощи и противодействию в случае бедствий в Штаб-квартире ИКАО в августе 2018 года.

Признавая важную роль соответствующих инструктивных материалов в обеспечении готовности и разработке планов государств и аэропортов на случай авиационных бедствий, участники совещания высказались за разработку инструктивного документа ИКАО. При этом рекомендовалось использовать существующие материалы и механизмы для выявления недостатков в существующих инструкциях, которые следовало бы учесть в новом документе. Одним из основных вопросов на рассмотрении совещания было предложение комплексной программы ответных действий и готовности аэропортов к эффективному противодействию на случай бедствий. При этом особо отмечалась программа "Подготовка аэропорта к стихийным бедствиям" (GARD) и необходимость оказания организационной и финансовой поддержки выполнению действующей программы и ее будущему развитию, а также поддержки государствам в их последующих действиях по итогам состоявшихся практикумов.



Участники согласились с необходимостью формулирования стратегического подхода к разработке и обновлению планов ИКАО на случай чрезвычайных ситуаций, для успешного осуществления которого требуется активное участие со стороны региональных бюро Организации и других заинтересованных сторон. Согласно предложенной схеме планы действий на случай чрезвычайных ситуаций будут учитывать природные бедствия, которые могут произойти, исходя из данных за прошлые периоды. Планы действий на случай чрезвычайных ситуаций будут в первую очередь учитывать потребности близлежащих государств и регионов и основываться на основных потоках воздушного движения.

A39-25. Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

После принятия резолюции A39-25 ИКАО тесно сотрудничает с государствами и другими заинтересованными сторонами в реализации Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года. Для повышения информированности в мире об авиации как одном из инструментов реализации целей устойчивого развития (ЦУР) ООН ИКАО пропагандирует выгоды авиации в контексте ЦУР в рамках стратегических мероприятий, целевых программ и партнерских связей.

В 2016 году ИКАО образовала Авиационное партнерство в целях устойчивого развития (APSD) и пригласила для участия в нем Департамент ООН по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ), Канцелярию высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (OHRLLS), Группу Всемирного банка (WBG) и Группу действий в области воздушного транспорта (ATAG). Начиная с 2016 года члены APSD постоянно подчеркивают важную роль авиации в реализации Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года в государствах, Организации Объединенных Наций, предприятиях частного сектора, а также финансовых учреждениях и других заинтересованных организациях. Эта работа ведется в ходе стратегически выбираемых мероприятий, таких как проведенные в 2018–2019 гг. под эгидой Всемирного банка Конференция за преобразование транспорта, Международный транспортный форум 2018 года, политические форумы высокого уровня по устойчивому развитию 2016–2018 гг., Форум по устойчивому развитию в Азии 2018 года, Форум государств Латинской Америки и Карибского бассейна по устойчивому развитию 2018 года, Всемирный форум городов 2018 года и Глобальный саммит ATAG 2017–2019 гг.

В 2017 году ИКАО во взаимодействии с Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным координационным советом аэрокосмических отраслей промышленности (ИККАИА) подготовила доклад об авиационных выгодах для иллюстрации того, как авиация способствует социально-экономическому прогрессу в деле реализации целей устойчивого развития (ЦУР).



В декабре 2017 года Экономический и Финансовый комитеты Генеральной Ассамблеи ООН приняли резолюцию, направленную на укрепление связей между всеми видами перевозок для реализации целей устойчивого развития. Эта резолюция признает важность авиации и деятельности ИКАО в реализации ЦУР. Особое внимание при этом уделяется наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ) и малым островным развивающимся странам (МОПС), при этом подчеркивается, что увеличение инвестиций в инфраструктуру, смешанные перевозки и связь играют существенную роль в деле интеграции глобальной экономики, способствуют росту и помогают реализации целей устойчивого развития.

Знаком признания того, что устойчивое развитие транспорта и мобильность играют принципиальную роль в реализации Повестки дня ООН в области устойчивого развития до 2030 года, является предложение Всемирного банка ИКАО о присоединении к инициативе "Устойчивое развитие мобильности для всех" (SuM4All), в рамках которой 50 ведущих организаций и учреждений транспортного сектора объединены в деле выработки транспортной политики и системы с целью преобразования концепции мобильности на глобальной основе. В 2017 году в рамках инициативы SuM4All был подготовлен первый глобальный доклад о мобильности, в котором стратегическое место отведено вопросам авиации. Этот доклад был опубликован 40 ведущими средствами массовой информации, и число потенциальных читателей превысило 3 млн.

В резолюции А39-25 Ассамблеи говорится об эффективном выполнении государствами SARPS и политики, а также о включении авиации в национальные планы развития¹⁰ в контексте реализации ЦУР. В рамках выполнения этой задачи ИКАО подготовила инструктивный материал для государств-членов по созданию механизма планирования в области национальной авиации¹¹, который обеспечивал бы устойчивое развитие воздушного транспорта путем приоритизации и координации действий по реализации инициатив в области повышения уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, потенциала и эффективности национальных систем воздушного транспорта. Такой подход будет способствовать устойчивому росту воздушного транспорта на национальном, региональном и глобальном уровнях и принесет существенные выгоды в социально-экономической области, включая предсказуемость источников финансирования на цели устойчивого развития авиации.

ИКАО на постоянной основе участвует в мониторинге деятельности по выполнению принятой ООН Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и является официальным наблюдателем в Межучрежденческой группе экспертов по показателям целей устойчивого развития, а также учреждением-координатором по задаче ЦУР 9.1.2 "Объемы пассажирских и грузовых перевозок по видам транспорта". В этом качестве ИКАО имеет возможность участвовать в подготовке ежегодного доклада о глобальном прогрессе в области ЦУР, а также представлять и обновлять документацию по задаче. Это, в свою очередь, помогает при обосновании

¹⁰ В различных государствах могут использоваться разные термины для определения национальных планов и механизмов.

¹¹ То же.



финансирования и инвестиций в инфраструктуру транспорта и формулировании политики в свете дальнейшего развития сети смешанных перевозок. Ожидается, что это будет способствовать устойчивому росту транспортного сектора с учетом прогнозируемого увеличения объемов пассажирских и грузовых перевозок в развивающихся регионах и стремительного экономического развития.

В резолюции А39-25 особо указывается на необходимость "развития партнерских отношений", что нашло отражение в бизнес-плане ИКАО в качестве одного из ключевых направлений деятельности по повышению эффективности, действенности и результативности работы ИКАО. В целях определения основных направлений политики, процессов и правил в сфере партнерских отношений ИКАО Секретариат разработал положение о механизме партнерства, в котором определяются партнерские связи для реализации ЦУР.

А39-26. Мобилизация ресурсов

На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята резолюция А39-26 "Мобилизация ресурсов". В этой резолюции устанавливается цель расширения потенциала мобилизации ресурсов для обеспечения привлечения адекватных, более предсказуемых и устойчивых добровольных взносов для выполнения миссии Организации путем расширения базы доноров и облегчения консолидации имеющихся и прогнозируемых ресурсов в рамках комплексного бизнес-плана Организации.

Период 2016–2018 гг. стал рекордным в части мобилизации ресурсов в добровольных фондах ИКАО. В 2016–2018 гг. совокупный вклад во все добровольные фонды ИКАО составил 32,4 млн кан. долл., что на 123 % превышает аналогичный показатель за 2013–2015 гг. (14,5 млн кан. долл.). В 2016–2018 гг. 21,2 млн кан. долл. (65,4 %) приходится на долю государств, а 11,2 млн кан. долл. (34,6 %) на долю других сторон. Самые большие взносы в добровольные фонды поступили от трех государств: Соединенные Штаты Америки (5,1 млн кан. долл.); Китай (3,8 млн кан. долл.) и Канада (3,4 млн кан. долл.).

Создается ряд механизмов для обеспечения деятельности ИКАО по мобилизации ресурсов (МР). Разработана "Платформа МР ИКАО" для упорядочения и содействия совместным усилиям в области МР в рамках Организации. В рамках этой Платформы объединяются соглашения о взносах в фонд мобилизации ресурсов, разрабатываемые проекты во всех управлениях и региональных бюро (RO), для которых требуется мобилизация ресурсов, а также, что очень важно, ведется учет сделанных попыток по мобилизации ресурсов на конкретные проекты, что обеспечивает координацию в рамках ИКАО.



A39-27. Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

39-я сессия Ассамблеи (2016) согласилась просить Совет продолжить рассмотрение предложения о повышении статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня Стандарта по итогам рассмотрения результатов деятельности Механизма непрерывного мониторинга (МНМ) по линии Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Позднее Совет решил, что временные рамки/сроки выполнения решений Ассамблеи будут установлены с учетом масштабов выполнения планов оказания помощи семьям, основанных на перечне контроля соблюдения положений (КСП) Приложения 9, полученных из системы EFOD за третий квартал 2018 года для Приложения 9 и за четвертый квартал 2020 года для МНМ УППКБП.

В апреле 2019 года на 2-м заседании 217-й сессии Авиатранспортный комитет (АТК) рассмотрел представленную Секретариатом информацию о соблюдении Рекомендации 8.46. АТК решил, что Секретариату следует обобщить информацию о выполнении авиакомпаниями и аэропортами разработанных ими планов оказания помощи семьям, полученную от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Международного совета аэропортов (МСА), доложить о статусе выполнения Рекомендации 8.46, если такая информация имеется по итогам МНМ УППКБП, и представить соответствующий доклад на 219-й сессии.

A39-28. Функциональные критерии и инструктивный материал по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции

ИКАО и ВОЗ в сотрудничестве и консультации с отраслевыми заинтересованными сторонами провели два практикума по функциональным критериям и разработке инструктивного материала по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции. В рамках этой работы был подготовлен реестр ИКАО по мерам борьбы с переносчиками инфекции, подготовлено программное обеспечение для открытого веб-сайта ИКАО и проект "Инструмента по оценке рисков и принятию решений". Государства и заинтересованные стороны получали соответствующую информацию на совещаниях в рамках Механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA).

A39-29. Следующее поколение авиационных специалистов

В 2017 и 2018 гг. ИКАО провела Глобальную встречу высокого уровня по программе NGAP с целью привлечения авиационного сообщества, секторов образования и труда к выработке стратегии и предпринятию действий по привлечению, обучению и удержанию авиационных специалистов следующего поколения и созданию партнерских связей по выполнению этой программы. ИКАО содействовала созданию Международной ассоциации по вопросам образования в авиационной и аэрокосмической сфере (ALICANTO), призванной обеспечивать участие университетской общественности в программе NGAP на национальном, региональном и глобальном уровнях. Государства и международные организации выдвинули кандидатов в недавно созданную Целевую группу ИКАО по программе NGAP. Эта Целевая группа занимается разработкой механизмов и подходов для оказания помощи государствам в удовлетворении их потребностей в людских ресурсах. Недавно ИКАО разработала компьютерную программу, которая позволит



государствам прогнозировать свои потребности в пилотах, диспетчерах воздушного движения, персонале технического обслуживания и cabinном персонале. ИКАО продолжает сотрудничать с учебными организациями в рамках программы TrainAir Plus, а также с учебными заведениями по вопросам организации курсов по подготовке квалифицированных авиационных специалистов.

A39-30. Программа ИКАО по гендерному равенству, содействующая участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора

Во исполнение резолюции A39-30 и в рамках Программы ИКАО по обеспечению гендерного равенства принят трехгодичный план, включающий 61 пункт действий.

A39-31. Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения

В течение 2018 года Генеральный секретарь направила всем государствам-членам три письма государствам с таблицами, указывающими причитающиеся суммы взносов за текущий год и на период до 31 декабря следующего года. В 2019 году Генеральный секретарь направила одно письмо государствам по этому же вопросу.

За период, прошедший после предыдущей сессии Ассамблеи, каких-либо новых мер предложено не было. Совет продолжает проводить политику, в соответствии с которой государствам-членам, имеющим задолженность по взносам, предлагается заключать договоренности об урегулировании задолженности за длительные периоды, как это предусмотрено резолюцией A39-31 ИКАО.

По состоянию на 16 мая 2019 года право голоса в Ассамблее считалось приостановленным у 22 государств-членов, задолженность которых по взносам равнялась общей сумме начисленных взносов за три предыдущих года или превышала ее, и у тех государств-членов, которые не соблюдали соглашений, заключенных в соответствии с пунктом 4 b) постановляющей части резолюции A39-31 Ассамблеи.

За истекший период дополнительные меры, предусмотренные в пункте 10 постановляющей части резолюции A39-31, также применялись в отношении тех государств-членов, право голоса которых в Ассамблее считалось приостановленным в соответствии со статьей 62 Конвенции. Правом избрания в Совет, комитеты и органы ИКАО обладают только те государства, которые не имеют невыплаченной задолженности по взносам, помимо взносов за текущий год.

A39-32. Взносы в Общий фонд за 2017, 2018 и 2019 гг.

Генеральный секретарь уведомила государства-члены о начисленных взносах за 2018 год письмом государствам A1/8-18/62; письмом государствам A 1/8-18/94; письмом государствам A1/8-18/108, а за 2019 год письмом государствам A1/8-19/47.



A39-33. Фонд оборотных средств

Никаких действий не требуется.

A39-34. Изменение Финансовых положений

Опубликована обновленная редакция *Финансовых положений ИКАО* (Doc 7515).

A39-35. Утверждение счетов Организации за 2013, 2014 и 2015 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним

Никаких действий не требуется.

A39-36. Назначение внешнего ревизора

Никаких действий не требуется.

A39-37. Бюджеты на 2017, 2018 и 2019 годы

Раздел А. Никаких действий не требуется.

Раздел В. Никаких действий не требуется.

Раздел С. Никаких действий не требуется.

A39-38. Всеобъемлющий план осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке

В основе действий по выполнению Плана SECFAL для региона AFI лежит программа работы на трех этапах (краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном), утвержденная Руководящим комитетом Плана (РК). С момента создания в 2015 году было проведено семь совещаний Руководящего комитета Плана AFI SECFAL, а восьмое совещание Руководящего комитета планировалось провести в Уганде в мае 2019 года. Завершение краткосрочного этапа Плана 31 декабря 2017 года положительно сказалось на эффективном внедрении системы осуществления контроля в области авиационной безопасности в государствах, а также на выполнении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17 "Безопасность" и тех положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", которые регулируют вопросы пограничного контроля и безопасности. Завершение краткосрочного этапа Плана в значительной степени знаменует проведение запланированных мероприятий и достижение целей и стало хорошей основой для выполнения среднесрочного и долгосрочного этапов (намечены соответственно на 2018–2020 гг. и 2021–2023 гг.). Для обеспечения согласованного подхода к реализации стратегических целей ИКАО программы работы по линии Плана AFI SECFAL, Виндхукской декларации и связанных с ней задач и дорожная карта в области авиационной



безопасности для стран Африки и Ближнего Востока приведены в соответствие с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

— КОНЕЦ —